

## Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы

### *Күшін жойған*

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 3 шілдедегі № 419 Бұйрығы. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде 2011 жылы 22 тамызда № 7136 тіркелді. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығымен

Ескерту. Күші жойылды – ҚР Инвестициялар және даму министрінің м.а. 28.07.2017 № 509 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік жиырма бір күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

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

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

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (Р.Ө. Әдимолда) осы бұйрықты мемлекеттік тіркеу үшін Қазақстан Республикасының Әділет министрлігіне белгіленген тәртіппен ұсынуды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация вице-министрі А.Ғ.Бектұровқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық қолданысы 2012 жылғы 1 қарашадан бастап туындаған, құқықтық қатынастарға қолданылатын 157, 178, 180, 181 және 182-тармақтарын қоспағанда, алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Ескерту. 4-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

Министр

Б. Камалиев

Қазақстан Республикасы  
Көлік және коммуникация  
министрінің 2011 жылғы  
3 шілдедегі № 419 бұйрығымен  
бекітілген

# **Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидасы**

## **1. Жалпы ережелер**

### **1-параграф. Осы Қағидада пайдаланылатын негізгі ұғымдар**

1. Осы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидасы (бұдан әрі - Қағида) азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйымдардың авиациялық стандарттарын ескере отырып, "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі Заңының (бұдан әрі – Заң) , "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 103 (бұдан әрі – Ұшудың негізгі қағидалары) қаулысының талаптарына сәйкес әзірленді.

Қағида коммерциялық әуе тасымалдарын, авиациялық жұмыстар мен жалпы мақсаттағы авиация ұшуын жүзеге асыру, сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның "Аэронавигациялық карталар" 4-қосымшасына және Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі – ИКАО) "ӘК ұшуды жүргізуі" құжатына (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) сәйкес орындалатын әуеайлақ сызбаларын жасау мақсатында ұшуды жүргізу, Қазақстан Республикасының аумағындағы кез келген аза

**Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

2. Осы Қағидада пайдаланылатын негізгі терминдер мен анықтамалар:

1) абсолюттік биіктік - орташа теңіз деңгейінен нүкте немесе нүкте деп қабылданған объекті деңгейіне дейінгі тігі бойынша арақашықтық;

2) авариялық хабарлау – тиісті қызметтер мен ұйымдарға іздестіру-құтқару қызметтері көмегін және мұндай қызметтер мен ұйымдардың қажетті жәрдем көрсетуін қажет ететін әуе кемелері туралы хабарлама;

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

4) аэронавигациялық ақпарат – әуе кемелерінің ұшуын, әуе қозғалысына қызмет көрсетуді және әуе қозғалысын басқаруды қамтамасыз ету мақсатында деректерді жинау, талдау және өңдеу нәтижесінде алынған ақпарат;

5) аэростат – көтерілу күші тығыздығы ауа тығыздығынан жеңіл қабықтағы газ есебінен болатын ауадан (қоршаған ортадан) жеңіл ұшу аппараты;

6) аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған SID аббревиатурасы, (бұдан әрі – SID)) - аспаптармен ұшу қағидасы бойынша әуеайлақтан немесе әуеайлағының белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан шығу нүктесіне дейінгі ұшып шығудың белгіленген бағыты;

7) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған STAR аббревиатурасы, (бұдан әрі – STAR)) - аспаптармен ұшу қағидаты бойынша әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға енудің жарияланған схемасымен ұшу басталатын нүктеге дейінгі ұшып келудің белгіленген бағыты;

8) аэронавигациялық жанармай қоры - ұшу жоспарын өзгерту қажет болған жағдайда қосалқы әуеайлаққа бағыт алуға, бекітілген бағыттан ауытқуға, қарсы желдің күшеюіне және басқа жағдайларға байланысты ұшып шыққан әуеайлақтан тағайындалған әуеайлаққа дейін ұшып жету үшін есептік мөлшерден тыс жанармай;

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

10) ауысу биіктігі - белгіленген эшолонға шығу үшін барометрлік биіктік өлшеуіштің қысым шкаласын 760 мм сынап бағанасы (1013,2 мбр) қысым мәніне ауыстыру үшін әуеайлақ ауданында орнатылған салыстырмалы/абсолюттік биіктік;

11) аспаптар бойынша ұшу - ӘК кеңістіктегі жағдайы мен оның ұшып келе жатқан жерін экипаж пилотаждық-навигациялық аспаптармен толықтай немесе ішінара айқындаған кездегі ұшу;

12) аса жеңіл ұшу аппараттары – ұшып көтерілу массасы 750 килограмнан аз (бұдан әрі - кг) ӘК, сондай-ақ аэростаттар, мотодельтапландар, дельтапландар, парапландар және осы санаттағы басқа да ұшу аппараттары;

13) аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған SID аббревиатурасы, (бұдан әрі – SID)) - аспаптармен ұшу қағидасы бойынша әуеайлақтан немесе әуеайлағының белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан шығу нүктесіне дейінгі ұшып шығудың белгіленген бағыты;

14) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған STAR аббревиатурасы, (бұдан әрі – STAR)) - аспаптармен ұшу қағидаты бойынша әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға енудің жарияланған схемасымен ұшу басталатын нүктеге дейінгі ұшып келудің белгіленген бағыты;

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

16) әуеайлақтағы атмосфералық қысым – сынап бағанының миллиметрінде (бұдан әрі – сын.бағ.мм.) миллибардағы (бұдан әрі – мбар) немесе ұшып көтерілу-қону жолағының жұмыс табаны деңгейіндегі гектопаскалдағы (бұдан әрі – гПа) атмосфералық қысым мәні;

17) әуеайлақ (гидроайлақ) – бұл жоғары бет бойынша әуе кемелерінің толықтай немесе ішінара ұшып келуіне, кетуіне және қозғалуына арналған жер немесе су бетінің белгілі бір учаскесі (ғимараттарды, құрылыстар мен жабдықты қоса алғанда);

18) әуе трассасы – әуе кемелерінің ұшуды орындауына арналған және аэронавигациялық құрылғылармен жабдықталған, әуе кеңістігінде биіктігі мен ені бойынша шектеулі дәліз;

19) әуе кемесі - жер (су) бетінен шағылысатын ауамен өзара әрекетті жоққа шығара отырып, ауамен өзара әрекет есебінен атмосферада ұсталатын аппарат;

20) әуеайлақ минимумы – бұл кезде осы әуеайлағына осы үлгідегі әуе кемесінің ұшып көтерілуі немесе қонуына рұқсат берілетін көрінуді (ұшып көтерілу - қону жолағындағы көрінудің), бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің (тігінен көрінуінің) ең аз рұқсат етілген мәні;

21) әуе кемесінің минимумы – осы үлгідегі әуе кемесімен қауіпсіз ұшып көтерілуге және қонуға рұқсат етілетін ұшып көтерілу - қону жолағы (көріну) мен бұлттардың төменгі шекарасы биіктігіндегі (тігінен көрінудің) көрінудің ең аз рұқсат етілген мәні;

22) ӘК командирінің (екінші пилоттың) минимумы – пилотқа (ұшқышқа) осы үлгідегі ӘК-мен ұшып көтерілу, қону немесе бағыт бойынша ұшуына рұқсат етілетін ұшып көтерілу - қону жолағы (көріну) мен бұлттардың төменгі шекарасы биіктігіндегі (тігінен көрінудің) көрінудің ең аз рұқсат етілген мәні;

23) әуеайлақ тәртіптемесі – электрондық және/немесе баспа түрінде жарияланатын пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын ұшудағы алдын ала анықталған маневрлар қатарының сипаттамасы;

24) әуеайлақ сызбасы – кедергілерге соқтығысуды болдырмауды көздейтін белгіленген талаптар сақталған жағдайда белгіленген ұшып бару бағытынан бастап қону жоспарланатын нүктеге дейінгі, егер қону орындалмаса, онда күту аймағындағы немесе бағыттағы кедергілерден ұшып өту критерийлері қолданылатын нүктеге дейінгі пилотаждық аспаптармен орындалатын алдын ала көзделген маневрлар сериясы;

25) әуеайлақтағы қысым QFE (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы QFE (бұдан әрі – QFE)) – атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрмен (с.б.мм) немесе ҰҚЖ шегі деңгейінде гектопаскальмен (гПа) берілген мәні;

26) әуеайлақ туралы деректер – оның өлшемі, координаты, асып түсу және өзге де оған қатысты ұшып көтерілу-қону жолағы, рулеждік жолдар, қондырғылар, жабдықтар, ұшуларды орындау бойынша құралдар мен рәсімдер туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қамтитын әуеайлаққа қатысты деректер;

27) ӘК командирі (бұдан әрі - ӘКК) – экипаждағы басшы болып табылатын және ӘК ұшуы мен қауіпсіздігіне жауап беретін пилот (ұшқыш);

28) ӘК мұз қату - әуе кемесінің әртүрлі бөліктерінде мұздың қатуы;

29) әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі - ӘҚК) - ұшу-ақпараттық қызмет көрсету, авариялық құлақтандыру, әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету (аудандық диспетчерлік қызмет көрсету, жақын келгенде диспетчерлік қызмет көрсету немесе әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету);

30) әуеайлақтағы көрінуі төмен рәсімдер (LVP) – әуеайлақта енгізілген рәсімдер;

ҰҚЖ (RVR) көрінуі кемінде 550 метр, бұлттардың төменгі шегінің биіктігі кемінде 60 метр кезде қонуға бет алу;

31) әуеайлақ ауданы - әуеайлақтың және оған жапсарлас жатқан жерлердің үстінде көлбеу және тік жазықтықта белгіленген шекарадағы әуе кеңістігі;

32) ӘҚК ауданы - әуе трассалары және одан тыс бағыттар бойынша ӘҚК диспетчері жүзеге асыратын белгіленген шекарадағы әуе кеңістігі;

33) ӘК басқару жүйесі (Flight control system) . Автоматты қону жүйесін және/немесе қонудың гибритті жүйесін қамтитын жүйе;

34) әуеайлақ схемасын әзірлеу үрдісі – аспаптар бойынша ұшу схемаларын жобалауға арналған, осы немесе өзге аспаптар бойынша ұшу схемаларын жасау немесе өзгерту үрдісі;

35) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында немесе ұшу тапсырмасында (ұшу парағында) жоспарланған қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ. Бару әуеайлағы аралық әуеайлақ және соңғы қону әуеайлағы болып бөлінеді;

36) барометрлік биіктік - бұл барометрлік биіктік өлшегіш шәкілінде белгіленген атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі;

37) бұлтақтау – турбулентті атмосферада ұшу кезінде әуе кемесінің ретсіз қозғалысы;

38) борттық жабдық - борттық қорлар мен ұшу кезінде әуе кемесінің бортында пайдалануға арналған түсіру қосалқы бөліктерін, оның ішінде алғашқы көмек құралдары мен авариялық-құтқару жабдығын қоспағандағы заттар;

39) борттық өздігінен жазғыш – ұшу параметрлері мен әуе кемесін пайдалану туралы ақпаратты сақтау мақсатында әуе кемесінің бортында орнатылатын кез келген өздігінен жазу аспабы;

40) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) - тігінен алғанда құрлық (су) беті мен бұлттың ең төменгі қабатының төменгі шекарасының арасындағы қашықтық, бұлттың төменгі шекарасын анықтау мүмкін болмаған жағдайда тігінен көру мүмкіндігінің мәні қолданылады;

41) бағдардан айырылу - ұшқыш (экипаж) белгіленген ұшуды жалғастыру үшін қажетті дәлдікпен өзінің тұрған жерін анықтай алмайтын жағдай;

42) "Бас тарту кезіндегі пассив" (Fail-Passive flight control system) ӘК басқару жүйесі. Егер оның бас тартуында ұшу траекториясы немесе тангаждан айтарлықтай балансталмаған сәттер немесе ауытқуларға ықпал етпеген жағдайда жүйе "бас тарту кезіндегі пассив" болып табылады, алайда қону автоматты режимде орындалмауы мүмкін. Осындай жүйенің бас тартуы кезінде ұшқыш ӘК басқаруды өзіне алады;

43) белгіленген бағыт – уәкілетті органдармен, мүдделі ведомстволармен және ұйымдармен келісілген, авиациялық жұмыстар жүргізуге арналған, әуе трассасы мен жергілікті әуе желісінен тыс бағыт;

44) бүйірлеп эшелондау - ӘК жол желісі арасындағы қашықтық немесе бұрыштық қиылысу бойынша белгіленген аралықтарда бір биіктікте орналастыру;

45) бойлап эшелондау - ӘК жол желісі бойымен уақыт немесе қашықтық бойынша белгіленген аралықтарда бір биіктікте орналастыру;

46) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағамдарды көрсету көмегімен әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

47) дирижабль – қуат қондырғысымен қозғалысқа келтірілетін басқарылатын аэростат;

48) деректерін беру желісі VOLMET (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы VOLMET (бұдан әрі - VOLMET) – ұшып келе жатқан ӘК үшін метеорологиялық мәліметтерді тұрақты беру желісі;

49) ерекше жағдай - авиациялық техниканың тосыннан істен шығуы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес іс-қимылдар жасауды талап ететін жағдайларға тап болуы нәтижесінде пайда болатын жағдай;

50) екпін алудың қолда бар ара қашықтығы (бұдан әрі - ЕҚА) - қолда бар болып табылатын және қонғаннан кейін әуе кемесінің жүруі үшін жарамды ұшып көтерілу - қону жолағының ұзындығы;

51) есепті уақыт – экипаждың әуе кемесінің белгіленген нүктеден (бақылау нүктесі, бағдар, міндетті хабарлау пункті, бағыттың бұрылу нүктелері, әуеайлақтық-навигациялық құрал немесе әуеайлақтың бақылау нүктесі) ұшып шығуына (ұшып келуіне) есептеген уақыты;

52) "Енгізудің жетілдендірілген жүйесі (EVS)" - көріну датчиктері арқылы сыртқы ортаның жедел көрінісінің электрондық құралы;

53) жалпы мақсаттағы авиация (бұдан әрі – ЖМА) – жеке және (немесе) заңды тұлғалардың меншігінде тұрған және төлем үшін емес және жал бойынша емес, мына:

жолаушыларды, багажды, жүк пен почта жөнелтімдерін тасымалдау;

авиациялық жұмыстарды орындау;

ізвестіру-құтқару және авиациялық-құтқару жұмыстары;

табиғи зілзала жағдайында халыққа көмек көрсету;

жаттығу, спорттық, мәдени-ағарту іс-шараларын жүргізу, техникалық шығармашылықты дамыту;

әуе кемесі пайдаланушыларының жеке қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында пайдаланылатын азаматтық авиация;

54) жергілікті әуе желісі – биіктігі мен ені жағынан шектелген және ӘК ұшуына арналған төменгі әуе кеңістігіндегі дәліз;

55) жазық жер – 25 км радиусте салыстырмалы түрде 200 м дейін бедерлі қырқасы бар жер;

56) жермен жүру - ұшып көтерілуді және қонуды қоспағанда, ӘК-нің өзін тарту есебінен әуеайлақ бетімен қозғалуы;

57) жел екпіні – шығыс және кіріс ағындарын қоса алғанда, әуе кеңістігіндегі жел бағытының және (немесе) жылдамдығының өзгеруі;

58) көру мүмкіндігі - атмосфералық жағдайға байланысты және қашықтық бірліктерімен бөлінетін күндіз жарық түспейтін елеулі объектілерде және түнде жарық түсірілген елеулі объектілерде көру және айырып тану мүмкіндігі;

59) көру мүмкіндігі шектеулі жағдайларда ұшып көтерілу (бұдан әрі - LVTO, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) – ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігі 400 м төмен жағдайда ұшып көтерілу;

60) көзбен шолып ұшу - әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу;

61) көзбен шолып ұшу - әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу;

62) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа жақындауына және/немесе қонуға енуіне кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақ (аэроторап) ауданының

радионавигациялық нүктесі (РНН) үстінде белгіленген белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

63) кету (қайта оралу) межесі - ӘК жолында белгіленген, ұшуды орындауы және қосалқы әуеайлаққа (ұшып шығу әуеайлағы) қонуы үшін жеткілікті, жанармайы осы ӘК ұшуда пайдалану жөніндегі басшылық белгілеген мөлшерден аз емес, қосалқы әуеайлақтан (ұшып шығу әуеайлағы) алшақ меже;

64) күрделі метеорологиялық жағдайлар – метеорологиялық көріну 2000 м және одан аз және (немесе) олардың жалпы көлемі кезінде 2 октанттан астам кезде бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 м және одан төмен болатын жағдайлар;

65) КҰЕ бойынша арнайы ұшулар – КҰЕ бойынша ең төменгі ұшу жағдайынан нашар метеорологиялық жағдайларда диспетчерлік аймақта ӘҚҚ ( ӘҚБ) органы рұқсат еткен ұшулар;

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

67) кабина экипажының мүшесі - қауіпсіздік мүддесі үшін және жолаушыларға қызмет көрсету және (немесе) жүктерді тасымалдау мақсатында әуе кемесінде оған әуе кемесінің пайдаланушысы немесе командирі тапсырған міндеттерді орындайтын, бірақ ұшу экипажының мүшесі болып табылмайтын тұлға;

68) қосалқы әуеайлақ - егер тағайындалған әуеайлаққа ұшып бару немесе қону мүмкін емес немесе қажетсіз болған жағдайда әуе кемесі бағыт алуы мүмкін әуеайлақ;

69) қауіпсіз биіктік - әуе кемесін жер (су) бетімен немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік болатын ұшу биіктігі;

70) қысымы QNH (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы QNH (бұдан әрі – QNH )) – стандартты атмосфера үшін теңіздің орташа деңгейіне келтірілген гектопаскальдағы атмосфералық қысым;

71) қонуға бет алудың соңғы кезеңіндегі үздіксіз төмендей отырып, қонуға бет алу (Continuous descent final approach - CDFA). ҰҚЖ шегінен немесе нүктеден жоғары шамамен 15 метрге (50 фут) тең нүктеде қонуға бет алудың соңғы кезеңіндегі абсолюттік/салыстырмалы биіктік немесе белгіленген абсолюттік/салыстырмалы биіктігінен жоғары үздіксіз төмендеу, теңелмеу сияқты аспаптар бойынша қонуға дәл бет алмау рәсімдерінің қонуға бет алудың соңғы кезеңінің сегментіндегі ұшулар үшін айқындалған техника, ұшақ үлгісі үшін маневр жасауы тиіс;

72) қонуға кіру және ұшып көтерілудің аяқталу кезеңінің аймағы (FATO) - іліну немесе қону режиміне дейін үстінен қонуға кіру маневрінің аяқталу кезеңі

орындалатын және ұшып көтерілу маневрі басталатын белгіленген аймақ және НАТО-ны 1-санатты ұшу-техникалық сипаттамалары бар тікұшақтар пайдалануға тиіс болған жағдайларда, ол тоқтатылған ұшып көтерілудің орналасатын аймағын қамтиды;

73) қонуға дәл бет алмау және қону (Non-precision Approach). Электрондық құралдардың көмегімен қалыптасатын глиссаде бойынша дәлдеуді пайдаланбай аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону;

74) қауіпті жақындау – әуе кемелерінің өзара немесе басқа материалдық объектілермен қасақана емес немесе ұшуға арналған тапсырмада көзделмеген, нәтижесінде олардың соқтығысу қаупі туындайтын, осы Қағидада белгіленген аралықтың жартысынан аз жақындауы;

75) "Қону жүйесі GNSS (GLS)" - жанама және тік GNSS деңгейіне негізделген ӘК енгізуді қамтамасыз ету үшін GNSS ақпаратты (бұдан әрі - GNSS) пайдаланатын қонуға бет алулар;

76) қолда бар қону ара қашықтығы (бұдан әрі – ҚҚА) - ӘК қонғаннан кейін жүретін және екпін алуға жарамды ұшу-қону жолағының ұзындығы;

77) қонуға дәл бет алу және қону (Precision Approach). Қонуға бет алу және қону санаты айқындалған, минимумдар кезінде дәл жанама және тігінен дәлдеуді пайдалана отырып, қонуға бет алу және қону;

78) маркер – кедергілерді немесе шекараларды (шептерді) белгілеу үшін жер үстінен жоғары орнатылатын объект;

79) мәжбүрлі қону - жоспар бойынша ұшуды орындау мүмкін болмайтын себептер бойынша әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қону;

80) метеорологиялық ақпарат – әуе кеңістігінің пайдаланушыларына арналған нақты немесе күтілетін метеорологиялық жағдайларға қатысты метеорологиялық мәлімет, талдау, болжам және басқа да кез келген хабарлама;

81) нақты кедергі – жергілікті жердің кез келген табиғи элементі немесе жергілікті жерге жалғасып жатқан және оны қоршап тұрған элементтерден едәуір жоғары тұрған, әуе кемелерінің нақты схема бойынша ұшулары кезінде олардың ұшу қауіпсіздігіне қауіп келтіруі мүмкін тұрақты және уақытша салынған жасанды нысан;

82) негізгі нүкте – ӘҚҚ бағытын, әуе кемесінің ұшу траекториясын анықтау үшін және навигация мен ӘҚҚ-ның басқа да мақсаттары үшін пайдаланылатын, белгіленген географиялық орын;

83) өтпелі қабат - өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі. Өтпелі қабатта әуе кемесінің көлденең режимде ұшуына тыйым салынады;

84) өту эшелоны - барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін 760 мм.сын.бағ. (1013,25 мбар/гПа) қысымынан әуеайлақ қысымына немесе теңіз деңгейіне келтірілген ең аз қысымға ауыстыру үшін белгіленген эшелон;

85) сапаны қамтамасыз ету - сапаға қойылатын талаптардың орындалуына бағытталған сапа менеджменті бөлігі (ИСО 9000\*);

86) соқтығысуды ескертудің борттық жүйесі (бұдан әрі - СЕБЖ) – жерүсті жабдығынан тәуелсіз жұмыс жасайтын және пилотқа (ұшқышқа) қосарлы шолу радиолокаторының қабылдау жауап бергіштерімен (бұдан әрі - ҚШРҚ) жабдықталған әуе кемелері туындатуы мүмкін шиеленісті жағдай туралы ақпаратты беретін ҚШРҚ белгілерін пайдалануға негізделген борттық жүйе;

87) сынап көру – тексеру, зерттеу, сынап көруге негізделген мақұлдау, бекіту;

88) таулы жер – 25 км радиусте бедерлі қималары мен салыстырмалы түрде 500 м және одан да астам қырқасы бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 м және одан да астам биіктіктегі жер;

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

90) тікұшақ айлағы – әуеайлақ немесе құрылыстың үстіңгі бетінің тікұшақтардың келуіне, жөнелтілуіне немесе осы үстіңгі беті арқылы қозғалуына толықтай немесе ішінара арналған белгілі бір учаскесі;

91) тігінен көру мүмкіндігі - жоғарыдан тік төмен жер үстіндегі объекті көрінетін деңгейге дейінгі жер бетінен ең аз арақашықтық;

92) таулы жер - 25 км радиусте бедерлі қималары мен салыстырмалы түрде 500 м және одан да астам қырқасы бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 1000 м және одан да астам биіктіктегі жер;

93) төбелі жер – 25 км радиусте жер бедері салыстырмалы түрде 200-ден 500 метрге дейін жоғары жер;

94) төмендеудің ең аз биіктігі – қонуға дәл кірмеу немесе шеңбер жасап қонуға кіру үшін белгіленген, бағдарлар көрінбесе одан төмен төмендеуге болмайтын салыстырмалы (абсолюттік) биіктік;

95) төмен көріну кезіндегі рәсімдер (Low Visibility Procedures (бұдан әрі – LVP) – ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) - әуеайлақтарда II және III санаттар бойынша қонуға кіруді және төмен көріну кезінде ұшып көтерілуді орындаған кезде қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын рәсімдер;

96) "Тоқтап қалу кезіндегі актив" (Fail-Operational flight control system) ӘК басқару жүйесі. Егер оның бас тартуында шешім қабылдау биіктігінен төмен жағдайда, жүйе "тоқтап қалу кезіндегі актив" болып табылады және қонуға бет алу, теңесу және жерге қону автоматты режимде орындалуы мүмкін. Автоматты қону жүйесі тоқтап қалған кезде жүйе "тоқтап қалу кезіндегі актив" сияқты жұмыс істейді;

97) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (Reduce Vertical Separation Minimum (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатурасы – RVSM (бұдан әрі - RVSM)) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін 8850 м (FL 290) және 1250 м (FL 410) эшелондар аралығындағы ауқымда қолданылатын тік эшелондау аралығы;

98) Тігінен дәлдеу үшін қонуға бет алу схемасы (APV) - жанама және тік дәлдеуді пайдалана отырып, бірақ қонуға дәл бет алу және қонудың белгіленген талаптарына жауап бермейтін аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы;

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

100) ұшқышсыз, басқарылмайтын аэростат - еркін ұшуда болатын, ауадан жеңіл ұшқышсыз әуе кемесі;

101) ұшу жоспары - әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарына ұсынылатын әуе кемесінің көзделіп отырған ұшуы немесе ұшудың бөлігі туралы белгілі бір мәліметтерді қамтитын белгіленген нысандағы құжат;

102) ұшу-қону жолағы (бұдан әрі – ҰҚЖ) - әуе кемесінің қонуы және ұшуы үшін дайындалған құрлықтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгіленген тік бұрышты учаскесі;

103) ұшып көтерілу қашықтығы - ұшақтың жерден көтерілу және қауіпсіз жылдамдыққа жету (V2) нүктесіндегі ҰҚЖ шегіне қатысты старт нүктесінен 10 м биіктік нүктесіне дейін өтетін көлденеңінен алғандағы ұзақтығы;

104) ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы Runway Visibility Range (бұдан әрі – RVR)) - ҰҚЖ осьтік жол сызығында тұрған әуе кемесінің кабинасынан ұшқыш ҰҚЖ бетінде таңбаланған белгілерді немесе ҰҚЖ шектейтін не осьтік жол сызығын белгілейтін оттарды көруі мүмкін шектегі арақашықтық;

105) ұшу биіктігі - тігінен алғандағы белгілі бір деңгейден әуе кемесіне дейінгі қашықтық;

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

107) ұшу уақыты, ұшудағы уақыт:

1) ұшақтар үшін - ИКАО-ның 6-қосымшасына сәйкес ұшақтың ұшып көтерілу мақсатында қозғалу сәтінен бастап оның ұшу аяқталғаннан кейін тоқтаған сәтіне дейінгі жалпы уақыт;

2) тікұшақтар үшін - ИКАО-ның 6-қосымшасына сәйкес көтерме бұрамалардың қалақтары айналған сәттен бастап ұшу аяқталғаннан кейін тікұшақтың толық тоқтаған және көтерме бұрамалардың айналуы тоқтаған сәтке дейінгі жалпы уақыт;

108) ұшу-ақпараттық ӘҚҚ - ұшуларды қауіпсіз және тиімді орындау үшін пайдалы консультацияларды және ақпаратты беру мақсатында қамтамасыз етілетін қызмет көрсету; ӘҚҚ-ның барлық түрлерінде беріледі;

109) ұшу-қону жолағының шегі (бұдан әрі - ҰҚЖ шегі) - әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылуы мүмкін ҰҚЖ учаскесінің басталуы;

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

111) ұшу экипажының мүшесі - авиациялық персоналдың қолданыстағы куәлігі бар авиациялық персоналға жататын тұлға, оған ұшу уақыты ішінде әуе кемесін басқарумен байланысты міндет жүктеледі;

112) ұшу эшелоны - қысымның 760 мм.сын.бағ. (1013,25 мбар/гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай беттерден кейіндеп қалатын тұрақты атмосфералық қысым беті;

113) үзілген ұшып көтерілудің қолда бар ара қашықтығы (бұдан әрі – ҰҰҚА) – екпін алудың қолда бар ара қашықтығының және тежеудің соңғы жолағы (қауіпсіз) ұзындығының жиынтығы, көзделген болса;

114) хабарламасы NOTAM (ағылшын тіліндегі аббревиатурасы Notice to airmen (бұдан әрі – NOTAM) – электр байланысы құралдарымен таратылатын және кез келген аэронавигациялық жабдықты іске қосу немесе өзгерту, қызмет көрсету және ұшу ережелер туралы ақпаратты немесе қауіп-қатер, шулардың қауіпсіздігі үшін маңызы аса зор уақтылы алдын алу туралы ақпаратты қамтитын хабарлама;

115) халықаралық әуе трассасы – халықаралық ұшуларға ашылған әуе трассасы;

116) шешім қабылдау биіктігі (бұдан әрі – ШҚБ) – ҰҚШ шегінің деңгейіне қатысты белгіленген, онда:

егер осы биіктікке жеткенге дейін әуе кемесінің командирі немесе пилот қонуға бет алуды жалғыстыру үшін бағдарлармен қажетті бейне байланысты орнатпаған;

әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайы немесе оның қозғалыс параметрлері қауіпсіз қонуды қамтамасыз етпеген жағдайларда екінші айламға кету маневрін бастау қажет биіктік;

117) шеңбер бойынша ұшулар - аспаптар бойынша қонуға бет алулар аяқталғаннан кейін орындалатын ұшудың көзбен көру кезеңі, онда тікелей қонуға бет алу үшін жарамсыз орналасқан ҰҚЖ қатысты ӘК қону жағдайы шығарылады;

118) шеңбер жасап қону – көзбен шолып маневрлеу аймағы шегінде қонар алдында әуесайлақ үстімен көзбен шолып шеңбер жасап ұшуды көздейтін аспаптар бойынша қонуға кіру тәртіптемесінің жалғасы;

119) "Істен шыққан кезде белсенді" ӘК басқару жүйесі (Fail-Operational flight control system – ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) – бұл жүйе "істен шыққан кезде белсенді" болады, егер ол шешім қабылдау биіктігінен төмен биіктікте істен шықса, қонуға кіру, теңестіру және қону автоматты режимде орындалуы мүмкін;

120) эшелондау - әуе кемелерін әуе қозғалысын қамтамасыз ететін белгіленген аралықтардағы әуе кеңістігінде тік, көлденең немесе бүйір таратуды білдіретін жалпы термин:

бүйірлік эшелондау - әуе кемелерін бір биіктікте қашықтық немесе олардың жол жолақтарының арасындағы бұрыштық ауытқу бойынша тарату;

тік эшелондау - әуе кемелерін биіктігі бойынша белгіленген аралықтарға тарату;

көлденең эшелондау - әуе кемелерін бір биіктікте уақыт және жол жолағының бойынан қашықтық бойынша белгіленген аралықтарға тарату;

121) қауіпті қозғалтқыш (қозғалтқыштар) – істен шығуы әуе кемесінің қаралып отырған жағдайға жататын сипаттамасына аса жағымсыз әсер ететін қозғалтқыш (қозғалтқыштар).

Ескерту. 2-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

## **2-параграф. Пайдалану бойынша ұйымдық-нұсқама құжаттар**

3. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган ұйымдық-нұсқама құжаттарын (Пайдалану директивалары) басу арқылы әуе кемелерінің жекелеген даналарын немесе жекелеген үлгілерін пайдалануға тыйым салу туралы немесе ұшу қауіпсіздігі мүддесінде пайдалануды шектеу туралы нұсқау береді.

4. Пайдалану мәселелері бойынша ұйымдық-нұсқама құжаты (пайдалану директивасы немесе нұсқау) мыналарды:

- 1) оны шығару себебін;
- 2) қолданушылығы мен қолдану мерзімін; және
- 3) азаматтық әуе кемелерінің пайдаланушысы қабылдауды тиіс әрекеттерді белгілейді.

## **3-параграф. Заңдарды, қағидалар мен рәсімдерді сақтау**

5. Азаматтық ӘК пайдаланушы (бұдан әрі – пайдаланушы) экипаждың барлық мүшелерінің өз міндеттерін орындауға байланысты заңдармен, қағидалармен және тәртіптемелермен танысуын қамтамасыз етеді.

6. Азаматтық әуе кемелерінің пайдаланушысы (бұдан әрі – пайдаланушы) мыналар:

1) экипаж мүшелерін қоса алғанда, оның барлық авиациялық персоналы, егер заңдар, қағидалар мен рәсімдер Қазақстан Республикасындағы осыған ұқсас заңдардан, қағидалар мен рәсімдерден гөрі қатаң болса, ұшу орындалатын мемлекеттердегі көрсетілген заңдардың, қағидалар мен рәсімдердің (олардың өз міндеттерін орындаумен байланысты) сақталуына жауапкершілігі және пайдаланушының әрбір қызметкері шетелде болған кезде болу елінің Заңдарына қайшы емес Қазақстан Республикасы заңдарының, сондай-ақ болу мемлекетінің Заңдары мен қағидаларының сақталуына жауап беретіндігі туралы ескертілгені;

2) экипаждың барлық мүшелері олардың өз міндеттерін орындаумен байланысты заңдармен, қағидалармен және рәсімдермен таныс екендігі үшін жауапты болады.

#### **4-параграф. Жалпы жұмыс тілі**

7. Пайдаланушы экипаждың барлық мүшелерінің өзара бір жалпы жұмыс тілінде сөйлесу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

8. Пайдаланушы авиациялық персоналдың 2010 жылғы 18 қазандағы Үкімет қаулысымен бекітілген, № 1069 Пайдаланушыны авиациялық жұмыстарға жіберу Ережесінің талаптарына сәйкес, ӘК әзірлеушісі әзірлеген ӘК ұшу пайдалану жөніндегі нұсқау (бұдан әрі - ҰПН), Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқау (ҰЖН), пайдаланушының техникалық қызмет көрсетуді реттеу және жөндеу жөніндегі нұсқау (бұдан әрі – ТҚРЖЖ), 2010 жылғы 18 қазандағы № 1070 Үкімет қаулысымен бекітілген әуе кемелерін пайдаланушыларды сертификаттау ережелерін және пайдаланушыға азаматтық әуе кемелерін пайдалану сертификатын беру Ережесін және авиациялық персоналдың өз міндеттерін орындаумен және олардың өкілеттіктерімен байланысты басқа да құжаттар жазылған тілді түсінуге қабілетті болуын қамтамасыз етеді.

9. Пайдаланушы халықаралық ұшуды орындау әуе кемесі командирі мен экипаждың басқа да мүшелерінің кезінде ҰПН/ҰЖН-да бар рәсімдерге сәйкес авиация персоналымен, әуе қозғалысын ұйымдастыру (ӘҚҰ) қызметін қоса алғанда, жер үсті қызметтерімен және шетел мемлекеттерінің азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органы өкілдерімен халықаралық жұмыс органы – ағылшын тілінде радиоалмасу және сөйлесу мүмкіндігін қамтамасыз етеді.

## **5-параграф. Ең аз ақаусыз жабдық тізбесі**

10. Қандай да бір аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің жұмыс істемеуі кезінде, олар үшін жұмыс істемейтін аспаптармен жабдықпен немесе жүйемен ұшуды орындау үшін ҰПН ережелері негіз болатын ТМД елдері өндірген әуе кемелерінде ұшуды орындау жағдайларын қоспағанда, ең аз жабдық тізбесі (ЕЖТ - Minimum Equipment List – MEL – қысқартылған ағылшын тіліндегі аббревиатура) негізінде коммерциялық әуе тасымалдарын орындауға рұқсат етіледі.

11. Жөндеу жұмыстарын жүргізудің және жабдықты алмастырудың бақыланатын және негізделетін бағдарламалары шеңберінде жұмыс істемейтін аспаптармен, жабдықпен немесе жүйелермен әуе кемесін пайдалану мүмкіндігін айқындауға арналған MEL ең аз жабдық тізбесін пайдаланушы негізгі ең аз ақаусыз жабдық (MMEL - қысқартылған ағылшын тіліндегі аббревиатура) немесе ТМД-да өндірілген немесе бұрын КСРО-да пайдаланылатын әуе кемелері үшін ҰПН талаптары негізінде әрбір әуе кемесі үшін жасақтайды.

12. Пайдаланушының ең аз жабдығы тізбесі – MEL әзірлеу үшін қолданылатын MMEL-ді ӘК үлгісінің сертификатын ұстаушы басып шығарады және оны әуе кемесін әзірлеуші мемлекеттің уәкілетті органы бекітеді.

13. MEL ұшуды пайдаланушының ҰЖН-ға енгізіледі және ол мыналарды қамтуы тиіс:

1) ең аз жабдық тізбесін техникалық персоналдың және әуе кемелерінің ұшу экипажының қолдану ережесін қамтитын алғысөз;

2) қолданылатын терминдердің анықтамалары мен түсіндірулер;

3) аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің, тиісті ескерту және хабарлау дабылдарының істен шыққан белгілері болып табылатын тізбесі;

4) олар істен шыққан кезде әрбір әуе кемесі үшін мыналарды:

әуе кемесінде орнатылған аспаптардың санын және ұшуды орындау үшін талап етілетін аспаптардың санын;

жұмыс істемей қалған аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің жұмыс қабілетін қалпына келтірудің рұқсат етілген кезеңін;

әуе кемесі экипажының кабинасындағы және (немесе) жолаушылар кабинасындағы аспапты, жабдықты және жүйені маркерлеу қажеттігін;

егер бұлар талап етілсе, әуе кемесін ұшуға техникалық дайындаудың талап етілетін қосымша рәсімін;

ол кезде жұмыс істемейтін құрылғымен оны бастауға тыйым салынатын ұшудың болжамды шарттарын қоса алғанда, осы тармақты қолдану шарттарын көрсетілетін аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің тізбесі.

14. MEL бекіту кезінде мыналар ескеріледі:

- 1) әуе кемесінің осы үлгісін пайдалану тәжірибесі;
- 2) пайдаланушының әуе кемесінің осы үлгісі мен ұқсас үлгілерді пайдалану тәжірибесі;
- 3) пайдаланушының әуе кемесі ұшу экипажы мүшелерінің біліктілігі мен даярлығы.

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

15. Қауіпсіздіктің қолайлы деңгейін қамтамасыз ету мүмкіндігін айқындау кезінде пайдаланушы жұмыс істемейтін жүйелермен немесе жабдықпен пайдалануды жалғастыру барысында әуе кемесі аспаптарының, жабдықтарының немесе жүйелерінің қосымша жұмыс істемей қалу ықтималдығын ескеруі тиіс.

16. Қандай да бір жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде әуе кемесі ұшуға жіберілген жағдайда әуе кемесінің борт журналына әуе кемесін ұшуға дайындауды жүргізетін техникалық персонал істен шыққан аспаптар, жабдықтар немесе жүйелер туралы мәліметтерді және олар орындаған ұшуға дайындау рәсімдерін енгізеді, сондай-ақ егер ол талап етілсе, жұмыс істемей қалған аспаптарды таңбалау жүргізіледі.

17. Қандай да бір жабдық немесе жүйе істен шыққан кезде ұшуды бастау туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің Командирі (бұдан әрі - ӘК командирі) қабылдайды.

18. Әуе кемесінің есігі жабылғаннан кейін қандай да бір жабдықтың немесе жүйенің істен шыққаны анықталған жағдайда ұшуды орындау мақсатында ӘК командирі ҰПН-да ұйғарылған рәсімдерді орындауды ұйымдастырып, MEL мен ҰПН талаптары негізінде ұшуды орындауды тоқтату немесе жалғастыру туралы шешім қабылдайды және қажет болған жағдайда техникалық персоналға жүгінеді.

19. MEL-ге негізделген ҰЖН-дағы анықтама ақпарат ӘК командиріне ұшуды орындау мақсатында әуе кемесінің есіктері жабылғаннан бастап екпін алу басталғанға дейін ұшуды тоқтату, жалғастыру туралы тез шешім қабылдауға мүмкіндік беруі тиіс.

20. Пайдаланушы істен шыққан қандай да бір аспаптарды, жабдықтарды немесе жүйелерді жөндеу мүмкіндігінше қысқа мерзімде орындалуы үшін шаралар қабылдайды. Жөнделгеннен кейін алғашқы төрт ұшуда қандай да бір аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы анықталған кезде MEL пунктін қолдануды қайталау базалық әуеайлаққа немесе әуе кемелеріне

техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу бойынша ұйымы бар әуесайлаққа әуе кемесін қайтару үшін ғана рұқсат етіледі.

21. MEL-ді қолдана отырып, ұшуды жүзеге асыратын пайдаланушы әуе кемесінің ұшу экипажы мүшелерін даярлау бағдарламасына тиісті ережелерді әзірлейді және енгізеді.

## **6-параграф. Ұшу қауіпсіздігін басқару**

22. Пайдаланушы, жалпы мақсаттағы авиацияға (бұдан әрі – ЖМА) жататын және бес мың жеті жүз килограммнан аз барынша жоғары сертификатталған ұшып көтерілу салмағы бар пайдаланылатын әуе кемелерін қоспағанда, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 нөмірімен тіркелген) Әуежайлардағы азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың ұшу қауіпсіздігін әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсеткен кезде басқару жөніндегі үлгілік нұсқаулық талаптарына сәйкес әзірленген Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгілік нұсқаулыққа сәйкес мыналарды қамтитын көлем мен күрделілігіне қарай ұшу қауіпсіздігін басқарудың жүйесін (бұдан әрі – ҰҚБЖ) енгізеді:

- 1) ұшу қауіпсіздігіне арналған қатерлерді айқындау;
- 2) ұшу қауіпсіздігінің келісілген көрсеткіштерін ұстау үшін қажетті түзету әрекеттерін қабылдау;
- 3) ұшу қауіпсіздігінің тұрақты мониторингін және жүйелі бағалау жүргізу;
- 4) ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі жұмысының жалпы көрсеткіштерін тұрақты жақсарту.

23. Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі шеңберінде пайдаланушының барлық ұйымдарында ұшу қауіпсіздігі мәселелеріндегі жауапкершілігі, оның ішінде аға басшылық тарапынан ұшу қауіпсіздігі үшін тікелей жауапкершілік айқындалады.

24. Пайдаланушы ҰҚБЖ барысында ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында пайдаланушы қол жеткізген уәкілетті органның мақсатын көрсететін, ұшуға жарамдылығы деңгейін енгізеді.

25. Ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілудің 27000 кг астам салмағы бар ұшақтарды пайдаланушы оның ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің құрамдас бөлігі ретінде ұшу деректерін талдау бағдарламасын қабылдайды және орындайды.

26. Ұшу деректерін талдау бағдарламасы жазалау түріндегі шараларды қабылдауға әкелмейді және мұндай деректердің көзін (дерін) қорғау мақсатында тиісті сақтандыру шараларын қамтиды.

27. Ұшу қауіпсіздігін басқарудың өз жүйесі шеңберінде пайдаланушы персоналдың басшылыққа алуы мен пайдалануына арналған ұшу қауіпсіздігі бойынша жөніндегі құжаттама жүйесін құрады.

## **7-параграф. Авариялық-құтқару жабдығы туралы ақпарат**

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

29. Пайдаланушы іздестіру-құтқару үйлестіру орталықтарына дереу беру үшін өзінің барлық әуе кемелерінің бортында бар борттық авариялы - құтқару жабдығы туралы ақпараттар тізбесінің болуын қамтамасыз етеді.

30. Ақпарат құтқару салдары, кеудешелері мен пиротехника санын, үлгісін және түсін, медициналық жабдық, су мен азық-түлік қорының болуы, сондай-ақ портативті авариялық радиоаппаратура үлгісі мен жиілігі туралы егжей-тегжейлі мәліметтерді қамтиды.

## **8-параграф. Суға мәжбүрлі қону**

31. Пайдаланушы, егер ұшып көтерілу және қону кезінде маневр жасау траекториясы сулы кеңістік үстінен өтетін болса немесе бағыт бойынша ұшу жағалау сызығынан жоспарлау режимінде ұшудың шектік қашықтығынан асатын аралықтағы су үстінен өтетін болса немесе ұшу жағалау сызығынан 93 км астам ( 50 теңіз милінен) қашықтықтағы су үстінен өтетін болса борттағы әрбір адамға арналған құтқару кеудешелері болмаған кезде әуе кемесін пайдаланбайды.

32. Пайдаланушы, егер мәжбүрлі қону жасау үшін жарамды беттен ұшақтың:

1) ең көп саны 30-дан астам жолаушы орны бар ұшақтар үшін – крейсер жылдамдықта ұшудың сәйкес келетін 120 минутінен немесе 740 км (400 теңіз милінен) астам қашықтыққа;

2) барлық қалған ұшақтар үшін – крейсерлік жылдамдықта ұшудың сәйкес келетін 30 минутінен немесе 185 км (100 теңіз милінен) астам қашықтыққа алыстаумен шарттасатын бағыттар бойынша су беті үстінен өтетін болса борттағы жолаушылардың тиісті санын құтқару салдарымен қосымша жарақтаусыз әуе кемесін пайдаланбайды.

Екі жағдайда да қашықтаудың ықтимал мәнінің азы есепке алынады.

33. Құтқару салдарының саны жолаушылар орындарының санына және пайдаланылатын салдардың нормативтік сыйымдылығына қарай айқындалады, қосу барынша жоғары сыйымдылықтағы бір қосалқы құтқару салы болады.

## **9-параграф. Әскери құралымдарды, қару-жарақтар мен әскери техниканы тасымалдау**

34. "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 39-бабына сәйкес азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен және әуе кеңістігінде ұшуды жүзеге асыратын барлық басқа мемлекеттермен келісілгеннен кейін ғана пайдаланушыға әскери құралымдарды, қару-жарақтар мен әскери техниканы, сондай-ақ қосарлы мақсаттағы өнімді тасымалдауға рұқсат етіледі.

35. Пайдаланушы қару-жарақ пен әскери техниканың:

1) әуе кемесінде арнайы тасымалдау қабында немесе ұшу уақытында жолаушылар үшін қол жетпейтін орындағы өзге де орамада орналасуын;

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

36. Пайдаланушы әуе командирі ұшу басталғанға дейін көрсетілген тасымалдың және әуе тасымалдануына жататын әскери құралымдар мен әскери техниканың бортта орналасуына рұқсаты туралы хабарлар болуын қамтамасыз етеді.

## **10-параграф. Қару мен оқ-дәрілердің спорттық және басқа да санаттарын тасымалдау**

37. Пайдаланушы әуемен тасымалдауға қабылданған кез келген қару туралы ақпаратты жинауды қамтамасыз етудің барлық мүмкін шараларын қабылдайды.

38. Пайдаланушы қару-жаракты тасымалдау кезінде:

1) қару-жарактың оқтаусыз болуын арнайы жабылатын және бекітілетін метал жәшікте жүк қоятын бөлікте жолаушылар салонынан алыс болуын;

2) жүк қоятын бөлігі жоқ әуе кемесінде – қарудың орамада, штаттық қаптарда немесе ұшу уақытында жолаушылар үшін қол жетпейтін орындағы контейнерлерде орналасуын қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 38-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

39. Қаруға арналған оқ-дәрілер және қару-жарақтар "Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының авиациялық қауіпсіздігі өніндегі нұсқаулықты (бағдарламаны) бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 27 тамыздағы № 973 ҚБП қаулысының талаптарына сәйкес тасымалданады.

Жолаушылар әуе көлігінде газдан жасалған оқ-дәрілерін тасымалдауға рұқсат етілмейді.

Ескерту. 39-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

## **11-параграф. Қауіпті жүктерді әуемен тасымалдау**

40. Пайдаланушы, егер авиациялық персонал арнайы даярлықтан өтпесе, ал жүктер тиісті түрде жіктелмесе, құжатталмаса, сертификатталмаса, сипатталмаса, оралмаса, таңбаланбаса, мөрленбесе және Қауіпті жүктерді әуемен қауіпсіз тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқаулықтарына (Doc 9284 ИКАО) сәйкес әзірленген "Азаматтық әуе кемелерінде қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 24 ақпандағы № 89 бұйрығының (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6822 нөмірімен тіркелген) талаптарына жауап беретін жағдайға келтірілмесе қауіпті жүктерді әуемен тасымалдауға қабылдамайды.

41. Азаматтық әуе кемелерімен тасымалдауға арналған қауіпті жүктер "Азаматтық әуе кемелерімен тасымалдауға арналған қауіпті жүктер тізбесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 18 ақпандағы № 79 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6805 нөмірімен тіркелген) Қауіпті жүктер тізбесінде көрсетілген.

## **12-параграф. Қозғалу мүмкіндігі шектеулі адамдарды тасымалдау**

42. Пайдаланушы қозғалушылығы шектеулі адамдарды тасымалдау рәсімдерін белгілейді.

43. Пайдаланушы қозғалушылығы шектеулі адамдардың болуы:

1) экипаж мүшелеріне қызметтік міндеттерін орындауға кедергі келтіретін;

2) авариялық-құтқару жабдығына жақындауға кедергі келтіретін;

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

44. ӘК командирі пайдаланушыға бортта қозғалушылығы шектеулі адамдардың бар екендігі туралы ескертеді.

**13-параграф. Әдетте бортқа жіберілмейтін жолаушыларды, депортацияланатын адамдарды немесе күзетпен алып жүретін адамдарды тасымалдау**

45. Пайдаланушы әуе кемесі мен оның жолаушыларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында, әдетте бортқа жіберілмейтін жолаушыларды, депортацияланатын адамдарды немесе күзетпен алып жүретін адамдарды тасымалдау рәсімдерін белгілейді.

46. ӘК командиріне ӘК бортында осы Қағиданың 45-тармағында көрсетілген адамдардың бар екендігі туралы ескертіледі.

#### **14-параграф. Жолаушыларды орналастыру.**

##### **Жолаушыларға арналған ақпарат**

47. Пайдаланушы жолаушыларды орналастырудың ұшақты авариялық тастап шығу тез және қауіпсіз жүргізілетін конфигурациясын қамтамасыз ететін рәсімдерді әзірлейді.

48. Пайдаланушы жолаушыларға мынадай ақпараттың жеткізілуін қамтамасыз етеді:

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

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

49. Ұшып көтерілу алдында жолаушыларға мыналар:

1) темекі шегуге қатысты қағидалар;

2) креслоларды бастапқы жағдайға келтіру және жиналмалы үстелді бекіту;

3) авариялық шығыстардың орналасуы;

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

5) қол жүгін орналастыру қағидалары;

6) дербес электрондық жабдықты пайдалану жөніндегі шектеулер;

7) жолаушылардың қауіпсіздігі бойынша арнайы карталардың орналасуы мен мазмұны;

8) қауіпсіздік белдігін қолдану туралы хабарланады.

50. Жолаушыларға мыналар:

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

2) егер талап етілсе оттегі жабдығының орналасуы мен қолдану қағидасы көрсетіледі. Жолаушыларға оттегіні қолдану алдында сигареттерді және басқа да бықсыған және жанған заттарды өшіру қажеттігі туралы ескерту қажет;

Қажет болған кезде – құтқару кеудешелерінің орналасуы мен пайдалану тәртібі көрсетіледі.

51. Ұшып көтерілгеннен кейін.

Жолаушыларға қажеттілігіне қарай:

- 1) темекі шегуге қатысты қағидалар;
- 2) қауіпсіздік белдігін пайдалану тәртібі туралы есіне салынады.

52. Жолаушыларға қонар алдында қажеттілігіне қарай:

- 1) темекі шегуге қатысты қағидалар туралы;
- 2) қауіпсіздік белдігін пайдалану тәртібі туралы;
- 3) креслоларды бастапқы жағдайға келтіру және жиналмалы үстелді бекіту туралы;
- 4) қол жүгін орналастыру және бекіту туралы;

5) дербес электрондық жабдықты пайдалануды шектеу туралы есіне салынады.

53. Қонғаннан кейін жолаушылардың:

- 1) темекі шегуге қатысты қағидалар туралы;
- 2) ұшақ толық тоқтағанға дейін қауіпсіздік белдігін пайдалану қажеттігі туралы;
- 3) ұшақтан шығу тәртібі туралы есіне салынады.

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

## **15-параграф. Багаж бен жүкті орналастыру және бекіту**

55. Пайдаланушы жолаушылардың жолаушылар салонында қолайлы және қауіпсіз орналастырылуы мүмкін тек қол жүгін және көлемін тасымалдау мүмкіндігін қамтамасыз ететін рәсімдерді белгілейді.

56. Пайдаланушы адамдардың жарақат алуына немесе ұшақты зақымдауға себеп болуы не қозғалу кезінде жолдар мен авариялық шығыстарды жауып қалуы мүмкін борттағы барлық багаж бен жүктің оның қозғалуына конструкциялық кедергі болатын және оның сақталуын қамтамасыз ететін орындарда орналасатынына кепілдік беретін багаж бен жүктің орналасуының және бекітілуінің рәсімдерін әзірлейді.

## **16-параграф. Әуе кемесінің экипажы**

57. Әуе кемесінің экипажына қойылатын негізгі талаптар Ұшудың негізгі қағидаларында көрсетілген.

Ескерту. 57-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

58. Әуе кемесінің экипажы ұшу экипажынан (ӘК командирінен, екінші пилоттан, бортинженерден (бортмеханиктен) штурманнан немесе бортрадисттен) және кабиналық экипаждан (борт операторлар мен борт жол серіктерінен) тұрады.

59. Азаматтық авиацияға жататын Қазақстан Республикасы әуе кемелерінің ұшу экипажының құрамына Қазақстан Республикасының азаматтары, сондай-ақ шетел мемлекеті, Қазақстан Республикасы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган берген авиация персоналының куәлігін (сертификатын) тану рәсімін белгіленген тәртіпте өткен шетел азаматтары кіруі мүмкін.

60. Егер, ұшу экипажының құрамы ҰПН-да немесе оған барабар құжатта ең аз белгіленгеннен аз болса азаматтық әуе кемесімен ұшу орындалмайды.

61. Егер ҰПН-дан немесе оған барабар құжатта көзделген болса, ұшуды басқару бір пилотпен қамтамасыз етілетін әуе кемесінің экипажы әуе кемесінің командирінен тұрады.

62. Әуе кемесі экипажының мүшелері денсаулық жағдайы бойынша белгіленген талаптарға сәйкес болуы тиіс.

63. Экипаждың әрбір мүшесінің талап етілетін лауазымдық міндеттерді орындаумен ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететіндей осындай деңгейдегі оның біліктілігіне сәйкес келетін білімдері, білігі мен дағдылары болуы тиіс.

64. Ұшуды орындаумен байланысты қызметтік міндеттерді орындау кезінде әуе кемесі экипажы мүшесінің өзімен бірге мынадай қолданыстағы құжаттары болуы тиіс:

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

2) экипаж мүшесі куәлігінің (сертификатының) ажырамас бөлігі болып табылатын медициналық қорытынды;

3) әуежайдың (әуесайлақтың) бақыланатын аймағына кіру үшін әуе кемесінің экипажы мүшесінің куәлігі;

4) халықаралық ұшу кезінде – Қазақстан Республикасынан тысқары жерлерде азаматтың жеке басын куәландыратын Қазақстан Республикасы азаматының паспорты.

65. Бұдан өзге экипаж мүшесінің құжаттары мыналарды қамтиды:

1) курсанттардың, тағылымдамадан өтушінің куәлігі және басқалар;

2) ұшуды қамтамасыз ету мақсатында экипаж құрамына енгізілген адамдар үшін экипаж мүшелерінің куәлігі.

1) және 2) тармақшаларда көрсетілген құжаттарды әуе кемесі экипажының мүшелері уәкілетті лауазымды тұлғалардың талап етуі бойынша көрсетеді.

66. Әуе кемесі ұшу экипажының көзді түзету линзаларын тасу шартымен берілген медициналық куәлігі бар мүшесінде түзету линзаларының қосалқы жиыны болуы тиіс, ол ұшу уақытында жеңіл қол жеткізілетін орында болады.

67. Әуе кемесінің экипажы мүшелерінің қызметтік міндеттерді орындау кезінде пайдаланушы белгілеген нысандық (арнайы) киімді киюі көзделеді.

68. ӘК командирі әуе кемесі экипажының жұмысына басшылық жасайды, әуе кемесіндегі тәртіпке жауап береді, сондай-ақ әуе кемесі бортындағы адамдардың қауіпсіздігін, әуе кемесінің және ондағы мүліктің сақталуын қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдайды.

69. ӘК командирі:

1) әуе кемесінің ұшып көтерілуі, ұшуы және қонуы туралы, сондай-ақ ұшуды тоқтату және әуеайлаққа оралу туралы немесе әуе кемесінің ұшуына анық қатер төнген жағдайда адамдардың өмірін құтқару, қоршаған ортаға тигізілетін залалдың алдын алу мақсатында мәжбүрлі түрде қону туралы түпкілікті шешімдер қабылдайды;

2) әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында әуе кемесінің бортындағы адамға өкім етеді және олардың орындалуын талап етеді;

3) ӘК командирі өздерінің іс-әрекеттерімен әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігіне тікелей қауіп төндіретін және оның өкіміне бағынудан бас тартатын адамдарға қатысты барлық қажетті шараларды, оның ішінде мәжбүрлеу шараларын қолданады;

4) егер бұл әуе кемесінің ұшу және оны қондыру қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет болса, ұшу кезінде отынды төгу, багажды, жүкті және почта жөнелтілімдерін лақтыру туралы шешім қабылдайды;

5) тиісті авиациялық қауіпсіздік қызметтері болмаған кезде адамдар мен объектілерді ұшу алдында қарап тексеру жүргізеді;

6) әуе кемесінің ұшуды қауіпсіз аяқтауын қамтамасыз ету жөніндегі өзге де қажетті шараларды қабылдайды.

**Ескерту. 69-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

70. Әуе кемесінің кабиналық экипажының немесе олар экипаж құрамында көзделген болса мүшелері борттағы барлық адамдардың мыналардың:

1) байлау белдіктерінің;

2) авариялық шығыстардың;

3) егер олар бортта көзделген болса құтқару кеудешелерінің;

4) оттегі жабдығының; және

5) авариялық жағдайда жолаушылар әрекетінің схемаларын қоса алғанда басқа да жеке пайдаланылатын авариялық-құтқару жабдығының нұсқамасымен және пайдаланылуымен танысқандығын бақылайды.

71. Әуе кемесінің экипажы борттағы барлық адамдардың ұжымдық пайдалануға арналған негізгі борттық авариялық-құтқару жабдығының орналасқан орны мен жалпы пайдалану тәртібі туралы хабардар болуын қамтамасыз етеді. Ұшуда авариялық жағдай пайда болған кезде әуе кемесінің экипажы борттағы барлық адамдардың бұл жағдайда орынды болған шұғыл әрекеттер туралы нұсқаманы қамтамасыз етеді.

72. ӘК командирі ұшып көтерілу және қону уақытында, сондай-ақ турбуленттілік себебі бойынша қажет деп санайтын ұшудың кез келген уақытында немесе кез келген авариялық жағдайда әуе кемесінің бортындағы барлық адамдардың байлау белдігінің немесе байлау жүйесінің көмегімен өз креслоларына байлаулы болуы туралы өкім береді. Әуе кемесінің кабиналық экипажы көрсетілген өкімнің орындалуын қамтамасыз етеді.

73. Әуе кемесінің экипажы жолаушылар салоны мен экипаж кабинасындағы барлық багаж бен қол жүгінің қауіпсіз орналасуын қамтамасыз етеді. Пайдаланушы ҰЖН-да багаж бен қол жүгінің қауіпсіз орналасуын қамтамасыз ету жөніндегі рәсімді белгілейді.

74. ӘК командирі, егер бұл адамдар немесе мүлік үшін қауіп тудырған жағдайда әуе кемесінен заттардың тасталуына жол бермейді. Егер ӘК командирі қауіпсіз тасталуға көз жеткізгенде ғана заттарды тастауға рұқсат етіледі.

75. Экипаж кабинасындағы функцияларды орындайтын әуе кемесі ұшу экипажының барлық мүшелері:

1) ұшып көтерілуді және қонуды орындау кезінде өз жұмыс орындарында болады;

2) олардың ұшақты пайдаланумен байланысты міндеттерді орындау үшін немесе өзінің табиғи қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін кету қажет болған кезеңдерді қоспағанда, бағыт бойынша ұшу уақытында өз жұмыс орындарында қалады;

3) өз жұмыс орындарында болған кезде бел байлау белдіктерін байлайды.

76. Әуе кемесі ұшу экипажының бір мүшесінен басқа адамдардың жұмыс орнын тастауына тыйым салынады. Әуе кемесінің тек екі пилоттан ғана тұратын экипажы ұшуды орындаған жағдайда пилоттардың бірі жұмыс орнын тастаған кезде ұшу экипажының кабинасында, егер экипаж құрамында мұндай көзделген болса кабиналық экипаж мүшесі пилоттың жұмыс орнын иеленбей болуы тиіс.

77. Ұшу экипажы кабинасында ұшуға тапсырманы орындаумен байланысты емес адамдардың, сондай-ақ әуе кемесін басқаруды, әуе кемесі жүйелері мен

жабдықтарының қалыпты пайдаланылуын және әуе кемесі экипажы мүшелерінің қызметін шектейтін заттардың болуына жол берілмейді.

Кабиначық экипаж мүшелері ұшу экипажының кабиначына ӘК командирінің шақыруымен немесе рұқсатымен кіреді.

78. Бұл жағдайда, егер әуе кемесінде байлау белдігі жүйесі көзделсе пилоттар ұшып көтерілген және қонған кезде байлау белдігі жүйесін пайдаланады. Әуе кемесі ұшу экипажының барлық қалған мүшелері, егер иық белдіктері олардың өз міндеттерін орындауға қиынды келтірмесе ұшып көтерілу және қону кезеңдерінде байлау белдіктері жүйесін пайдаланады.

79. Ұшуды орындау кезінде пилоттардың бірі әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайына және ұшудың берілген параметрлерінің ұсталуына тұрақты бақылауды жүзеге асыруға міндетті.

80. Жермен жүруді, ұшып көтерілуді, қонуға енуді және қонуды орындау кезінде әуе кемесінің ұшу экипажының мүшелеріне әуе кемесін басқарумен байланысты емес әрекеттерді жүзеге асыруға және сөйлесу жүргізуге тыйым салынады. Барлық ұшу бойына ұшу экипажы байқампаздық сақтайды, радио алмасуды үздіксіз бақылайды және әуе кемесінің болу аймағындағы әуе жағдайына талдау жасайды.

81. Әуе кемесінің экипажы ӘҚҚ органына бақыланатын қауіпті метеорологиялық құбылыстар, әуе кемелері мен басқа да материалдық объектілердің қауіпті жақындауы және ұшу жағдайлары үшін басқа да қауіптер туралы дереу хабарлайды.

82. Өзінің қызметтік міндеттерін орындау үшін экипаж кабиначында болуы қажет әуе кемесі ұшу экипажының барлық мүшелері төмендеу және 3000 м төмен биіктік алу кезеңдерінде авиагарнитур микрофондарын немесе ларингофондарын және ұшақтық келіссөз құрылғыларын пайдалана отырып, радиобайланыс жүргізеді.

83. Әуе кемесі экипаж мүшелерінің ұшу кезінде ас ішу уақыты мен кезектілігін ӘК командирі айқындайды. Екі пилоттың бір мезгілде қатар ас ішуіне тыйым салынады.

84. Әуе кемесі ұшу экипажының барлық мүшелері өз міндеттерін орындау кезінде ол үшін оттегі қоры көзделетін жағдаяттар туындаған жағдайларда демалуға арналған оттегіні үздіксіз қолданады.

85. Тұмшаланған кабиначары бар, 7600 метрден астам биіктікте әуе кемесі ұшу экипажы барлық мүшелерінің өз жұмыс орындарында бірінші қажеттілік кезінде дереу оттегі беруді қамтамасыз ететін тез киілмелі оттегі тұмылдырығы болады.

86. ӘК командирі өзінің қызметтік міндеттерін орындау кезінде мыналарды:

1) барлық жолаушылардың авариялық шығыстардың орналасуымен, сондай-ақ тиісті авариялық-құтқару құралдарының орналасуымен және оларды пайдалану қағидаларымен таныс болуын;

2) барлық пайдалану рәсімдерінің, оның ішінде ҰЖН талаптарына сәйкес міндетті технологиялық операциялардың (check - парақтар) орындалуын;

3) ҰЖН талаптарына сәйкес әуе кемесінің ұшу алдындағы және ұшудан кейінгі тексерулердің орындалуын және әуе кемесінің, оның ішінде, осы Қағиданың 1022 тармақтарына және (немесе) егер әуе кемесінің бұл үлгісі үшін олар болса конфигурациялардағы жол берілетін ауытқулар Тізбесіне (Configuration Deviation List – CDL- ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура) сай ең аз жабдықтар Тізбесіне сәйкес рұқсат етілетін жұмыс істемейтін немесе бұзылған жабдықтары бар әуе кемесінің ұшуы (немесе ұшуды болдырмау) туралы шешім қабылдауды қамтамасыз етеді.

87. ӘК командирі:

1) экипаж мүшелерінің ұшып көтерілу, биіктік алу, қонуға ену және қону уақытында ұшақтың қауіпсіз ұшуын қамтамасыз ету үшін қажетті олардың функционалдық міндеттерінен ерекшеленетін қандай да бір әрекеттердің қабылдауына мүмкіндік бермейді;

2) ұшу уақытында ұшу ақпаратын тіркегіштің және борттық магнитофонның жұмыс қабілетін бұзуға, оны сөндіруге немесе ондағы жазбаны өшіруге, сондай-ақ міндетті тексерілуге жататын авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға жағдайында ұшудан кейінгі жазылған ақпаратты қасақана өшіруге рұқсат бермейді.

3) алып тасталды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

Ескерту. 87-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

88. Әуе кемесін мәжбүрлі қондырған жағдайда әуе кемесінің командирі өз өкілеттіктерін әуе кемелерін іздестіру және құтқару қызметі өкілдеріне бергенге дейін әуе кемесі бортындағы адамдардың әрекетіне басшылық жасайды.

89. ӘК командирі ұшуды орындау кезінде өз құзыреті шегінде мыналарды:

1) осы Қағида ережелерінің орындалуын;

2) ҰПН талаптарының немесе оған барабар құжаттың және ұшудың барлық кезеңінде бақылау тексеру карталарының орындалуын;

3) белгіленген тәртіпте және барынша қысқа мерзімде өзі басқаратын әуе кемесінде болған кез келген оқыс оқиға немесе оқиға туралы хабарлауды;

4) белгіленген тәртіпте әуе кемесінің борттық журналының жүргізілуін қамтамасыз етеді.

90. Екінші пилот:

1) егер, әуе кемесінің командирі денсаулық жағдайына немесе басқа да себептер бойынша ұшуда өз міндеттерін орындауға қабілетсіз болған жағдайда ұшудың қауіпсіз аяқталуын қамтамасыз етуге дайын болады;

2) егер, шешім қабылдау биіктігіне жеткен сәтте ӘК командирі қонуды орындау немесе екінші айналымға кету туралы шешім қабылдаса немесе оны ұшу экипажына хабарламаса ҰПН-ға немесе оған барабар құжатқа сәйкес екінші айналымға кету бойынша маневрді орындайды.

91. Арнайы жұмыстарды орындайтын бақылаушы ұшқыштар, борт операторлары, сондай-ақ экипаж құрамына енгізілген басқа да мамандар ӘК командиріне бағынады және лауазымдық нұсқаулықтар мен ұшуды орындау технологиясына сәйкес, оның ішінде авиациялық жұмыстардың белгілі бір түрінде өз міндеттерін орындайды.

92. Тиісті деңгейдегі мамандарды даярлау азаматтық авиацияның азаматтық авиацияның авиациялық персоналы лауазымдарының тізбесіне сай азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган берген сертификаты бар азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарында жүргізіледі. Аса жеңіл азаматтық әуе кемелерінің пилоттарын даярлауды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тиісті рұқсатын алған нұсқаушылар жүргізеді. Әуе кемесінің экипажы құрамына тағылымдамадан өту үшін тағылымдамадан өтушілер енгізіледі, бұл ретте ұшу экипажының құрамына бір тағылымдамадан өтуші ғана енгізіледі.

93. Тағылымдамадан өтуші оның тағылымдамасымен тікелей айналысатын экипаж мүшесінің бақылауымен өзі тағылымдамадан өтетін лауазымдағы экипаж мүшесінің функционалдық міндеттерін орындайды.

94. Тағылымдамадан өтуші ӘК командирі мен оның тағылымдамасымен тікелей айналысатын экипаж мүшесіне бағынады.

95. Тағылымдамадан өтушінің функционалдық міндеттерді орындауының және ол қабылдайтын шешімдердің уақтылығын, толықтығы мен дұрыстығын оның тағылымдамасымен тікелей айналысатын экипаж мүшесі қамтамасыз етеді.

96. ӘК командирімен келісім бойынша ұшу экипажының құрамына енгізілген тағылымдамадан өтуші ол тағылымдамадан өтетін лауазымдағы экипаж мүшесінің құқықтарымен оның тағылымдамасымен тікелей айналысатын адам оған айқындаған дәрежеде (көлемде) пайдаланады.

97. Экипаждың барлық мүшелері:

1) ұшу алдындағы демалысты сақтайды;

2) ӘК командиріне әуе кемесінің авиациялық техникасы мен жабдығының барлық ауытқулары мен ақаулықтары туралы уақтылы хабарлайды және оларды жою бойынша ұсынымдар береді;

3) жолаушыларға қамқорлық білдіреді, белгіленген тәртіпте олардың қауіпсіздігін, әуе кемесі мен оның бортындағы жүктердің, арнайы жабдық пен ұшу құжаттамасының сақталуын қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдайды.

98. Ұшу экипажының мүшелері әуе кемесіне қызмет көрсететін жер үсті персоналынан көрсетілген жер үсті қызмет көрсету қағидаларын пунктуалды сақталуын, инженерлік-авиациялық қызмет мамандарынан - әуе кемесінің аспаптық және навигациялық жабдықты қоса алғанда ақаулықтардың жойылуын талап етуге құқылы.

99. Егер әуе кемесі апатқа ұшырап жатса немесе ұшыраса ӘК командирі мен басқа да мүшелері әуе кемесінің бортындағы адамдардың өмірі мен денсаулығын сақтау бойынша, сондай-ақ әуе кемесінің және ондағы мүліктің сақталуын қамтамасыз ету бойынша барлық ықтимал шараларды қабылдайды.

100. Экипаж мүшелері:

1) егер ол ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша оның қабілетіне әсер етуі мүмкін есірткі немесе дәрі-дәрмектің әсерінде болса;

2) егер көрсетілген факторлардың әсер етуі 12 сағаттан аспаса қысымның кенеттен өзгеруі жағдайында (ұшақтың тұмшалануының ашылуы, аквалангпен жүзу, су қоймаларында 10 метрден астам тереңдікке сүңгу) келгеннен кейін;

3) қан тапсырғаннан кейін 24 сағаттан астам уақыт өтпесе;

4) егер ол өз міндеттерін орындау қабілетіне күмән келтірсе;

5) егер ол ұшуды ойдағыдай аяқтауға қатер төндіретін деңгейде шаршаңқылықты немесе ұшуға дайын еместікті сезінсе әуе кемесінің бортындағы өз міндеттерін орындамайды.

101. Экипаж мүшелері:

1) міндеттерді орындау басталуының жоспарлы уақытына дейін кемінде 24 сағат бұрын не ұшу алдындағы демалыс уақытында алкоголь ішпейді;

2) қанында алкоголь болған кезде өзінің ұшу міндеттерін орындамайды;

3) ұшу кезінде немесе резервтегі кезекшілік уақытында алкоголь ішпейді.

102. Пилот жасайтын пилот ұшу кезінде дереу шешім қабылдауды талап ететін ерекше жағдайлар пайда болған кезде ол мұндай жағдайларда қажет деп санайтын барлық әрекеттерді жасайды. Мұндай жағдайларда әуе кемесі командирінің рұқсатымен ол ұшу қауіпсіздігі мүддесінде пайдалану рәсімдері қағидалары мен әдістемелерінен ауытқи алады.

103. Пайдаланушы негізгі ұшу немесе кабиналық экипаждың құрамына кірмейтін экипаж мүшелерінің де тиісті дайындығының барын және өздеріне жүктелген міндеттерді орындауға кәсіби жарамды екендігіне жауап береді.

104. Ұшу кезінде жолаушылар салонында отырған негізгі ұшу немесе кабиналық экипаждың құрамына кірмейтін экипаж мүшелері:

- 1) кабиналық экипаж мүшелерінің орнына отырмайды;
- 2) кабиналық экипаждың жұмысына кедергі жасамайды.

## **17-параграф. ӘК командирінің өкілеттіктері**

104. Пайдаланушы әуе кемесі бортындағы барлық адамдардың әуе кемесі командирінің ұшу қауіпсіздігін, адамдардың өмірі мен денсаулығын қорғауды және әуе кемесінде тасымалданатын мүліктің сақталуын қамтамасыз ету мақсатында өз өкілеттігі шеңберінде беретін барлық пәрмендеріне бағынуын қамтамасыз етуге барлық ықтимал шараларды қабылдайды.

105. ӘК командирі:

1) әуе кемесі ұшуының, оның жолаушылары мен онымен тасымалданатын мүліктің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет деп санайтын пәрмендер береді ;

2) өз пікірі бойынша әуе кемесінің немесе жолаушыларының қауіпсіздігіне әлеуетті қатер төндіретін жолаушыны, жүкті немесе оның бір бөлігін бортқа қабылдамайды (борттан алып тастайды);

3) егер, оларды тасымалдау ұшу кезінде ұшақ қауіпсіздігіне немесе оның жолаушыларына қатер төндіруі мүмкін, бортқа кіруге құқығы жоқ адамдарды, депортацияланған адамдарды немесе конвоймен әкелінетін адамдарды тасымалдаудан бас тартады.

## **18-параграф. Ұшу экипажы кабинасына кіру**

106. Пайдаланушы осы ұшуға тағайындалған экипаж мүшелерін қоспағанда, егер ол:

1) экипаж мүшесі;

2) егер бұл оның міндеттерін орындауға қажет болса, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның сертификаттатуға, бақылауға немесе инспекциялауға жауапты өкілі;

3) пайдаланушының ҰЖН-дағы нұсқауларына сәйкес бортқа енуге рұқсат етілген және тасымалданатын адам болып табылмаса, бір де бір адамның бортқа енуіне рұқсат берілмеуін қамтамасыз етеді.

107. ӘК командирі мыналарды:

1) ұшу қауіпсіздігі мүддесінде ұшу экипажының құрамына кіретін адамдардың кабинаға кіруі ұшуды орындауды бұзу және/немесе кедергі тудырмауын;

2) экипаж кабинасында тасымалданатын барлық адамдардың ұшу қауіпсіздігі мақсатында осы кабинадағы әрекетінің тиісті рәсімдерімен танысуын қамтамасыз етеді.

108. Әуе кемесінің бортындағы адамдарды, оның ішінде оған тиесілі адамдардың экипаждың әрекетіне араласуына, одан ұшуды орындауды жоспары мен тәртібін өзгертуді талап етуіне немесе әуе қозғалысына қызмет көрсету не әуе қозғалысын басқару органдарының нұсқауларын орындамауына тыйым салынады.

109. Ұшу экипажының құрамына кірмейтін адамдардың экипаж кабинасына енуі туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.

## **19-параграф. Ұшудағы ерекше жағдайларды модельдеу**

110. Пайдаланушы жолаушыларды тасымалдау кезінде авариялық жағдай немесе жүйелердің, жабдықтар мен аспаптардың жұмыс істемеуіне имитация жасалмауын қамтамасыз етеді.

111. Авариялық жағдайдың немесе жұмыс істемей қалудың (ақаулықтың) имитациясы ұшу жоспарына сәйкес тек оқу-жаттығу ұшуын орындау кезінде ғана рұқсат етіледі.

## **20-параграф. Рұқсат етілмеген тасымалдар**

112. Алынып тасталды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 20.09.2013 № 733 бұйрығымен (алғашқы ресми жариялағаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

113. Әуе кемесінде жолаушылар ретінде болатын адамдарға:

- 1) ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін жағдайларды жасауға;
- 2) экипаж мүшелерін қорқытуға;
- 3) ұшудың барлық кезеңінде әуе кемесінің бортында темекі шегуге тыйым салынады.

114. Мынадай:

1) ӘК немесе ондағы кез келген адам мен мүліктің қауіпсіздігі үшін қажетті әрекеттерді орындау мақсатында; және

2) егер онда жүктер тасымалданып, бұл бөлікте ӘК ұшуы уақытында адамның енуі сындарлы көзделген болса ӘК командирінің рұқсатымен ӘК қандай да бір бөлігінде уақытша ену жағдайларын қоспағанда, ұшу кезінде бір де бір адам ӘК-нің адамдардың болуына арнайы қарастырылмаған бөлігінде болмауы тиіс.

## **21-параграф. Радиоэлектрондық құралдар**

115. Әуе кемесінде жолаушы ретінде болатын адамдарға: ұшудың барлық кезеңінде әуе кемесінің бортында кез келген радиоэлектрондық құралдарды пайдалануға тыйым салынады.

116. Әуе кемесінің бортында орнатылған тұрақты құралдарды пайдалану бұған жатпайды.

## **22-параграф. Алкоголь мен құрамында есірткі бар заттар**

117. Егер жолаушы өз денсаулығына немесе әуе кемесі бортындағы адамдар мен мүліктің қауіпсіздігіне қатер төндіретін, сондай-ақ басқа жолаушыларға қолайсыздық туғызатын алкогольді, есірткілік, токсикомандық мас күйінде болса, авиакомпанияның бастамасы бойынша бір жақты тәртіппен жолаушыны әуе тасымалдау шарты бұзылуы мүмкін.

118. Жолаушының алкогольді, есірткілік, токсикомандық мас күйі "Психикалық белсенді заттарды тұтынғаны және мас күйінде екендігі фактісін анықтау үшін медициналық куәландырудан өткізу жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Денсаулық сақтау министрінің 2003 жылғы 11 маусымдағы № 446 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 2389 нөмірімен тіркелген) белгіленген тәртіпте медициналық куәландырумен расталады.

## **23-параграф. Қауіпсіздікке қатер төндіру**

119. Пайдаланушы ӘК мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігіне қауіп келтірмей ұшуды қамтамасыз етеді.

120. Пайдаланушы бір де бір адамның:

1) адамдардың өміріне немесе денсаулығына ұшу үстіндегі әуе кемесінің қауіпсіздігіне қатер төндіре отырып, әуе кемесінің бортында зорлық-зомбылық актісін жасамауы;

2) әуе кемесін және ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететін оның жабдығына зақымдамауы;

3) ұшып келе жатқан әуе кемесінің қауіпсіздігіне қатер төндіретін көрінеу жалған мәліметтер хабарламауы;

4) әуе кемесіне әуе кемесін бұзуы немесе оның ұшудағы қауіпсіздігіне қатер төндіретін зақым келтіруі мүмкін құрылғыларды немесе заттарды орналастыруға әкелетін әрекеттерді жасамауы;

5) әуе кемесінің бортында авариялық ахуалдың пайда болуы жағдайларын қоспағанда, әуе кемесінің есіктерін және (немесе) авариялық шығыстарды ашу ниетін жасамауы үшін барлық ықтимал шараларды қабылдайды.

## 24-параграф. Негізгі борт құжаттары

121. Ұшу кезінде авиациялық жұмыстарды орындау немесе жалпы мақсаттағы авиация (бұдан әрі – ЖМА) мақсатында ұшу кемесінің бортында әуе кемесінің экипажы уәкілетті лауазымды тұлғалардың талабы бойынша көрсететін мына құжаттар болуы тиіс:

1) мемлекеттік тіркеу туралы куәлік;

2) пайдаланушы сертификатының (куәлігінің) ресми куәландырылған көшірмесі және ЖМА мақсатында аса жеңіл және жеңіл әуе кемелерінде ұшуды орындау жағдайларын қоспағанда, әуе кемесінің осы үлгісіне жататын пайдалану ерекшелігі данасы. Пайдаланушы мемлекеті сертификат пен онымен байланысты пайдалану ерекшеліктерін ағылшын тілінен басқа тілде жасақтаған жағдайда, ағылшын тіліндегі аудармасы енгізіледі;

3) ұшуға жарамдылық сертификаты (ұшуға жарамдылық туралы куәлік);

4) борттық және санитарлық журналдар, ҰПН (аса жеңіл азаматтық әуе кемелерін пайдалану кезінде борттық және санитарлық журналдардың, ҰПН болуы міндетті емес);

5) егер әуе кемесі радиоаппаратурамен жабдықталған болса, борттық радиостанцияға арналған рұқсат;

6) әуе кемесінің экипажы мүшелерінің куәліктері мен экипаж мүшелерінің олардың денсаулық жай-күйі талаптарына сәйкестігін растайтын құжаттары;

7) әуе кемесі бортындағы адамдардың тізіміне ӘК командирі қол қояды және ол мыналарды:

әуе кемесімен тасымалданатын адамдардың тегін, атын, әкесінің атын, жеке басын куәландыратын құжат нөмірін;

жоспарланған ұшу күнін, уақыты мен бағытын;

әуе кемесінің мемлекеттік және тіркеу тану белгілерін;

пайдаланушының сертификатына (куәлігіне) енгізілген әуе кемесімен ұшуды орындаған жағдайда пайдаланушы куәлігінің (сертификатының) нөмірін қамтиды;

8) егер бортта әуе кемесінің иесі болмаса, онда ӘК командирінің әуе кемесінің атынан еркін нысанда жазылған оған әуе кемесін басқаруға уәкілеттік беретін сенімхат немесе пайдаланушының сертификатына (куәлігіне) енгізілген әуе кемесімен ұшуды орындау кезінде - пайдаланушы ресімдеген ұшуға арналған тапсырма болады.

Ескерту. 121-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

122. Әрбір ұшуды орындау кезінде әрбір әуе кемесінің бортында коммерциялық әуе тасымалдары мақсатында мынадай кеме құжаттары болады:

- 1) әуе кемесінің мемлекеттік тіркелгені туралы куәлік;
- 2) әуе кемесінің осы үлгісіне жататын пайдалану ерекшелігі бар пайдаланушы сертификатының (куәлігінің) ресми куәландырылған көшірмесі. Пайдаланушы мемлекеті сертификатты ағылшын тілінен басқа тілде жасақтаған жағдайда, ағылшын тіліндегі аудармасы енгізіледі;
- 3) ұшуға жарамдылық сертификаты. Пайдаланушы мемлекеті сертификатты ағылшын тілінен басқа тілде жасақтаған жағдайда, ағылшын тіліндегі аудармасы енгізіледі;
- 4) Жергілікті жердегі шу бойынша сертификаты (қажет болған кезде). Пайдаланушы мемлекеті сертификатты ағылшын тілінен басқа тілде жасақтаған жағдайда, ағылшын тіліндегі аудармасы енгізіледі;
- 5) егер әуе кемесі радиоаппаратурамен жабдықталған болса, борттық радиостанцияға арналған рұқсат;
- 6) Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген міндетті сақтандыру түрлерінің сақтандыру полистерінің көшірмелері;
- 7) халықаралық ұшу кезінде дезинсектизация (дезинсекция) туралы сертификат;
- 8) Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде Ұшудың негізгі қағидаларының (ҚР ӘК ҰНҚ) 9-қосымшасында көзделген ақпаратты қамтитын борттық техникалық журнал мен ұшақтың санитарлық журналы (шетелде өндірілген әуе кемелері үшін борттық техникалық журнал ағылшын тілінде болуы мүмкін).

## **25-параграф. Борттық нұсқамалар**

123. Пайдаланушы мыналарды:

- 1) әрбір ұшуда әуе кемесінің бортында пайдаланушының бекітілген ҰЖН-ның (экипаж міндеттеріне жататын ҰЖН бөлігі мен ұшуды дайындау және орындау тәртібі) болуын;
- 2) экипаж мүшелері үшін әуе кемесінің бортындағы ҰЖН-ның ұшуды орындау үшін қажетті бөліктеріне қолайлы қол жеткізуді;
- 3) бортта бекітілген ҰПН болуын (аса жеңіл азаматтық әуе кемелерін пайдалану кезінде ҰПН-ның, борттық және санитарлық журналдардың болуы міндетті емес);
- 4) MEL болуын (қажет болған кезде) қамтамасыз етеді.

124. Шетелде өндірілген әуе кемесінің ұшу нұсқамасы ағылшын тілінде болуы мүмкін.

## **26-параграф. Бортта тасымалданатын қосымша ақпарат пен нысандар**

125. Осы Қағиданың 24 және 25-параграфтарында ұйғарылған құжаттар мен Нұсқамаға қосымша әрбір ұшу уақытында пайдаланушы әуе кемесінің бортында мына құжаттардың немесе олардың көшірмелері мен нақты ұшумен және ұшу аудандарымен байланысты (орындалатын авиациялық жұмыстармен) нысандардың болуын қамтамасыз етеді:

1) пайдаланушы талаптарының көлеміндегі ақпаратты қамтитын ұшуға арналған тапсырма;

2) ұшудың жұмыс жоспары;

3) флайт-жоспар;

4) анықтама навигациялық ақпарат (NOTAM/AIS);

5) метеорологиялық ақпарат;

6) осы Қағиданың "Әуе кемесінің массасы мен орталықтануы" бөлігінің (көрсетілген құжаттар ҰЖН құрамына кіруі мүмкін) ережелеріне сәйкес масса мен орталықтану бойынша құжаттар;

7) арнайы қызметтер персоналы (егер олар экипаж құрамына кірмесе), мүгедектер, әдетте бортқа кіргізілмейтін адамдар, департацияланатын адамдар мен конвоймен алып жүретін адамдар сияқты жолаушылардың арнайы санаттары туралы хабарлама;

8) Әуе бойынша қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдау жөніндегі Техникалық нұсқауға сәйкес әзірленген (Doc 9284 ИКАО) "Азаматтық әуе кемелерінде қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі Нұсқаулықты бекіту туралы" (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Тізілімінде № 6822 тіркелген) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 24 ақпандағы № 89 бұйрығына сәйкес ӘКК жазбаша хабарлау және қауіпті жүктерді қоса алғанда, оның ішінде қауіпті жүктерді тасымалдау құжаты мен арнайы жүктер туралы хабарлама және командирді жазбаша хабардар ету;

9) жоспарланған бағыттың және негізгі бағыттан ауытқыған жағдайда ықтимал пайдалануға тура келетін барлық бағыттардың қолданыстағы және тиісті карталары, схемалар мен жанама құжаттар;

10) хабарлау нысандары "Авиациялық оқиға", "Тосын оқиға", "Қауіпті жақындау";

11) тексерулердің бақылау карталары;

12) аэронавигация бойынша құжаттар (аэронавигациялық ақпараттар жинақтары, қонуға ену картасы мен экипаж мүшелерінің пайдалануына арналған қағаз және (немесе) электрондық тасығыштардағы бағыттық аэронавигациялық (ұшу) карталары);

13) ұшу ақпаратын тіркеудің борттық құрылғылары паспорттарының көшірмелері мен градуирлеу сипаттамалары (ұшу деректерін өзі жазғыш FDR – қысқартылған атауы ағылшын тілінде), борттық сөздік өз бетінше жазғыш CVR - қысқартылған атауы ағылшын тілінде, параметрлерді тіркеуді магниттік өзі жазғыш (МСРП), ӘК түріне қарай ұшу параметрлерін автоматты тіркеу жүйесі);

14) ұшақтың және қозғалтқыштың жұмыс істеген уақыты туралы анықтама (егер бұл деректер борттық техникалық журналда болмаса);

15) барынша жиі кездесетін ақаулықтар мен бұзылулардың каталогтар, іздеу және жою мақсатында оларды іздеу мен жою жіктемесі;

16) жанар-жағар май материалдарын (бұдан әрі - ЖЖМ) құюға арналған талаптар;

17) мемлекет талап етуі мүмкін бұл ұшуға қатысы бар кез келген өзге де құжаттама.

126. Ұшу кемесі үшін санитарлық журнал жүргізіледі, онда әуе кемесінде жүргізілген санитарлық іс-шаралар туралы ақпарат көрсетіледі. Әуе кемесінің иесі немесе пайдаланушысының шешімі бойынша санитарлық журнал ретінде борттық журнал пайдаланылуы мүмкін.

## **27-параграф. Жерде қалатын ақпарат**

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

Ұшу туралы ақпарат осы Қағиданың 30-параграфының талаптарына сәйкес сақтау орнында көшірген сәтке дейін сақталады.

128. Осы Қағиданың 127-тармағында көрсетілген ақпарат мыналарды қамтиды:

- 1) ұшу тапсырмасының көшірмесі;
- 2) ұшудың жұмыс жоспарының (навигациялық есептің) көшірмесі;
- 3) Борттық техникалық журналдың тиісті бөлігінің көшірмелері;
- 4) егер пайдаланушы басып шығарса арнайы NOTAM-дардың көшірмесі;
- 5) масса мен орталықтау жөніндегі құжаттама;
- 6) арнайы жүктер туралы хабарлама;
- 7) пайдаланушы қауіпті жүктерді тасымалдау кезінде:  
қауіпті жүктерді тасымалдау құжаты;

қабылдаудың бақылау парағы (егер, ол толтыруды талап ететін нысанда болса);

әуе кемесі командирінің жазбаша ақпараты.

Ескерту. 128-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

## **28-параграф. Тексеру және инспекциялау**

129. "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабына сәйкес саладағы азаматтық әуе кемесінің бортында (әуе кемесінің кабинасында немесе салонында болу құқығымен қоса) пайдаланушымен келісім бойынша бола алады. Алайда, бұл ретте әуе кемесінің командирі арнайы ұшу дайындығы жоқ инспекциялаушы адамға, егер бұл оның пікірінше әуе кемесі үшін қауіп төндіруі мүмкін болса, кабинаға енуіне рұқсат бермеуге құқылы.

130. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғасы экипаждың кез келген мүшесінің өтініші бойынша оның инспекциялық тексеру құқығына өкілеттіктерді растайтын құжаттарды көрсетеді.

## **29-параграф. Құжаттамалар мен есептік деректерді көрсету**

131. Пайдаланушы "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабына сәйкес:

1) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғасына кез келген құжаттамаға және ұшу пайдаланумен не техникалық қызмет көрсетумен және авиатехниканың жөндеумен (бұдан әрі - ТҚЖЖ) байланысты есеп деректеріне рұқсат ұсынады;

2) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның сұрауы бойынша уақыттың белгілі бір кезеңі ішінде барлық құжаттар мен осындай есептік деректерді дайындайды және көрсетеді.

132. ӘК командирі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғасының сұрауынан кейін оған әуе кемесінің бортында міндетті түрде болуы тиіс құжаттарды ұсынады.

## **30-параграф. Борт құжаттарын сақтау**

133. Пайдаланушы мыналарды:

1) егер, ол тіптен әуе кемесінің пайдаланушысы ретінде өз қызметін тоқтатса да талап етілетін уақыт кезеңі ішінде кез келген құжаттаманың немесе олардың көшірмелерінің сақталуын;

2) егер, экипаждың бұл мүшесі басқа пайдаланушыға ауысса экипаждың бұл мүшесінің есеп деректеріне енуін қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 128-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

134. Құжаттаманы сақтау мерзімдері осы Қағиданың 1-қосымшасында көрсетілген.

Осы Қағиданың 1-қосымшасында көрсетілген сақтау мерзімі өткеннен кейін құжаттама пайдаланушының мұрағатында сақталады.

### **31-параграф. Ұшу ақпаратын борттық тіркегіштерді пайдалану және сақтау**

135. Авиациялық оқиғадан кейін ұшу ақпаратын жинау құралдары орнатылған әуе кемесінің пайдаланушысы борттық жинақтағыштардың немесе жинақтағыш толықтай бұзылған жағдайда оларды оқиғаны тексеру жөніндегі комиссияға бергенге дейін ұшу ақпаратын борттық тіркегішінің және борттық магнитофонның осы авиациялық оқиғамен байланысты жазбалары түпнұсқаларының сақталуын қамтамасыз етеді.

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

137. Егер талаптарға сәйкес әуе кемесінің бортында ұшу ақпаратын тіркегіш орнатылса, бұл әуе кемесінің пайдаланушысы:

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

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

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

138. Борттыңда ұшу ақпаратын жинау құралы орнатылған әуе кемесінің пайдаланушысы бұл аспаптармен жасалған кез келген жазбаны шифрлауды ашуға және жаңғыртуға арналған құрал меншігінде болады немесе оны шарт бойынша пайдалануға мүмкіндігі бар.

139. Ұшу ақпаратын борттық тіркеуші мен қажет болған кезде борттық магнитофон жазбаларын пайдаланушы мыналар:

1) міндетті тергеуге жататын авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру;

2) әуе кемесінің, оның жүйесінің жай-күйі мен ҰПН және ҰЖН-да белгіленген пайдалану шектеулерінен ықтимал шығуды қоса алғанда, ұшуды орындау шарттарын ұшудан кейінгі шұғыл бақылау және экипаж әрекетін бақылау;

3) пайдаланушының немесе уәкілетті органның ұшу жарамдығын ұстау немесе әуе кемесіне техникалық қызмет көрсету мен оны жөндеу мүддесіндегі басқа да міндеттерді шешу үшін пайдаланады.

140. Осы Қағиданың 139-тармағының 2) тармақшасында көзделген ұшудан кейінгі шұғыл бақылау мына:

1) ұшудың борттық тіркеушісі ақаулы болған;

2) жүйелі жолаушылар тасымалы кезінде бару әуежайындағы қону жағдайларынан басқа, базалық әуеайлақта қонуды орындау жағдайларын қоспағанда, әуе кемесінің әрбір қонуынан кейін орындалады.

Әуе кемесінің базалық әуеайлаққа оралуы кезінде соңғы ұшудан кейінгі бақылау сәтінен басталатын кезең ішінде жинақталған барлық ұшу ақпараты өңделеді.

141. Осы Қағиданың 139-тармағының 2) тармақшасында көзделген ұшудан кейінгі шұғыл бақылау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен рәсімдер мен алгоритмдерді пайдалана отырып, орындалады. Көрсетілген рәсімдер ұшудан кейінгі бақылау нәтижелері бойынша белгіленген талаптардан ауытқу анықталған кезде іс-қимыл тәртібінде көздейді.

142. Әуе кемесінің пайдаланушысы осы Қағиданың 139-тармағының 2) тармақшасында көзделген ұшудан кейінгі шұғыл бақылау нәтижелерін оларды алған сәттен (нақты ұшу ақпаратын өңдеген күннен) бастап 3 ай бойы сақтайды.

## **32-параграф. Ұшу ақпаратын жинау құралдарының пайдалануын бақылау**

143. Әуе кемесін ұшу алдында дайындау кезінде бақылаудың енгізілген құралдарын пайдалана отырып, ұшу ақпаратын борттық тіркеуші мен борттық магнитофонның жұмыс қабылатын бақылау орындалады.

144. Әуе кемесіне техникалық қызмет көрсетудің тиісті түрін (нысанын) орындау кезінде жылына 1 реттен жиі емес соңғы екі ұшуда жасалған жазбаның сапасын оқу және талдау жолымен ұшу ақпаратын борттық тіркеуші мен борттық магнитофонның ақаусыздығына бақылау жүргізіледі. Мұндай талдау ақпарат ақаулығының жиілігі, сипаты мен таралуын, дыбыстық ақпараттық түсініктілігін бағалауды, ұшу кезеңі бойынша параметрлер жазбасының өзгеру сипаты мен олардың белгіленген рұқсаттарға сәйкестігін көздейді.

145. Ұшу ақпаратын борттық тіркеуші мен борттық сөйлесуді өздігінен жазғышты, егер:

1) енгізілген құралдармен ұшу алдындағы бақылау кезінде ұшу ақпаратын борттық тіркеуші мен борттық магнитофонның жұмыс істемеу қалуы анықталса;

2) жыл сайынғы тексеру кезінде жазба сапасының ауытқуы байқалса немесе аз дегенде тіркелуге міндетті бір параметрін ұшу ақпаратын борттық тіркеуші пайдалану құжаттамасының талаптарынан ауытқи отырып жазса;

3) Осы Қағиданың 139-тармағының 2) тармақшасында көзделген ұшудан кейінгі шұғыл бақылау үдерісінде жазба сапасының ауытқуы байқалса немесе аз дегенде тіркелуге міндетті бір параметрін ұшу ақпаратын борттық тіркеуші пайдалану құжаттамасының талаптарынан ауытқи отырып жазса олар ақаулы болып саналады.

146. Ұшу ақпаратын борттық тіркеушінің барлық өлшеу арналарын градуирлеу жылына 1 реттен жиі емес жүргізілуі тиіс.

147. Ұшу ақпаратын жинау құралдарын жыл сайынғы тексеру нәтижелері бойынша жыл бойы сақталатын (келесі тексеру туралы есеп ресімделгенге дейін) есеп жасалады және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның талабы бойынша оған бақылау үшін ұсынылады.

## **2. Әуе кемелері**

148. Азаматтық әуе кемелері қолданыстағы ұшу жарамдылығы сертификаты болған кезде пайдалануға жіберіледі.

149. Азаматтық әуе кемесі, егер ол Қазақстан Республикасы Заңының, Қазақстан Республикасының экологиялық заңнамасының талаптарына сәйкес құрастырылған, дайындалған, жарақталған және техникалық қызмет көрсету мен жөндеуден өткен болса ұшуға жарамды деп танылады.

150. Ұшу жарамдылығы сертификаты (ұшуға жарамдылық туралы куәлігі) жоқ азаматтық әуе кемелерін коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асыру үшін пайдалануға рұқсат етілмейді.

151. Барынша жоғары (сертификатталған) ұшып көтерілу салмағына, жабдықтармен жарақталуына қарай әуе кемелері осы Қағиданың 2-қосымшасына сәйкес жіктеледі.

152. Ұшу қашықтығы бойынша азаматтық әуе кемелері мыналарға бөлінеді:

- 1) магистральдық қашық – 6000 км және одан астам;
- 2) магистральдық орта – 2500-нан 6000 км дейін;
- 3) магистральдық жақын – 1000-нан 2500 км дейін;
- 4) ұшу қашықтығы 1000 км дейін әуе кемелері.

153. Іздегі турбуленттілік санаты бойынша және ұшып көтерілудің ең көп сертификатталған салмағына сәйкес азаматтық әуе кемелері мыналарға бөлінеді:

- 1) ауыр (H) – салмағы 136 тонна немесе одан астам әуе кемелерінің барлық үлгілері;
- 2) орта (M) – салмағы 136 тоннадан аз, бірақ 7 тоннадан астам әуе кемелерінің үлгілері;
- 3) жеңіл (L) – салмағы 7 тоннадан аз әуе кемелерінің үлгілері.

Турбуленттілік санат әуе кемелеріне қатысы бойынша ауыр әуе кемелеріне тән, мұндай әуе кемелері мен ӘҚҚ органдары арасында ұшып шығу немесе ұшып келу алдында бастапқы радиотелефон байланысын орнату кезінде әуе кемесінің шақырымына "ауыр" деген сөз қосылады.

154. Тікұшақтар ұшу-техникалық сипаттамасы бойынша мыналарға бөлінеді:

1) 1-сыныпты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, қауіпті қозғалтқыш жұмыс істемей қалған жағдайда оларға ұшып көтерілу аймағында қонуды орындауға немесе ақаулық қашан болғанына қарай жерге қонудың тиісті аймағына дейін ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді;

2) 2-сыныпты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, ақаулық ұшып көтерілуден соң сипатты нүктеге жеткенге дейін немесе мәжбүрлі қонуды орындау талап етілетін қонуға дейін сипатты нүктеден соң орын алған жағдайларды қоспағанда, қауіпті қозғалтқыш жұмыс істемей қалған жағдайда оларға ұшуды қауіпсіз жалғастыруға мүмкіндік береді;

3) 3-сыныпты ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтар, ұшу траекториясының кез келген нүктесінде қозғалтқыш жұмыс істемей қалған жағдайда оларға мәжбүрлі қонуды орындауға мүмкіндік береді.

**Ескерту. 154-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

**33-параграф. Борттық аспаптар мен жабдық**

155. Әуе кемесі ұшу экипажына әуе кемесінің ұшу траекториясын бақылауға, қағида бойынша талап етілетін кез келген маневрлерді орындауға және күтілетін пайдалану жағдайларында осы әуе кемесіне қатысты пайдалану шектеулерін сақтауға мүмкіндік беретін аспаптармен жабдықталады.

Әуе кемесі мыналармен:

1) жеңіл қол жеткізілетін орындарда орналастырылатын қажетті медициналық құралдардың қорымен (ЖМА-ға арналған бірінші көмек жиынымен);

2) пайдалану кезінде әуе кемесінің ішінде улы газдардың қауіпті шоғырлануын болдырмайтын үлгідегі ауыспалы өрт сөндіргіштермен жарақтандырылады, ұшу экипажының кабинасында және оған экипаж мүшелері тікелей кіре алмайтын, ұшу экипажының кабинасынан бөлінген әрбір жолаушылар салонында кемінде бір-бір өрт сөндіргіш орнатылады.

156. Барлық әуе кемелерінде мыналар:

1) 2 жастан асқан әрбір адамға арналған кресло немесе ұйықтау орны;

2) әрбір креслодағы бел байлау белдігі мен әрбір ұйықтау орнында ұстау белдігі;

3) егер ұшақта электрлік сақтандырғыштар орнатылса, ұшу кезінде ауыстыру үшін қол жетімді тиісті номиналдардың қосалқы электрлік сақтандырғыштары жұмыс істейтін жай-күйде болады.

157. Сертификатталған ең көп ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан астам (тікұшақтар үшін 3180 килограммнан астам), коммерциялық тасымалдарды орындайтын әуе кемелері ұшу экипажының әрбір креслосындағы байлау жүйесімен жабдықталады. Әрбір креслодағы байлау жүйесі кенеттен тежеу жағдайында пилот корпусының қозғалысын автоматты түрде шектейтін құрылғыны іске қосады.

158. Жолаушыларды тасымалдауға арналған әуе кемелері жолаушыларға мынадай:

1) байлау белдіктерін қашан тағу қажеттігі;

2) егер ұшақ бортында оттегі көзделген болса, оттегі жабдығын қашан және қалай пайдалану қажеттігі;

3) темекі шегуді қашан тоқтату қажеттігі;

4) құтқару кеудешесі немесе осыған ұқсас жеке жүзу құралдары қайда орналасқандығы және егер мұндай құралдар бортта көзделген болса оларды қалай пайдалану қажеттігі;

5) авариялық шығыстар қайда орналасқандығы және қалай ашылатыны туралы мәліметтер мен нұсқауларды хабарлауды қамтамасыз ететін құралдармен жабдықталады.

159. КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері мыналармен:

- 1) магниттік компаспен;
- 2) хронометрмен немесе уақытты сағатпен, минутпен және секундпен көрсететін сағаттармен;
- 3) барометрлік биіктік өлшегішпен;
- 4) аспаптық әуе жылдамдығы көрсеткішімен қамтамасыз етіледі.

160. Гидроұшақтарда мыналар:

1) борттағы әрбір адамға арналған құтқару кеудешесі немесе соған тең бір-бірден жеке жүзу құралдары, олар креслодан немесе ұйықтайтын орыннан жеңіл алынатындай орналасады;

2) теңізде кемелердің соқтығысуын ескертетін халықаралық қағидаларда ұйғарылған, бұл қолданылатын дыбыс белгілерін беру жабдығы;

3) бір теңіз зәкірі (жүзбелі) орнатылады.

161. Ең жоғары ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан жоғары немесе 9-дан астам отыру орын саны бар әуе кемелерінде және барлық әуе кемелерінде жоспарлау режимінде жағалаудан ұшудың шектік қашықтығынан асатын аралықтағы су кеңістігі үсті бағыты бойынша ұшуды орындайтын жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыру кезінде – ең аз дегенде борттағы әрбір адамға бір бірден құтқару кеудешесі болады, олар ұшақта оған арналған адам үшін өз креслосынан немесе ұйықтайтын орыннан жеңіл қол жеткізе алатындай орналасады; ұшақтарда борттағы барлық адамдар ұшу кезінде дереу пайдалануға дайын құтқару кеудешелерін киіп отырады.

Әрбір құтқару кеудешесі адамдарды табуды жеңілдету үшін электрлік жарықтандыру құралдарымен жабдықталады.

162. Ұшақ су беті үстінде болатын немесе, егер әуе кемесі ұшудың сәйкес келетін 30 минутіне немесе барлық басқа әуе кемелері үшін қайсысының аздығына қарай 185 км (100 теңіз миліне) тең қашықтықта ұшуды орындаса, крейсерлік жылдамдықта ұшудың 120 минутіне және қайсысының аздығына қарай 740 километрге (400 м. мильге) сәйкес келетін авариялық қону үшін жарамды жер бетінен қашықтайтын бағыт бойынша ұшуды орындайтын барлық ұшақтарда осы Қағиданың 161-тармағына сәйкес көзделген жабдыққа қосымша мынадай жабдық орнатылады:

1) борттағы барлық адамдардың орналасуы үшін жеткілікті сандық құтқару салдары, олар авариялық жағдайда оларды тез қолдануды жеңілдететін түрде орналасады және адамдардың өмір тіршілігін қамтамасыз етудің орындалатын ұшу шарттарына жауап беретін құралдарын қоса алғанда, осындай авариялық құтқару жабдығымен жарақталады;

2) Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға 2-қосымшада сипатталған дабыл ракеталарының көмегімен апат белгілерін беруге арналған жабдық.

163. Кабинадағы барометрлік биіктік 3000 м. құрайтын биіктіктерде ұшуды орындауға арналған әуе кемелерінде - оттегі сақтау және беру аппаратурасы.

164. Тұмшаланған кабиналары бар, 7600 м. эшелоннан жоғары биіктіктерде ұшуға арналған әуе кемелерінде - әуе кемесінің ұшу экипажына тұмшаланудан ажыраудың кез келген қауіпті дәрежесі туралы дәл ескерту беретін құрылғы.

165. Аспап бойынша ұшу қағидаттарымен (бұдан әрі - АҰҚ) ұшуды орындайтын әуе кемелерінде мыналар орнатылады:

- 1) магнитті компас;
- 2) хронометрмен немесе уақытты сағатпен, минутпен және секундпен көрсететін сағаттар;
- 3) барометрлік биіктік өлшегіш;
- 4) судың шоғырлануы немесе мұздану салдарынан оның істен шығуын болдырмайтын құрылғымен жабдықталған аспаптық әуе жылдамдығын көрсету жүйесі;
- 5) кеңістіктегі жай-күй көрсеткіші (авиакөкжиек);
- 6) сырғанау көрсеткіші;
- 7) әуе кемесі кеңістіктегі жай-күйдің үш көрсеткішімен (авиакөкжиек) жабдықталатын жағдайлардан басқа, бұрылу көрсеткіші;
- 8) әуе кемесінің бағыт көрсеткіші (гидрокомпас немесе осыған ұқсас функцияларды орындайтын өзге де жүйе);
- 9) гироскопиялық аспаптардың электрлік қорек беру ақаулығының индикаторы;
- 10) сыртқы ауа температурасының көрсеткіші;
- 11) биіктік алудың немесе төмендеудің тік жылдамдығы көрсеткіші;
- 12) 118-137 МГц диапазонында, оның ішінде 121,5 МГц жиілігінде байланысты қамтамасыз ететін байланыс жүргізуге арналған радиожабдық;
- 13) аэронавигациялық шырақтар;
- 14) қону шамдары;
- 15) әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін үлкен маңызы бар және әуе кемесінің ұшу экипажы пайдаланатын барлық пилотаж аспаптары мен жабдықтарына арналған астынан жарықтандырғыш;
- 16) барлық жолаушылар кабинасындағы шамшырақтар;
- 17) әуе кемесі экипажының әрбір мүшесінің жұмыс орнындағы ауыспалы шам.

Құрама аспаптарды немесе жекелеген аспаптардың әрқайсысы үшін көзделгендей толық жұмыс істемеуден осындай кепілдік сақталатын жағдайда кешенді командалық пилотаж жүйелерін пайдалану жолымен осы тармақтың 5), 6), 7), 8) және 11) тармақшаларында бар талаптарды орындауға рұқсат етіледі.

166. АҰҚ бойынша ұшатын тікұшақтарда коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асыру кезінде жеке қорек көзі бар екінші кеңістік жай-күйін көрсеткіш (авиакөкжиек) қосымша орнатылады.

167. Көрнекі ұшу қағидалары бойынша (бұдан әрі - ҚҰҚ) түнде ұшуды орындау кезінде әуе кемелерінде қосымша мыналар орнатылады:

- 1) аэронавигациялық шырақтар;
- 2) қону шамдары;
- 3) әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін үлкен маңызы бар және әуе кемесінің ұшу экипажы пайдаланатын барлық пилотаж аспаптары мен жабдықтарына арналған астынан жарықтандырғыш;
- 4) барлық жолаушылар кабинасындағы шамшырақтар;
- 5) әуе кемесі экипажының әрбір мүшесінің жұмыс орнындағы ауыспалы шам.

168. Бортында 2-ден астам адам бар, тұмшаланған кабиналы әуе кемелерінде - найзағайды байқауға қабілетті жабдық.

169. 15000 м астам биіктіктерде ұшуға арналған ұшақтарда – ғарыштық радиациядан алатын қуат пен әрбір ұшу бойынша жиынтық дозаны үздіксіз өлшеуге және индикациялауға арналған жабдық. Бұл жабдықтың индикация блогы әуе кемесінің ұшу экипажы мүшелерінің біріне жақсы көрінуі тиіс.

170. Жылдамдықты шектеу Мах саны мәнімен (ӘК ұшу жылдамдығының дыбыс жылдамдығына қатынасы) көрсетілетін барлық ұшақтарда – Мах саны өлшемі және көрсету құралының болуы қарастырылады.

171. Бортында 19-дан астам жолаушыларды тасымалдау рұқсат етілген барлық ұшақтар ең аз дегенде бір авариялық автоматты жетек бергішімен (ELT) немесе кез келген үлгідегі екі ELT-пен (КОСПАС-САРСАТ авариялық радиоманар жүйесімен) жарақталады.

172. АҰҚ бойынша ұшып, коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыру кезінде – барометрлік биіктің туралы деректерді беретін және Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға 10-қосымшаның 4-томының ережелеріне сәйкес келетін қабылдап, жауап бергіш.

173. Әуе кемесіне оның ұшу жоспарына сәйкес ұшуды орындауға және әуе кеңістігі мен азаматтық авиация қызметін пайдалану саласындағы Қазақстан Республикасының заңнамасында қарастырылған ӘҚҚ (ӘҚҰ) органдарымен өзара әрекетті жүзеге асыруға мүмкіндік беретін навигациялық жабдық орнатылады.

174. Ол барысында қону аспаптық метеорологиялық жағдайларда орындау жоспарланатын ұшуды орындау кезінде - әуе кемесін бару әуеайлағында да жоспарланған қосалқы әуеайлақтарда да көрінетін жер үсті бағдарлары бойынша қону жүргізілуі мүмкін орынға шығаруға көмектесетін белгілерді қабылдауға және өңдеуге қабілетті радиожабдық.

175. Осы Қағиданың 177-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, әуе кемесі төмендегі шарттарды сақтамай ЖМА мақсатында ұшуды немесе жұмыс істемейтін жағдайдағы онда орнатылған аспаптармен немесе жабдықпен авиациялық жұмыстарды орындауды бастамайды:

1) бұл әуе кемесі үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен осы Қағиданың 176-тармағында ескертілген шектеулерге сәйкес келуі және аспаптар мен жабдықтардың бір бөлігі жұмыс істемейтін жағдайдағы әуе кемелерінде ұшуды орындауды көздеуі тиіс ең аз қажетті ақаусыз жабдық тізбесі (MEL) болады;

2) әуе кемесінің бортында жұмыс істемейтін жағдайдағы аспаптар мен жабдықтар туралы ақпарат бар, пилотқа қол жетімді құжаттама болады;

3) әуе кемесі MEL-де бар барлық тиісті шарттар мен шектеулерді сақтай отырып, пайдаланылады.

176. MEL-дегі мына аспаптар мен жабдықты қосуға тыйым салынады:

1) оған сәйкес әуе кемесінің осы үлгісі сертификатталған және ұшудың орындаудың барлық жағдайлары кезінде қауіпсіз пайдалану үшін міндетті болып табылатын ұшу қауіпсіздігі талаптарына сәйкес міндетті аспаптар мен жабдық;

2) ҰПН-ға сәйкес жұмыс жай-күйі міндетті болатын аспаптар мен жабдық;

3) осы Қағидаға сәйкес нақты жағдайлар үшін міндетті аспаптар мен жабдық.

177. Әуе кемесінің бекітілмеген MEL-дің болуынсыз жұмыс істемейтін жағдайдағы аспаптармен және жабдықпен, егер бұл ретте мынадай шарттар сақталса ұшып көтерілуіне рұқсат етіледі:

1) ұшу:

ол үшін жұмыс істемейтін аспаптармен, жабдықпен немесе жүйемен ұшуды орындауға ҰПН ережелері негіз болатын, КСРО-да әзірленген немесе пайдаланылған әуе кемесінде

ол үшін әуе кемесі үлгісінің сертификатын ұстаушы ең аз жабдықтың негізгі тізбесін (бұдан әрі - MMEL) бекіткен поршенді қозғалтқышы бар тікұшақта, ұшақта, планерде немесе аэростаттық ұшу аппаратында; немесе ол үшін MEL бекітілген поршенді қозғалтқышы бар жеңіл әуе кемесінде, планерде немесе аэростаттық ұшу аппаратында орындалса;

2) жұмыс істемейтін аспаптар мен жабдық күндізгі уақытта ҚҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін міндетті ретінде көрсетілген аспаптар мен жабдық болып табылмайды және ұшудың бұл нақты түрі үшін міндетті болып табылмайды;

3) әуе кемесінен алынған жұмыс істемейтін аспаптар мен жабдық, бұл туралы әуе кемесі экипажының кабинасында бекітілген сілтемеде және борттық журналда көрсетіледі немесе ажыратылған және сілтемеде "жұмыс істемейді" деп белгіленеді;

4) ӘК командирі бұл аспаптардың немесе жабдықтың жұмыс істемейтін жай-күйі әуе кемесінің бұл ұшуы үшін қауіп тудырмайтындығы туралы шешім қабылдаса.

### **34-параграф. Берілген биіктік туралы дабыл жүйесі**

178. Пайдаланушыға, егер тек олар берілген биіктік туралы дабыл жүйесімен жабдықталған болса, ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг астам немесе 9 жолаушылар орнынан астам бекітілген ең көп саны бар турбобұрамалы ұшақта не турбореактивті ұшақта ұшуды орындауға рұқсат беріледі, олар мыналарды:

1) ұшу экипажына ұшақтың биіктік алу кезінде де төмендеуі кезінде де ұшудың алдын ала берілген биіктігіне жеткендігі туралы ескертуді;

2) ұшу экипажына ұшудың алдын ала берілген биіктігінен жоғары немесе төмен ауытқыған жағдайда ең азы дыбыстық белгімен ескертуді қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 178-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

179. Бұл талап, егер бұл ұшақтардың ұшу жарамдылық сертификаты (куәлігі) (түр сертификаты немесе оның балама құжаты) бастапқыда 1972 жылғы 1 сәуірге дейін беріліп, олар Азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілсе, ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг астам және 9 жолаушылар орнынан астам бекітілген ең көп саны бар ұшақтардың нақты даналарына қатысты болмайды.

### **35-параграф. Жерге жақындау туралы ескерту жүйесі**

180. Пайдаланушыға, егер тек бұл ұшақ жерге жақындау туралы ескерту жүйесімен жабдықталған болса, газды-турбиналық қозғалтқышы бар және ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан астам немесе 9 жолаушылар орнынан астам бекітілген ең көп саны бар ұшақта ұшуды орындауға рұқсат етіледі (бұл талап, егер бұл ұшақтарға арналған ұшу жарамдылық сертификаты (куәлігі) бастапқыда 1979 жылғы 1 шілдеге дейін беріліп, газды-турбиналық қозғалтқышы бар және ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы кемінде 15000 килограмм болатын немесе 30 жолаушылар орнынан астам бекітілген ең көп саны бар ұшақтардың нақты даналарына қатысты болмайды).

181. Газды-турбиналық қозғалтқышы бар, ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 15 000 кг астам немесе бортында 30-дан астам жолаушыларды

тасымалдау рұқсат етілетін барлық құжаттар ұшу бағытындағы жергілікті жердің бедерін бағалау функциясы бар, жерге жақындау туралы ескерту жүйесімен жабдықталады.

### **36-параграф. Соқтығысуды ескертудің борттық жүйесі**

182. Коммерциялық әуе тасымалдары мен (немесе) авиациялық жұмыстарды орындайтын пайдаланушыларға арналған ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан астам немесе СЕБЖ II (TCAS II) мен жабдықталған бортында 19-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген турбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар.

Жалпы сипаттағы авиацияны пайдаланушыларға арналған ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 15 000 килограммнан астам немесе бортында 30-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген және 2007 жылғы 1 қаңтардан кейін алғаш берілген ұшу жарамдылығының жеке сертификаты бар турбиналық қозғалтқыштағы ұшақтар соқтығысуды ескертетін борттық жүйемен жабдықталады (БСПС II).

**Ескерту. 182-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

183. СЕБЖ (TCAS) Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға 10-қосымшаның IV томы ережелеріне сәйкес талаптарға сай жұмыс істейді.

### **37-параграф. Радиобиіктік өлшегіштер**

184. Пайдаланушы:

- 1) жер көрінбеген кезде;
- 2) кемінде 1500 м көрінбеушілік болған кезде;
- 3) түнде;

4) егер олар берілген биіктік туралы дабылдың радиобиіктік өлшегіші жүйесімен жабдықталмаса, жағалаудан қалыпты крейсерлік жылдамдықта ұшудың 3 минутінен астам мерзіміне сәйкес келетін қашықтықта су беті үстінен ұшуды орындамайды.

185. Берілген биіктік туралы радиобиіктік өлшегіш жүйесі ұшудың алдын ала берілген биіктігінен төмен ауытқыған жағдайда ұшу экипажына дыбыс белгісімен және пилот алдын ала берген ұшу биіктігіне жеткен кезде іске қосылатын көрнекі дабыл бергішпен ескертуді қамтамасыз етеді.

### **38-параграф. Мұздану жағдайында ұшуға арналған жабдық**

186. Пайдаланушы әуе кемесімен, тек ол мұздану жағдайында ұшуға арналған арнайы жабдықталғаннан және сертификатталғаннан кейін ғана нақты немесе болжамды мұздану жағдайында ұшуды орындайды.

187. Жердің нақты немесе болжамды мұздану жағдайында жоспарланған ұшуды орындау, мұздалған жердің табылғанын және мұздалған жерді жою (алдын алу) бойынша оған жұмыстар жүргізілген жағдайда ұшақ тексеру жүргізгеннен кейін ғана басталады.

Ұшып көтерілуді орындау кезінде ұшақтың ұшуға жарамды болуы үшін көбейген мұздар мен басқа жинақталып қалған қоқыстар табиғи жолмен жойылады.

Ескерту. 187-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

### **39-параграф. Экипаждың ішкі байланыс жүйесі**

188. Пайдаланушы, ол ұшудың барлық мүшелері үшін ұшу кезінде қолды қолданбай пайдаланатын құлаққап пен микрофондарды қосатын ұшу экипажы мүшелерінің ішкі байланыс жүйесімен жабдықталған (интерфон немесе ұшақтағы сөйлесу құралы – бұдан әрі ҰСК) жағдайда ғана ұшу экипажының біреуден астам мүшелерінің сертификатталған саны бар әуе кемесімен ұшуды орындайды.

189. Пайдаланушы, егер тек бұл әуе кемесі экипаждың ішкі байланыс жүйесімен жабдықталғанда ғана ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан астам немесе бортында 19-дан астам жолаушы орнының бекітілген саны бар ұшу кемесімен ұшуды орындайды.

190. Экипаждың ішкі байланыс жүйесі:

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

2) пилоттар кабинасын арасындағы және:

әрбір жолаушылар салонымен;

жолаушылар палубасынан тыс орналасқан әрбір буфер-асүймен;

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

3) ұшу экипажы мүшелерінің кабина экипажына ескерту үшін және керісінше кабина экипажы мүшелерінің ұшу экипажына ескерту үшін пайдаланылатын

дыбыстық немесе көрнекі белгілерді көздейтін ескерту (авариялық) дабыл жүйесі болады;

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

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

#### **40-параграф. Жолаушыларға хабарлаудың дауыс зорайтқыш жүйесі**

191. Пайдаланушы, егер тек олар жолаушыларға хабарлаудың дауыс зорайтқыш жүйесімен жабдықталмаған жағдайда 19-дан астам жолаушы орнының ең көп бекітілген саны бар ұшақпен жолаушылар тасымалдауды орындамайды.

Ескерту. 191-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

192. Жолаушыларға хабарлау жүйесі:

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

2) хабарлау жүйесін басқару органдары жабдықтаған оның жұмыс орнынан ұшу экипажының әрбір мүшесінің 10 секундтен аспайтын уақыт ішінде мақсаты бойынша пайдалануға дайындықты қамтамасыз етеді; және

3) барлық жолаушылар орындарында, демалыс орындары мен кабина экипажының жұмыс орындарында және әжетханаларда хабарлама естілушілігі мен анықтығын қамтамасыз етеді;

4) әуе кемесінің электр энергиясын өндірудің негізгі жүйесі жұмыс істемей қалғаннан кейін кемінде 10 минут бойы сенімді жұмысын қамтамасыз етеді.

#### **41-параграф. Жолаушылар тасымалдайтын ұшақтардағы кабина экипажы мүшелерінің орындары**

193. Кабина экипажы мүшелерінің орындары еден деңгейіндегі авариялық шығыстардың және авариялық эвакуациялау үшін мемлекеттік тіркеу көзделген басқа да авариялық шығыстардың жанында орналасады.

194. Бастапқыда 1981 жылғы 1 қаңтардан немесе бұл мерзімнен кейін берілген ұшуға жарамдылық туралы жеке куәлігіне қатысты барлық ұшақтар функцияларына авариялық эвакуацияға қатысты жағдайларды орындау кіретін кабина экипажының әрбір мүшесінің пайдалануына арналған байлау жүйесімен

жарақталған алға немесе артқа айналатын (ұшақтың бойлық осыіне қарай 15° дейінгі бұрышпен) кресломен жабдықталады.

195. Барлық байлау жүйелерінің барлық құлыптарды тез ажырату үшін бір түйіні бар конструкциясы болады. Байлау жүйесінің орнына диагоналды иық тұзағы бар (барынша көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг астам ұшақтар үшін) немесе онысыз, яғни тек бел белдігі ғана бар қауіпсіздік бел белдігін пайдалануға рұқсат етіледі.

#### **42-параграф. "Белдіктерді байлаңыз" және "Темекі шекпеңіз" деген жарық таблолары. Ішкі есіктер мен шымылдықтар**

196. Пайдаланушыға, тек ол барлық жолаушылар мен кабина экипажының мүшелеріне қауіпсіздік белдігін байлау қажет болатын және бортта темекі шегуге рұқсат берілмейтін индикация құралдарымен (жарықтаблосымен) жабдықталған жағдайда ғана ұшу экипажының жұмыс орнынан барлық жолаушылар орнын шолу қамтамасыз етілмейтін әуе кемелерімен ұшуды орындауға рұқсат етіледі.

197. Пайдаланушы тек онда 19-дан астам жолаушылар орнының ең көп бекітілген саны бар ұшақта – "Тек экипаж үшін" деген сілтемемен және ұшу экипажы мүшесінің рұқсатынсыз ол арқылы жолаушылардың кіруіне кедергі жасайтын тиектермен жарақтандырылған, жолаушылар салоны мен ұшу экипажы кабинасының арасындағы есіктер орнатылған жағдайда ғана әуе кемесімен ұшуды орындайды.

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

**Ескерту. 198-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

#### **43-параграф. Борттық авариялық-құтқару жабдығы туралы ақпаратты есепке алу**

199. Әуе кемесінің иесі немесе пайдаланушы пайдаланушының сертификатына енгізілген әуе кемесін пайдаланған жағдайда әуе кемесінің бортындағы іздестіру және құтқарудың үйлестіру орталығына дереу беруге арналған авариялық-құтқару жабдығы туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді.

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

#### **44-параграф. Борттық өздігінен жазғышқа қатысты талаптар**

201. Ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан астам барлық ұшақтар мен ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 3180 килограммнан астам тікұшақтар Халықаралық азаматтық авиация конвенциясына 6-қосымша ережелеріне сәйкес келетін талаптарға сәйкес ұшу деректерін борттық өздігінен жазғыштармен (FDR) және борттық сөйлесулерді өздігінен жазғыштармен (CVR) жабдықталады.

202. Ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан аспайтын барлық ұшақтар үшін ұшу ақпаратының борттық тіркеушісі, әрі борттық магнитофон функциясын орындайтын ұшу ақпаратын жинаудың құрама жүйесін орнатуға рұқсат етіледі.

#### **45-параграф. Ұшуды қамтамасыз ету**

203. Ұшуды қамтамасыз ету мемлекеттік және азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық актілердің талаптарына сәйкес ұйымдастырылады және жүзеге асырылады, әрі мыналарды қамтиды:

- 1) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету;
- 2) метеорологиялық қамтамасыз ету;
- 3) инженерлік-авиациялық қамтамасыз ету;
- 4) әуеайлақтық-техникалық қамтамасыз ету;
- 5) электржарық-техникалық қамтамасыз ету;
- 6) радиотехникалық қамтамасыз ету;
- 7) орнитологиялық қамтамасыз ету;
- 8) медициналық қамтамасыз ету;
- 9) апаттық және іздестіру-құтқарушылық қамтамасыз ету;
- 10) өндірістік қызметті шұғыл басқару;
- 11) экологиялық қамтамасыз ету;
- 12) коммерциялық қамтамасыз ету;
- 13) режимдік қорғаумен қамтамасыз ету.

204. Ұшуды қамтамасыз ету ҚР ӘК ҰНҚ-ның 8-тарауының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

### **3. Пайдалану рәсімдері**

#### **46-параграф. Пайдалану рәсімдерін әзірлеу**

205. Пайдаланушы жерде және ұшу кезінде пайдалану қызметінің барлық түрлеріне арналған экипаж мүшелері мен жер үсті персоналының қызметтік міндеттерін қамтитын, әуе кемесінің әрбір пайдаланатын үлгісі бойынша рәсімдер мен нұсқаулықтар әзірлейді.

206. Пайдаланушыда экипаж әрекетінің ҰПН және/немесе ҰЖН-да бар рәсімдерге сәйкестігін қамтамасыз ету мақсатында қалыпты, күрделі және авариялық жағдайларда барлық ұшу кезеңдері басталғанға дейін, ол уақытта және ол аяқталған соң экипаж пайдаланатын бақылау карталарының жүйелері болады.

207. Пайдаланушы экипаж мүшелерінен ұшудың жауапты (күрделі) учаскелерінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған әрекеттерден басқа, қандай да бір әрекеттерді орындауын талап етпейді.

208. Пайдаланушы оның пайдаланушы сертификатының негізінде орындалатын кез-келген ұшуды пайдаланушылық басқаруды жүзеге асырады (АОС – ағылшын тіліндегі қысқартылған сөз).

#### **47-параграф. Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқама**

209. Пайдаланушы ҰЖН әзірлейді және ұшу жүргізумен айналысатын авиациялық персоналды ҰЖН-ның тиісті бөліктермен қамтамасыз етеді. ҰЖН талаптары оған қатысты бөлігінде пайдаланушының барлық персоналының орындауы үшін міндетті болып табылады.

210. ҰЖН мазмұны Қазақстан Республикасы үкіметінің төмендегі:

1) 2010 жылғы 18 қазан күнгі № 1070 "Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыны сертификаттау және оған сертификат беру қағидасын бекіту туралы";

2) 2010 жылғы 18 қазан күнгі № 1069 "Пайдаланушыны авиациялық жұмыстарға жіберу қағидасын бекіту туралы";

3) 2010 жылғы 31 желтоқсан күнгі "Жалпы мақсаттағы авиация пайдаланушыларын ұшуға жіберу қағидасын бекіту туралы" қаулыларында келтірілген.

#### **48-параграф. Авиациялық персоналдың біліктілігі**

211. Әуе кемесіне жер үсті қызметін көрсетуге және ұшу пайдалануға қатысатын немесе тікелей қатысатын авиациялық персонал тиісінше оқытылады, машықтанудан өткеннен кейін және машықтануды жүргізетін лауазымдық

тұлғаның өз бетінше кәсіби қызметке жіберу мүмкіндігі туралы шешімінен кейін өз бетінше кәсіби қызметке жіберіледі.

212. Авиациялық персонал иеленген қызметіне сәйкестікке арналған аттестациядан өтеді.

Ескерту. 212-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 20.09.2013 № 733 бұйрығымен (алғашқы ресми жариялағаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).

#### **49-параграф. ӘҚҚ органдарымен өзара әрекеті**

213. Пайдаланушы олардың ұшуы әуе кеңістігінде орындалатын аудандар мен мемлекеттер үшін белгіленген ӘҚҚ органдарымен өзара әрекет ету рәсімдерін сақтауды қамтамасыз етеді.

214. Пайдаланушы 2011 жылғы 12 мамырдағы Қазақстан Республикасы Үкіметінің № 506 қаулысымен бекітілген, ӘҚҚ органдарына Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларының талаптарына сәйкес ӘҚҚ органдарына ұшу жоспарын (әуе кеңістігін пайдалануға арналған өтінімді) уақтылы ұсынады.

#### **50-параграф. Әуеайлақтарды пайдалану**

215. Пайдаланушы тек әуе кемесінің үлгілері мен ұшу түрлері бойынша пайдалану талаптарына сәйкес келетін әуеайлақтарын ғана пайдаланады.

216. Пайдаланушы әуе кемелерінің пилоттары мен мүшелерін даярлау әдістерін айқындау және әуе қозғалысының жоғары тығыздығы, жергілікті бедерлердің географиялық ерекшеліктері мен қонуға енудің күрделі схемалары, сондай-ақ ұшып келу мен ұшып кетудің схемалары бар аудандар мен әуеайлақтарына оларды жіберу мақсатында әуеайлақтарының күрделілік санаттарын белгілейді.

217. Әуеайлақтары күрделілігіне қарай "А", "В", "С" санаттарына жіктеледі және пайдаланушының ҰЖН-на енгізіледі.

218. Әуеайлақтарын күрделілік санаты бойынша жіктеу әдісі осы Қағиданың 3-қосымшасында келтірілген.

#### **51-параграф. Әуеайлақ минимумы**

219. Пайдаланушы осы ережелердің 4-қосымшасына, "Кез келген ауа-райы жағдайында ұшу жөніндегі нұсқау" ИКАО құжатына (Doc 9365 AN/910 ИКАО) сәйкес пайдалану үшін рұқсат берілген әрбір әуеайлақтың минимумын (ұшып көтерілу, қону үшін және қосалқы әуеайлақ ретінде) айқындайды.

220. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган белгілейтін әуеайлақ минимумының кез келген жоғарлауын пайдаланушы ескереді.

221. Енудің нақты режимі мен қону үшін таңдалған минимум:

1) қонуға ену картасына сәйкес көрсетілген және ену мен қону рәсімін қамтамасыз ететін жер үсті жабдығы ақаусыз және қосылған болса;

2) қонуға енудің бұл үлгісі үшін қажеті борттық жүйелер жұмысқа қабілетті болса;

3) Әуе кемесінің ҰПН мен ҰЖН-да айқындалған ұшу сипаттамалары минимумға сәйкес болса;

4) экипаждың тиісті рұқсаты болса қолданылады.

## **52-параграф. Аспаптар бойынша қонуға бет алу және шығу процедуралары**

222. Пайдаланушы мемлекет белгілеген әуеайлақ орналасқан қонуға бет алу және шығу схемасын пайдаланады.

223. Белгіленгеннен ерекшеленетін аспаптар бойынша қонуға бет алу және шығу схемасы уәкілетті органның келісімі бойынша әуеайлақ орналасқан мемлекеттің рұқсатымен ғана қолданылады.

224. ӘК командирі ұшудың нақты жағдайларын ескере отырып кедергілердің көріну мүмкіндігі мен оларды ұшып өту қағидаларын орындау кезінде қонуға бет алу мен шығудың жарияланған схемасынан ауытқуға диспетчер берген рұқсатты қабылдайды. Қонуға бет алғанда қонуға бет алудың соңғы учаскесі көзбен шолып немесе аспаптар бойынша қонуға бет алудың белгіленген схемасына сәйкес орындалады.

225. Жергілікті әуе желісінің әуе трассасы бойынша ӘК ұшуды аяқтау нүктесінен қонуға бет алудың бастапқы кезеңінен бақылау нүктесіне дейін маневрлеу (бұдан әрі - ЖӘЖ) ӘҚҚ диспетчері сұратқан траекториялар немесе келу бағыты (бұдан әрі – STAR, қысқартылған атауы ағылшын тілінде) бойынша жүргізіледі.

226. Ұшу және қонуға бет алған кезде бақылау нүктелерін (пунктерді, межелерді) ұшып өту берілген биіктікте аспаптар бойынша ұшу, қонуға бет алу схемасында көрсетілген ұшудың аспаптық жылдамдықтары бойынша белгіленген шектеулерді сақтай отырып берілген биіктікте жүргізіледі.

227. Ұшып шығу және қонуға бет алудың схемасын, аспаптар бойынша ұшып шығу және қонудың стандартты бағытын желдің әсерін ескере отырып, ұшу экипажы орындайды.

228. Ұшып шығу схемасы (қонуға бет алу) және аспаптар бойынша ұшып шығудың (келу) стандартты бағыты бойынша ұшқан кезде Ұшып шығу схемасы

(қонуға бет алу) және аспаптар бойынша ұшып шығу бағыты негізделген навигациялық құралдар пайдаланылады.

229. Аймақтық навигацияның схемалары болып табылмайтын ұшу, қонуға бет алудың бастапқы кезеңі, күту, екінші айналымға кету схемалары төмендегі шарттарды сақтаған кезде аймақтық навигацияның жабдықтарын қолданумен орындалады:

1) әуе кемесінде орнатылған аймақтық навигация жабдықтары сертификатталған және ұшу экипажы осы үлгінің схемасын орындау үшін пайдалануға жіберілген;

2) берілген траектория қолданыстағы борттық дерекқорда сақталады және ұшу экипажы оның жарияланған схемаға сәйкес келуіне көз жеткізгенде.

230. Векторлауды жүзеге асырған кезде ӘҚК органы ұшып келетін ӘК қатысты векторлау басталған болса жер үстіндегі кедергілердің қауіпсіз өтуіне жауап береді, және ол жалғаса береді:

1) ӘК аспаптар бойынша қонуға бет алудың соңғы учаскесіне шыққанға дейін;

2) қонуға көзбен шолып кіруді орындауға рұқсат алғанға дейін.

231. Әуе кемесінің қонуға бет алудың соңғы учаскесіне жақындауы түзу сызықты көлденең ұшу режимінде глиссадаға кіруді орындауға мүмкіндік беретін қашықтықта  $45^{\circ}$  көп емес бұрышпен (әдетте,  $30^{\circ}$  бұрышпен) қамтамасыз етілуі тиіс.

232. Кіруге рұқсат соңғы берілген бағытпен бір мезгілде беріледі, бұл ретте өз құралдарымен ұшуды жаңарту туралы нұсқау берілмейді. Әуе кемесі қонуға бет алудың соңғы учаскесінің траекториясына шығу үшін айналған сәт аспаптар бойынша қонуға бет алу үшін радиолокациялық дәлдеудің аяқталуы болып табылады. Радиолокациялық дәлдеу аяқталған сәттен бастап қонуға бет алуды жалғастыруға жауаптылық ӘК командиріне жүктеледі.

233. Қонуға бет алу және аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасын пайдалана отырып қонулар былайша жіктеледі:

1) қонуға дәл емес бет алу және қону. Бүйірден дәлдеуді пайдаланып, бірақ тігінен дәлдеуді пайдаланусыз аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону;

2) қонуға бет алу және дәлдеумен қону. Бүйірден және тігінен дәлдеуді пайдаланып, бірақ қонуға дәл бет алу және қону үшін белгіленген талаптарға жауап бермейтін аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону. Бүйірден және тігінен дәлдеу жердегі навигациялық құралдардың көмегімен қамтамасыз етілетін, немесе навигациялық деректерді компьютермен қалыптастыратын дәлдеуді білдіреді;

3) қонуға дәл бет алу және қону. Қонуға бет алудың және қонудың анықталатын санаттарының минимумдарында дәл бүйірден және тігінен дәлдеуді пайдалана отырып аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону.

234. Радиомаяк жүйесі (РМЖ) бойынша қонуға дәл бет алу:

1) РМЖ бойынша қонуға бет алу глиссадаға кіру нүктесі болып табылатын қонуға бет алудың соңғы кезеңінің нүктесінде басталады;

2) КҰЕ-мен экипаждың көзбен шолу байланысы болған кезде бағыт және/немесе глиссада бойынша дәлдеуді жоғалтқан жағдайда қонуға көзбен шолып бет алу қағидасына өту жүзеге асырылады. КҰЕ-мен көзбен шолатын байланыс жоқ болғанда, егер нақты метеорологиялық жағдай бет алудың осы үлгісі үшін белгіленген пайдалану минимумынан жаман болмаса, тігінен дәлдеумен қонуға дәл емес бет алу немесе қонуға бет алуды кейіннен дайындай және орындай отырып екінші айналымға кету схемасы бойынша үзілген бет алу орындалады.

235. Қону локаторы бойынша қонуға бет алу:

1) қону локаторы бойынша қонуға бет алуды орындаған кезде ұшқыш ӘҚҚ пункті диспетчерінің әмірін орындайды;

2) ұшқыш бағыт бойынша берілген траекториядан ауытқыған кезде бұл туралы ӘҚҚ пункті диспетчерінің арнайы нұсқауынсыз түзететін әрекет қолданбайды;

3) ұшқыш биіктік бойынша берілген траекториядан ауытқыған кезде(глиссада бойынша ауытқу) ӘҚҚ пункті диспетчері ұсынған ақпараттың негізінде түзететін әрекет жасайды.

236. Қонуға дәл емес бет алу:

1) қонуға бет алудың соңғы кезеңінде төмендеу қонуға бет алудың соңғы кезеңінің бақылау нүктесінде, ал "ипподром" рәсімін немесе кері схемаларды орындау кезінде – қону алдындағы түзуге шыққаннан кейін басталады;

2) қонуға бет алудың соңғы кезеңінде төмендеудің ең аз биіктігіне дейін (ТАБ) төмендеу желді ескере отырып төмендеу градиентімен анықталатын есепті тік жылдамдықпен жүзеге асырылады (спутниктік навигациялық жүйе бойынша (СНЖ) бет алған кездегі траекторияның еңіс бұрышы).

237. Бақылау нүктесінің сатылы төмендеуі болған кезде аталған биіктіктен төмен төмендеу осы нүктені ұшып өткенге дейін жүргізілмейді.

238. Белгіленген шектен асып түсетін шамаға әуе кемесі ауытқығанда қонуға бет алу тоқтатылады. Екінші айналымға кету рәсімі екінші айналымға кету нүктесін ұшып кеткеннен кешікпей басталады.

239. Бүйірден және тігінен дәлдеуді пайдалана отырып қонуға бет алу осы қонуға бет алу қонуға бет алу картасында жарияланғаннан төмен әуеайлақтағы температурада орындалмайды.

240. Қонуға бет алу глиссадаға кіру нүктесі болып табылатын қонуға бет алудың соңғы кезеңі басталған нүктеде басталады.

241. КҰЕ-мен көзбен шолу байланысы болғанда тігінен дәлдеу тоқтатылған жағдайда қонуға көзбен шолып бет алуға өту жүзеге асырылады. КҰЕ-мен көзбен шолу байланысы болмағанда егер нақты метеорологиялық жағдай қонудың осы түрі үшін белгіленген пайдалану минимумынан жаман болмаса, қонуға дәл емес бет алуды кейін орындай отырып екінші айналымға кету орындалады.

### **53-параграф. Шуды азайту рәсімдері**

242. Пайдаланушы ИКАО-ның қолданыстағы қағидалары (Doc. 8168-OPS/611 "Әуе кемелеріне аэронавигациялық қызмет көрсету – ұшуды жүргізу қағидасы" (PANS- OPS)) мен олардың қолданысқа енуіне қарай басқа да қолданылатын құжаттарға сәйкес аспаптар бойынша ұшуды орындау кезінде шуды азайту рәсімдерін белгілейді.

243. Әуе кемелері пайдаланылатын, барлық үлгілер үшін пайдаланушы белгілейтін жергілікті жерде шуды шектеу бойынша шараларды қолдана отырып, ұшып көтерілу және биіктік алу рәсімі барлық әуеайлақтар үшін бірдей болуы тиіс.

### **54-параграф. Ұшақтардың екі қозғалтқышпен ұлғайтылған қашықтыққа ұшуы (ETOPS - ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура)**

Ескерту. 54-параграфтың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

244. Пайдаланушы 57-параграф талаптарына жауап бермейтін бағыт бойынша және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган (ETOPS approval) берген тиісті рұқсат болмаса ұшуды орындамайды.

245. ETOPS бойынша сертификаттау кезінде ұшақ жүйелерінің техникалық сипаттамалары мен сенімділігіне қатысты қолданылатын өлшемдер ұшу жарамдылығы бойынша техникалық нұсқамада (Doc. 9760) бар.

246. ETOPS бойынша ұшуды орындау кезінде пайдаланушы бағыттың кез келген нүктесінен қону үшін жарамды қашықтағы қосалқы әуеайлақтар отын қоры жететін және ең аз жабдық тізбесінің (MEL) сенімділігі бойынша айқындалған уақыт аралығы шегінде екеніне көз жеткізеді.

### **55-параграф. ETOPS бойынша ұшуға рұқсаттамасыз екі қозғалтқышты ұшақтарды қондыру үшін жарамды әуеайлаққа дейінгі ең көп қашықтық**

Ескерту. 55-параграфтың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

247. Уәкілетті органның арнайы рұқсаты (ETOPS рұқсаты) жоқ болған кезде пайдаланушы қону үшін жарамды әуеайлақтарынан қашық қандай да бір нүктесі бар бағыт бойынша екі қозғалтқышты ұшақтармен мынадан астам қашықтыққа ұшуды орындамайды:

1) 20-дан астам ең көп мақұлданған жолаушылар саны бар немесе 45500 кг. астам барынша ұшып көтерілу массасы бар осы Қағиданың 248-тармағына сәйкес айқындалған крейсерлік жылдамдықта бір жұмыс істейтін қозғалтқышымен 60 минут ұшатын А сыныбының ұшу-техникалық сипаттамаларын бар әуе кемелер үшін;

2) 19-дан аз ең көп жолаушылар орнының мақұлданған саны, немесе 45500 кг аз ең көп ұшып көтерілу массасы, крейсерлік жылдамдықта бір жұмыс істейтін қозғалтқышпен 120 минут немесе азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен кезде турбореактивті ӘК үшін 180 минутке дейін ұшатын А сыныбының ұшу-техникалық сипаттамалары бар немесе азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен кезде осы Қағиданың 248-тармағына сәйкес айқындалған А сыныбының ұшу-техникалық сипаттамалары бар турбореактивті әуе кемелері үшін 180 минутке дейін әуе кемелері үшін;

3) осы Қағиданың 248-тармағына сәйкес айқындалған крейсерлік жылдамдықта бір жұмыс істейтін қозғалтқышпен 120 минут ұшатын, 300 теңіз миль (аз мәні алынады) В немесе С сыныбының ұшу-техникалық сипаттамалары бар әуе кемелері үшін.

Ескерту. 247-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

248. Пайдаланушы пайдаланылатын екі қозғалтқышты ұшақтардың әрбір үлгісі үшін қолайлы әуеайлаққа дейін барынша қашықтау есебіне арналған жылдамдықты айқындайды.

Ескерту. 248-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

249. Пайдаланушы ұшақтардың әрбір үлгісі мен модификациясына жататын мына ақпараттың ҰЖН-ға енгізілуін қамтамасыз етеді:

1) бір жұмыс істейтін қозғалтқышпен осы Қағиданың 247-тармағына сәйкес айқындалған крейсерлік жылдамдық; және

2) осы Қағиданың 247-248-тармағына сәйкес айқындалған қолайлы әуесайлаққа дейінгі барынша көп қашықтық.

## **56-параграф. Авариялық тастап шығу құралдары.**

### **Авариялық-құтқару жабдығына еркін қол жеткізу**

250. Пайдаланушы жермен бұрыла жүру, ұшып көтерілу және қону, сондай-ақ ұшудың әртүрлі кезеңдеріндегі басқа да қажетті жағдайларда авариялық эвакуациялау құралдарын уақтылы ашуды қамтамасыз ететін рәсімдерді белгілейді.

251. ӘК командирі барлық авариялық-құтқару құралдарына жеңіл қол жеткізілетініне және дереу пайдалануға дайын екендігіне көз жеткізеді.

## **57-параграф. Креслолар, байлау жүйелері мен қауіпсіздік белдіктері**

252. Экипаж мүшелері:

1) ұшып көтерілу және қону уақытында, сондай-ақ ӘК командирі мұны қауіпсіздік мүддесі үшін қажет деп санаса экипаждың әрбір мүшесі жұмыс орынында қолда бар барлық қауіпсіздік белдіктерін байлайды.

2) ұшудың басқа кезеңдері уақытында ұшу экипажының әрбір мүшесі жұмыс орнында болған кезде қауіпсіздіктің бел белдігін байлайды.

253. Жолаушылар:

1) Ұшып көтерілу және қону алдында, жермен жүру кезінде, сондай-ақ қажет болған жағдайларда қауіпсіздік мүдделерін ескере отырып, әуе кемесінің командирі барлық жолаушылардың өз орындарына отырғанына және қауіпсіздіктің бел, егер болса иық белдіктерін байлағанына көз жеткізеді;

2) пайдаланушы екі жасқа дейінгі балаларды тасымалдау үшін олардың ұшу кезіндегі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қажетті құралдарымен қамтамасыз етеді, ал әуе кемесінің командирі оған көз жеткізеді не олар қауіпсіздіктің бір белдігін пайдалана отырып, ересектермен бірге отырады.

## **58-параграф. Ұшу экипажы кабинасының, жолаушылар кабинасының және буфет-асүйлердің қауіпсіздігі**

254. Жолаушыларды тасымалдайтын ең жоғарғы сертификатталған ұшу салмағы 45 500 кг-нан асатын немесе 60 адамнан артық жолаушы сиятын ӘК-де ӘК әзірлеушісі бекітілген құрылымның ұшу экипажы кабинасының есігін атыс қаруы мен гранаталардың жарықшағының тесіп шығуына, сонымен қатар, бөгде тұлғалардың зорлықпен баса-көктеп кіруіне қарсы тұра алатындай етіп жобалаған.

255. Бұл есікті әр ұшқыштың жұмыс орнынан жабу және ашу мүмкіндігі қамтамасыз етілген, сонымен қатар кіруге ниет білдірген адамдарды және күдікті іс-әрекеттер немесе әлеуетті қауіпті байқау мақсатында ұшу экипажы кабинасының сыртқы жағынан есіктің барлық аумағын бақылау құралы қарастырылуда.

256. Жолаушыларды түсіргеннен кейін ӘК барлық ішкі есіктері жабылған сәттен бастап, оларды түсіру үшін мұндай есіктердің кез келгенін ашқанға дейін, бұған құқы бар тұлғалардың кіру және шығу мүмкіндігін қамтамасыз ету қажет болған кезден басқа жағдайларда ұшу экипажы кабинасының есігі жабық және бекітулі болады.

257. Пайдаланушы жермен жүру, ұшып көтерілу және қону алдында барлық авариялық шығыстарға еркін баруды және жолаушылар кабинасын (салонын) тастап шығу құралдарына қол жеткізуді қамтамасыз ететін рәсімдерді әзірлейді.

258. ӘК командирі ұшып көтерілу және қону алдында, сондай-ақ қауіпсіздік мүдделері үшін қажет басқа да жағдайларда жолаушылар кабинасының (салонының) барлық жабдықтары мен багаж тиісті түрде бекітілгеніне көз жеткізеді.

## **59-параграф. Әуе кемесіне май құю**

259. Әуе кемесіне сапа паспорттары жоқ жанар және жағармай материалдарын (бұдан әрі – ЖЖМ) құюға тыйым салынады.

260. Берілетін жанар және жағармай материалдарына сапа паспорттары (олардың куәландырылған көшірмесі) ұшу кемесінің ұшу экипажының мүшесіне немесе пайдаланушының өкіліне әуе кемесіне май құю алдында олардың талап етуі бойынша көрсетіледі.

261. Егер әуе кемесінің бортында жолаушылар болса, буланудың жоғары деңгейі бар (авиациялық бензин) отынды құюға, қосымша құюға, ағызуға тыйым салынады.

262. Егер бұл ҰПН-ға қайшы болмаса бұрамасы айналып тұрған кезде тікұшақтарға булану деңгейі төмен (реактивті отын) отынды құюға, ағызуға рұқсат етіледі.

263. Қауіпті жағдай туындаған кезде немесе талаптар бұзылған кезде бортында жолаушылары бар, сондай-ақ отырғызған және шығарған кезде әуе кемесіне отын құю, қосымша құю, ағызу рәсімдері тоқтатылады.

## **60-параграф. Отын және май құюды есептеу**

264. Пайдаланушы отын мен май құю есебін жүргізеді, ол коммерциялық тасымалдар кезінде әрбір ұшуды орындауда 697-тармағында бар параграфта

мазмұндалған талаптардың қанағаттандырылғанына көз жеткізуге мүмкіндік береді.

265. Отын мен май құю есебінің құжаттарын пайдаланушы 3 ай бойы сақтайды.

### **61-параграф. Бортында жолаушылар бар, жолаушыларды отырғызу және шығару уақытында отын құю/ағызу**

266. Жолаушыларды отырғызу кезінде, олар бортта болған кезде немесе түсірген кезде ұшаққа май құю бортта ӘК ішіндегі жолаушыларды дереу шығаруға тиісті дайындығы бар және оны жүзеге асыруға басшылық ете алатын персонал болған жағдайда ғана жүргізіледі.

267. Жолаушыларды отырғызу кезінде, олар бортта болған кезде немесе түсірген кезде ұшаққа май құю кезінде майдың дұрыс құйылуын бақылап тұрған жердегі персонал мен борттағы дайындығы бар персонал арасында ұшақтағы сөйлесу құрылғысы немесе тиісті байланыс құралдарын қолдану арқылы екіжақты байланыс жүргізіледі.

Бортында жолаушылар бар уақытта, сондай-ақ оларды отырғызу немесе шығару кезінде әуе кемесіне буланудың төменгі деңгейі бар (реактивті отын) отынды құюды, қосымша құюды, ағызуды мына шарттар сақталған кезде:

1) әуе кемесінің бортында жолаушылармен бірге өрт сөндіру құралдарын пайдалануға, қажет болған жағдайда жолаушыларға нұсқама беруге және авариялық эвакуацияны ұйымдастыруға қабілетті арнайы дайындалған персонал болса;

2) әуе кемесінің персонал мен жолаушыларға қызмет көрсететін экипажына отынды құю, қосымша құю немесе ағызу жүргізілетіні туралы ескертілсе;

3) "Белдікті байлау" деген табло сөніп тұрса;

4) "Темекі шекпеңіз" деген табло мен авариялық шығыстардың жарықтық сілтемелері қосылып тұрса;

5) жолаушылар қауіпсіздік белдіктерін байламаса;

6) персонал саны жолаушыларды дерек эвакуациялауды ұйымдастыру үшін жеткілікті болса;

7) әуе кемесінің тұрағы мен әуе кемесін авариялық тастап шығу құралдары ашылатын аймақ кедергілерден бос болса;

8) әуе кемесіндегі шығу есігі біреу болған кезде траптың немесе екі және одан астам шығу есіктері болған кезде кемінде екі траптың болуын қоса алғанда, әуе кемесінен адамдарды қауіпсіз және тез эвакуациялауға арналған жағдайлар жасалса;

9) ішкі байланыстың борттық жүйесі немесе басқа да тиісті құралдар көмегімен қосымша май құюды бақылауды жүзеге асыратын жер үсті персоналы мен борттағы экипаж арасында байланыс (екі жақты) ұсталса жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

## **62-параграф. Оттегі қоры**

269. Әуе кемесінің экипажы ұшу алдында:

1) кабинадағы барометрлік биіктік 3000 метрден 4000 метрге дейінгі биіктіктерде 30-дан астам минутты құрайтын ұшу кезінде – барлық экипаж мүшелерінде және 30 минуттен асатын уақыт кезеңі ішінде жолаушылардың 10%-ында;

2) кабинадағы барометрлік биіктік 4000 метрден астам биіктіктерде ұшу кезінде барлық уақыт ішінде экипаждың барлық мүшелері және жолаушылар үшін оттегі қорының болуын және экипаж мүшелері мен жолаушылардың дем алуы үшін пайдалануын бақылайды;

3) герметизацияланған кабинасы бар әуе кемесі үшін - абсолюттік биіктігі 7600 м ұшу кезінде немесе абсолюттік биіктігі 7600 м төмен ұшу кезінде егер әуе кемесі кабинадағы барометрлік биіктік 4000 м биіктікке дейін 4 минут ішінде қауіпсіз төмендей алмаса кабинадағы қысым түскен кезде төтенше жағдайда пайдалану үшін барлық экипаж мүшелері мен жолаушылар үшін кемінде 10 минуттық оттегі қоры қамтамасыз етіледі.

270. Ұшуға жарамдылығы туралы жеке куәлік 1998 жылғы 9 қарашаға дейін немесе одан кейін берілген әуе кемелері автоматты түрде орналасқан оттегі жабдығымен жарақтандырылады. Оттегі аспаптарының жалпы саны экипажға қызмет көрсететін мүшелері мен жолаушыларға арналған орындардың санынан кемінде 10% артық.

## **4. Ұшу ережесі**

271. Әуе кемелерінің Қазақстан Республикасының кеңістігінде ұшуы:

1) көзбен шолып ұшу ережесі бойынша (КҰЕ);

2) аспаптар бойынша ұшу ережесі (АҰЕ) бойынша орындалады.

272. Көзбен шолып ұшу ережесі жердегі бағдарлар және басқа материалдық объектілерге қатысты табиғи көкжиектер бойынша әуе кемесінің тұрған жері мен кеңістіктік жағдайын айқындауға мүмкіндік беретін жағдайларда ұшуды орындау тәртібін көздейді.

273. КҰЕ:

1) ӘК-ның ұшуды пилотаждық-навигациялық аспаптар бойынша "А" және "С" сыныбындағы бақыланатын әуе кеңістігі шегінде орындауын;

2) бақыланатын әуе кеңістігінде ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуді көздейді.

### **63-параграф. Көзбен шолып ұшу ережесі**

274. Көзбен шолып ұшу ережесі аспаптық жылдамдықты 450 км/сағ-тан асырмай төменгі әуе кеңістігі шегінде:

күндіз;

ымыртта – жарық-техникалық құралдармен жабдықталған немесе қону алаңын әуеден таңдауға болатын әуеайлаққа (қону алаңына), жарық техникалық құралдарымен жабдықталмаған әуеайлақтарға (алаңдарға) таңатқаннан кейін 30 минуттан соң және қараңғы түскенге дейін 30 минут бұрын орындалады.

275. Көзбен шолып ұшу ережесі:

1) әуе кемесі экипажының ауа жағдайын көзбен шолып бақылауы арқылы әуе кемелері арасындағы, сондай-ақ әуе кемелері мен басқа да әуедегі материалдық объектілер арасындағы белгіленген тік, көлденең және бүйір аралықтарын сақтауды;

2) төменгі эшелоннан төмен биіктікте ұшқан кезде нағыз қауіпсіз биіктікті ұстану және алдыңғы жақты көзбен шолып бақылай отырып жасанды кедергілерді айналып өтуді;

3) әуе кемесінің көзбен шолу бағдары әдісімен және қолдағы бар навигациялық құралдарды пайдалана отырып, әуеайлақ (тікұшақ айлағы) ауданындағы әуе трассасының, жергілікті әуе желісінің (бұдан әрі - ЖӘЖ), ұшу бағытын;

4) бақыланатын әуе кеңістігінде - жауапкершілік аймағындағы әуе кемесін, ӘҚҚ органының радиожілікті қосымша тұрақты тыңдауы;

5) бақыланбайтын әуе кеңістігінде - эфирді қосымша тұрақты тыңдау (жұмыс радиожілігі).

276. АҰЕ бойынша рұқсаты жоқ ӘК командирлерінің, ұшқыштардың жеткілікті дәрежеде ұшуды орындау үшін аспаптар бойынша ұшуға дайындығы (машығы) болуы қажет, ол әуе кемесі табиғи көкжиек желісі және жер бағдары бойынша ұшуға мүмкіндік болдырмайтын жағдайға кенеттен түскенде ұшуды қауіпсіз аяқтауды қамтамасыз етеді.

277. КҰЕ бойынша ұшулар әуе кемесінің ұшу экипажының барлық мүшелерінің барынша сақтығымен, ал бақыланатын әуе кеңістігінде әуе кемесі болған жауапты аймақтағы ӘҚҚ органының радиожілікті тұрақты тыңдауымен орындалады.

278. Әуе кемесінің бағыты бойынша байқалатын кедергілерді айналып өту, әдетте, одан кемінде 500 м қашықтықта оң жағынан жүзеге асырылады.

279. Ұшу бағыты оның бағытынан кемінде 70 градусқа ерекшеленетін алдында ұшып бара жатқан әуе кемесіне жақындайтын әуе кемесі басып озушы деп есептеледі.

Алда ұшып бара жатқан әуе кемесін басып озу мына жағдайларда:

- 1) ұшуда - кемінде 500 м қашықтықта оң жағынан;
- 2) шеңберде (шеңбер көзделген)- неғұрлым жылдам әуе кемесімен кемінде 500 м аралықпен шеңбердің сыртқы жағынан үшінші бұрылғанға дейін ғана мүмкін.

Шеңбер бойынша ұшуларды орындау кезінде бір үлгідегі әуе кемесін басып озуға рұқсат етілмейді.

280. Өту эшелонынан төмен биіктікте ұшу кезінде әуе кемелерінің бір биіктікте бір-бірден ұшудың барланбаған бағыты және/немесе ЖӘЖ арқылы қарсы қозғалуға жол берілмейді.

281. Ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту:

1) бақыланатын әуе кеңістігінде - әуе кемесі тікелей бақылауындағы ӘҚК органының рұқсатымен;

2) бақыланбайтын әуе кеңістігінде - басқа әуе кемелері үшін (жұмыс радиожиилігінде) эфирге өзінің әрекеті туралы ақпарат бойынша жүргізіледі.

282. Кездесетін бағыттарда абайсыз жақындасып қалған жағдайда әрбір әуе кемесінің командирі оларды сол бортпен ажырату үшін өз әуе кемесін оңға бұруға тиіс.

283. Әуе кемелері өзара қиылысатын бағытта және бір биіктікте ұшқанда әуе кемелерінің командирлері (ұшқыштары) басқа әуе кемесін орындалатын маневрге қарамастан көзден таса қылмауға тиіс:

1) ұшу биіктігін өзгерту мүмкіндігі болған кезде - сол жағынан әуе кемесін байқаған ұшқыш ұшу биіктігін азайтуға, тиісінше оң жағынан байқаған ұшқыш ұшу биіктігін көтеруге, сөйтіп олар әуе кемелерінің қауіпсіз айырылысып кетуі үшін әртүрлі биіктікте ұшады;

2) ұшу биіктігін өзгерту мүмкін болмаса (бұлт болғандықтан, ең аз биіктікте ұшқандықтан немесе басқадай шектеулерден) - сол бортпен өту үшін оңға бұрады.

284. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша ұшуға қойылған тиісті талаптарға сай келмейтін шамаға дейін нашарлағанда әуе кемесінің командирі:

1) егер ол КҰЕ ең аз шарты бойынша ұшуға және АҰЕ бойынша ұшуға жіберілмесе ұшып шыққан әуеайлаққа қайтуға және немесе ең жақын қосалқы әуеайлақта қонуды орындайды;

2) егер ұшу тапсырмасының мақсаты мен ӘҚК бұған кедергі болмаса, КҰЕ бойынша арнайы ұшуға ауысады;

3) егер ұшу тапсырмасының мақсаты мен ӘКК, ӘК жабдыкталуы бұған кедергі болмаса, АҰЕ бойынша ұшуға ауысады.

285. КҰЕ ең төмен жағдайы бойынша ұшуға немесе АҰЕ бойынша ұшуға өту кезінде ӘК командирі өз әрекеті мен ұшу эшелонын (биіктігін) диспетчері әуе кемелері арасында белгіленген аралықты қамтамасыз ететін ӘҚҚ органымен келіседі және қажет болған жағдайда төменгі (қауіпсіз) эшелонды және әуе кемесінің әуе қозғалысына қызмет көрсететін (басқару) шектес ауданға кіру жағдайын келіседі.

286. Әуе кемесі КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген минимумнан төмен жағдайға кенеттен түскенде көзбен шолып ұшуға көшу мақсатында аспаптық қауіпсіз биіктен төмен құлдылауға жол берілмейді. Бұл жағдайда командир аспаптар бойынша ұшуға көшуге, 180 градусқа бұрылуға, ұшып шыққан әуеайлаққа қайтуға немесе жақын арадағы әуеайлаққа қонуға міндетті.

180 градусқа бұрылғаннан кейін көзбен шолып ұшуға көшу мүмкіндігі болмаса, ӘК командирі төменгі қауіпсіз эшелонға дейін биіктікті алуға ауыстырады және бақыланатын әуе кеңістігіндегі өзінің алдағы әрекетін ӘҚҚ органымен келіседі.

**Ескерту. 286-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

287. Тікұшақ командиріне ұшуда минимумнан төмен ауа райы жағдайымен және қауіпті метеоқұбылыстармен кездескен кезде әуеден таңдаған алаңға қонуға рұқсат етіледі. Осы алаңнан ұшып көтерілуге нақты ауа райында минимумға сай келетін тікұшақ командиріне рұқсат етіледі. Тікұшақ командирі өзінің әрекеттері туралы ӘҚҚ органына хабарлайды.

288. ӘК қай жерде келе жатқаны туралы хабар беруді егер ӘҚҚ органының басқаруындағы әуе кемесі басқа уақыт интервалын белгілемесе ӘК командирі 30 минуттан аспайтын интервалмен жүзеге асырады.

289. АҰЕ бойынша ұшуды орындағанда ӘК командирі:

- 1) көзбен шолып ұшу ережесі мен ұшудың берілген жағдайларын орындауды;
- 2) ұшудың қауіпсіз биіктігінің сақталуын (ұшудың нағыз қауіпсіз биіктігін сақтауды);
- 3) ұшу бағытын дәл ұстауды және әуеайлақ аумағынан шығудың және қонуға бет алудың белгіленген схемасын сақтауды қоса алғанда, белгіленген маневр жасау рәсімдерінің орындалуын;
- 4) басқаруында әуе кемесі бар ӘҚҚ органына ұшудың ағымдағы жоспарынан ауытқу туралы уақтылы баяндауды;
- 5) әуе кемесінің тұрған жері және ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығын;

б) ӘҚК диспетчерлік органның нұсқауларының дәл және уақтылы орындалуын қамтамасыз етеді.

290. КҰЕ бойынша ұшу жағдайлары тәулік уақытына, ұшу ауданының сипаттамасына және ұшу жылдамдығына байланысты осы Қағиданың 5-қосымшасына сәйкес анықталады.

291. КҰЕ бойынша ұшуға арналған бақыланбайтын әуе кеңістігі (G сыныбы) әуе кемелерінің қозғалыс туралы ақпаратты (бұдан әрі – ТІВА, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) радио арқылы таратуға арналған өте жоғары жиілікті ауқымдағы (бұдан әрі - ӘЖЖ ауқым) радио байланыс жиілігін қолдану арқылы аэронавигациялық ақпараттар жинағында немесе NOTAM хабарламаларында жарияланады.

292. ӘҚК органымен екіжақты "әуе-жер" байланысы кезінде ӘЖЖ-ауқым қолданылады, ӘК-де жұмыс істейтін екі ӘЖЖ-станция бар, біреуі ӘҚК органының жиілігіне, екіншісіне – ТІВА жиілігіне қойылған.

ӘК экипажы ТІВА жиілігінде тыңдауды бақыланбайтын әуе кеңістігіне кіргенге дейін 10 минут қалғанда бастап және осы әуе кеңістігінен шыққанша жалғастырады. Бақыланбайтын әуе кеңістігі шегінде орналасқан әуеайлақтан шығып келе жатқан ӘК экипажы тыңдайды ұшып көтерілгеннен кейін бастап, осы әуе кеңістігінен шыққанша тыңдайды.

293. ӘК экипажы ТІВА жиілігі бойынша сөйлесуді:

1) бақыланбайтын әуе кеңістігіне кіргенге дейін 10 минут қалғанда бастайды немесе пилот бақыланбайтын әуе кеңістігі шегінде орналасқан әуеайлақтан шығып келе жатса ұшып көтерілгеннен кейін бастайды;

2) ӘҚК бағытымен қиылысқанша немесе одан шыққанша 10 минут қалғанда;

3) ұшып келе жатқан жерінен немесе ұшу биіктігі туралы әрбір 20 минут сайын;

4) ұшу биіктігі өзгерген сайын, мүмкіндігінше 2-5 мин сайын;

5) ұшу биіктігі өзгерген жағдайда;

6) ӘҚК шешімі бойынша.

294. ӘК экипажы бақыланбайтын әуе кеңістігінде ұшудың бір биіктігінен екіншісіне ауысқан кезде ӘК көрінуі үшін қолда бар барлық борттық оттарды қосады.

295. Басқа ӘК-ден бақыланбайтын әуе кеңістігінде оның қозғалысы туралы радио хабар алғаннан кейін, ӘК-ның басқа ӘК-мен соқтығысып қалуын болдырмас үшін мынадай шұғыл шаралар қолданады:

1) ӘК көрінуі үшін қолда бар барлық борттық оттарды қосады;

2) ТІВА жиілігі арқылы қолданылатын әрекеттер туралы хабарлайды.

296. Әуе кемесінің бортында радиостанция болмаған жағдайда, КҰЕ бойынша ұшу 50 метрден жоғары биіктікте орындалмайды, арнайы бөлінген пилотаждық аймақтар болмаса.

297. Іздестіру және құтқару, төтенше жағдайларды жоюды қамтамасыз ету бойынша ұшу кезінде күндіз және түнде жаттығу және шұғыл санитарлық ұшуларды қамтамасыз ету кезінде КҰЕ бойынша ұшулардың ең төмен жағдайлары қолданылуы мүмкін.

298. КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшуды көзбен шолып метеорологиялық жағдайларына қарағанда қолайлылығы азырақ КҰЕ бойынша ұшуға дайындалған ұшу экипажы пайдаланады.

299. КҰЕ ең төмен жағдайлары және КҰЕ бойынша түнде ұшу:

1) әуе кемесінің табиғи көкжиек бойынша оның кеңістік орнын аспаптар бойынша бір мезгілде бақылау арқылы ұшқыштығын;

2) АҰЕ үшін белгіленген көлденең және бүйірге қарай эшелондау аралығын сақтау арқылы ұшуды орындауды;

3) жасанды кедергілерді ескере отырып ұшудың берілген эшелонын (биіктігін) сақтауды;

4) қолда бар навигациялық құралдарды пайдаланып жер бағдары бойынша көзбен шолып әуе кемесінің орнын анықтау;

5) радиолокациялық құралдарды қолдану арқылы және (немесе) экипаждан алатын ақпарат негізінде, әуе кемелері арасындағы аралықты сақтау үшін ӘҚҚ диспетчерлік органды бақылауды көздейді.

300. КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшу төменгі қауіпсіз эшелоннан төмен ұшу кезінде және ұшудың ең жоғары жылдамдығы 300 км/сағ-тан аспайтын әуе кемелерінде төменгі әуе кеңістігінің шегінде қолданылады:

1) күндіз - денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары бойынша шұғыл ұшуларды орындау кезінде КҰЕ бойынша ұшулар үшін метеорологиялық жағдайлар болмағанда;

2) түнде - денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары бойынша шұғыл ұшуларды орындау кезінде ;

3) күндіз және түнде - оқу және жаттығу ұшуларын орындау кезінде.

301. Ұшу биіктігінен төмендегі бұлттардың мөлшері екі октанттан аспаса - КҰЕ және КҰЕ төмен жағдайлары бойынша бұлттан жоғары ұшуға рұқсат беріледі. Бұл жағдайда бұлттардың жоғары шекарасынан әуе кемесіне дейінгі қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс.

302. КҰЕ бойынша арнайы ұшулар түнде жарық-техникалық жабдықтары бар әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) және жұмыс алаңы жарықпен таңбаланған жарық бағдарлармен жабдықталған қону алаңына жасалады.

303. КҰЕ бойынша арнайы ұшулар ӘҚК мен ӘК арасында байланыс болған жағдайда, төменгі қауіпсіз эшелонды басқа ӘК босатқан жағдайда орындалады.

304. КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшуларды ұйымдастыру кезінде бағыт жасанды кедергілерді қауіпті биіктіктің есебіне кіргізбеуге мүмкіндік беретін қашықтықта айналып өтуді қамтамасыз ететіндей есеппен, көру мүмкіндігі шектелген жағдайларда жеңіл танылатын бағдарлар арқылы белгіленеді.

КҰЕ бойынша ең төмен жағдайлар және түнде КҰЕ бойынша ұшулар кезінде бағыт бойынша қарсы қозғалу және әуе кемелерін басып озу АҰЕ бойынша тік эшелондауды қолдану арқылы жүзеге асырылады. Биіктік бойынша мұндай ұшуларды эшелондау мүмкін болмаған кезде АҰЕ үшін белгіленген көлденең эшелондаудың ара қашықтығымен әуе кемелерінің бір жақты қозғалысы ұйымдастырылады.

305. Биіктік бойынша мұндай ұшуларды эшелондау мүмкін болмаған кезде АҰЕ үшін белгіленген көлденең эшелондаумен әуе кемелерінің бір жақты қозғалысы ұйымдастырылады.

306. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша ең төмен жағдайдан төмен шамаға дейін нашарлап кеткен жағдайда әуе кемесінің командирі ұшып шыққан әуеайлағына қайтуға немесе жақын жердегі әуеайлаққа қонуға міндетті. Әуе кемесі көзбен шолып ұшуға болмайтындай жағдайға тап болса, ӘК командирі осы Қағиданың 286-тармағын басшылыққа алады немесе ӘҚК органмен ұшу бағытын және ұшу эшелонын келісіп, АҰЕ бойынша ұшуға көшеді.

**Ескерту. 306-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

307. Ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту әуе кемесін тікелей басқаратын ӘҚК органның рұқсатынан кейін жүргізіледі.

308. КҰЕ ең төмен жағдайы және түнде КҰЕ бойынша ӘК командирі:

- 1) ұшу ережелері мен берілген жағдайларды орындауды;
- 2) ұшудың қауіпсіз биіктігін сақтауды;
- 3) берілген биіктікті, берілген ұшу эшелонын сақтауды;
- 4) әуе трассасын, МВЛ, ұшу бағытын және ұшып шыққан кейін шығуға және қонуға бет алудың жарияланған схемасын дәл ұстауды;
- 5) ұшудың ағымдағы жоспарынан әдейі немесе байқаусыз ауытқу туралы ұшақтың ұшуын басқаратын ӘҚК органына уақтылы баяндауды;
- 6) ӘК орны мен ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығын;
- 7) ӘҚК органының нұсқауларын дәл және уақтылы орындауды қамтамасыз етеді.

## **64-параграф. Аспаптар бойынша ұшулар ережесі**

309. Аспаптар бойынша ұшу мыналарды көздейді:

1) бақыланатын А, С сыныпты әуе кеңістігінде - аспаптық жылдамдық шектелмей;

2) көрінуді ұқсататын аппаратураны пайдалана отырып ұшқан кезде орындалады.

310. АҰЕ бойынша ұшуды орындау үшін әуе кемелерінде бағыт бойынша "соқыр сипаттағы" ұшуды орындау және күрделі метеорологиялық жағдайларда қону үшін қажетті тиісті аспаптар мен навигациялық жабдықтар орнатылады, олар стандартты жабдықтар деп аталады.

311. Бақыланатын әуе кеңістігінде АҰЕ бойынша ұшу берілген эшелондарда (биіктіктер) тік, бойлай және бүйірлік эшелондау ережелеріне сәйкес, ұшудың берілген режимін және белгіленген бағытты қатаң ұстана отырып орындалады.

АҰЕ бойынша ұшуды орындау кезінде экипаж көзбен шолып және борттағы радиотехникалық құралдарды пайдаланып әуедегі және метеорологиялық ахуалды тұрақты қадағалап отырады.

312. Осы Қағиданың 367-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, ұшу эшелонының өзгеруі ӘҚК диспетчерлік органның рұқсатымен және нұсқауымен болады.

313. АҰЕ бойынша ұшу АҰЕ бойынша ұшу үшін қауіпсіз эшелон белгіленгеннен төмен емес деңгейде немесе аумағы үстінен ұшу орындалатын осы аудан үшін ӘҚК органы белгілеген ұшудың ең аз абсолюттік биіктігінен төмен емес деңгейде немесе мұндай ең аз биіктік белгіленбеген жерде ол осы Қағиданың 7-қосымшасына сәйкес белгіленеді.

314. АҰЕ бойынша орындайтын әуе кемесінің командирі:

1) әуеайлақ аймағынан шығу схемасын, берілген эшелонда (биіктік) ұшу бағытын, төмендеу және қонуға бет алу сызбасын, берілген траекториялар мен ұшу параметрін сақтауға;

2) әуе кемесінің нақты қай жерде екендігі, биіктігі және ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығына және уақтылығына;

3) ӘҚК диспетчерлік органның нұсқауларын дәл және уақтылы орындауға жауап береді.

315. Басқаруымен КҰЕ бойынша әуе кемелерінің ұшуы орындалатын ӘҚК тиісті органның диспетчері:

1) ұшу эшелондарын (биіктіктер) дұрыс тағайындауға;

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

3) радиолокациялық бақылау бар болғанда әуе кемесінің ұшу бағытын, әуеайлақ аймағынан шығу, төмендеу және қонуға бет алу схемасын ұстануына бақылау жасауға;

4) экипажға метеорологиялық ахуал туралы, радиолокациялық бақылау бар болса берілген траекториядан ауытқу туралы және қажет жағдайда, әуе жағдайы және орнитологиялық жағдай туралы берілетін ақпараттың дұрыстығына және уақтылығына;

5) әуе кемесінің экипаждарына берілетін нұсқаулар мен ұсыныстардың негізділігіне;

6) іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізген кезде іздестіру-құтқару қызметтеріне көмек көрсетуге жауап береді.

316. АҰЕ ұшуы бойынша ұшудан КҰЕ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘҚҚ органын хабардар етеді. ӘҚҚ орган АҰЕ бойынша ұшуды өзгерткендігі туралы ӘК экипажына растауға тиіс.

## **65-параграф. Ұшудың қауіпсіз биіктігін анықтау және ұстау қағидасы**

317. АҰЕ, КҰЕ және КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшудың ақиқат қауіпсіз биіктігі жердің бедеріне және ондағы жасанды кедергілердің биіктігіне, ӘК ұшу жылдамдығына, ұшуда және навигацияда жіберілетін ауытқулар ескеріле отырып қолданылатын ережеге және ұшу ауданына биіктік өлшегіші жіберетін қателіктерге, атмосфераның турбуленттігі жағдайында ұшу траекториясынан тігінен алған бағытта ауытқуы мүмкін екендігіне және орнитологиялық жағдайға байланысты белгіленеді.

Ұшудың қауіпсіз ақиқат биіктігі осы Қағиданың 7-қосымшасында көрсетілген.

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

319. АҰЕ бойынша әр ұшу алдында:

1) аэронавигациялық ақпараттар жинағы бойынша (әуеайлақтар аудандарында ұшуды жүзеге асырудың нұсқаулықтары) әуеайлақ шеңбері бойымен ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі), әуеайлақ ауданындағы ең төменгі қауіпсіз биіктік (ЕҚБ) және жақын келетін аудандағы қауіпсіз биіктік анықталады;

2) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі есептеледі.

320. Әуеайлақ шеңбері бойынша ұшу биіктігі (шеңбер биіктігі) шеңбер бойынша ұшу жылдамдығына және ақиқат қауіпсіз биіктікке байланысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейін ұлғаж жағына дөңгелектенеді.

321. Әр әуеайлақ үшін аспаптар арқылы ұшудың ең төмен қауіпсіз биіктігі (бұдан әрі - MSA) белгіленеді, ол биіктік қонуға бағыт алған сұлбаның сыртына шығып кеткенде апаттық жағдайда төмендеу үшін пайдаланылады және MSA 50 км радиустағы жер бедерінің ең жоғарғы нүктесінен және жасанды кедергілерден 300 метр жоғары ақиқат қауіпсіз ұшудың ең аз қорын қамтамасыз етеді. Егер 46 км жасанды кедергілерді қоса алғанда, жер бедеріндегі биіктіктердің айырмасы 100 метрден аспаса, ЕҚБ әуеайлақтың барлық ауданы үшін бірдей белгіленеді. Биіктіктердің айырмасы үлкен болған жағдайда әуеайлақ секторларға бөлінеді, ал әрбір сектор үшін ең төмен қауіпсіз биіктік белгіленеді. Жер бедерінің ең жоғары нүктесінің және жасанды кедергілердің биіктігі ұшу жолағының қонуға баратын бағытындағы табалдырықтың деңгейіне қатысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейін ұлғаю жағына дөңгелектенеді.

Таулы аудандарда ұшқан кезде кедергілердің үстімен ұшудың ең аз қоры 300 м ұлғайтылады.

322. Жақын келетін ауданда ұшудың қауіпсіз биіктігі әуеайлақтың теңіз деңгейіне келтірілген атмосфералық қысымы бойынша анықталады.

323. Жақын келетін ауданда ұшудың қауіпсіз биіктігі, шеңбер биіктігі және ЕҚБ орташа жылдық температура мен әуеайлақтағы қысымның ең аз шамасы бойынша жүргізілген көп жылдық бақылау негізінде есептеледі және осы әуеайлақта ұшу жүргізудің нұсқаулығында және аэронавигациялық ақпарат жинағында көрсетіледі.

324. Төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі алынған мәнді таяу ілеспе эшелонға дейін өсіре отырып, 760 мм сынап бағанасындағы атмосфералық қысым (1032,2 мб) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу арқылы анықталады.

325. Ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу тәртібі Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшулардың негізгі қағидаларымен белгіленеді.

326. АҰЕ және КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша әрбір ұшу алдында:

- 1) төменгі эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік;
- 2) төменгі эшелоннан төмен бағыт бойындағы (авиациялық жұмыстар ауданындағы) ұшудың қауіпсіз биіктігі;
- 3) төменгі қауіпсіз эшелонның биіктігі есептеледі.

327. КҰЕ бойынша төменгі эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауіпсіз биіктік (әуеайлақтың атмосфералық қысымы бойынша) және бағыт бойындағы қауіпсіз биіктік (келтірілген ең аз қысым бойынша) ұшу (тағайындалған) әуеайлақтағы температураның нақты шамасы бойынша есептеледі.

328. Бағыт бойында және тегіс және қыратты жердегі әуеайлақ ауданында төменгі эшелоннан төмен, КҰЕ бойынша ұшу үшін қауіпсіз биіктікті есептегенде, егер әуе кемесінің ұшу жылдамдығы 300 км/сағаттан аспайтын болса, жасанды

кедергілердің биіктігі есепке алынбайды. Әуе кемесінің экипажы жасанды кедергіні Көзбен шолып кемінде 500 метр қашықтықта айналып өтуі тиіс.

Таулы жерлерде түнде КҰЕ бойынша және КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшқанда қауіпсіз биіктікті есептеу үшін жасанды кедергілердің биіктігі есептеледі. Ұшу жылдамдығына қарамастан қауіпсіз биіктіктің есебіне кіреді.

329. Бағыт бойынша, сондай-ақ ұшу және қону аймағында КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшу осы Қағиданың 6-қосымшасында келтірілген КҰЕ және түнде КҰЕ бойынша арнайы ұшу кезінде кедергілер үстімен ұшудың ең аз биіктігі қорындағы талаптарға жауап беретін жағдайларда орындалады.

Ұшу биіктігінен төмендегі бұлттардың мөлшері екі октанттан аспаса - КҰЕ және КҰЕ төмен жағдайлары бойынша бұлттан жоғары ұшуға рұқсат беріледі. Бұл жағдайда бұлттардың жоғары шекарасынан әуе кемесіне дейінгі қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс.

Күндіз тегіс және қыратты жерлерде бұлттардың төменгі шекарасының нақты және болжамды биіктігі 150 метрден кем және көру мүмкіндігі 3000 метр және одан алыс болғанда, ұшу жылдамдығы 300 км/сағ болатын әуе кемелері үшін жасанды кедергілердің биіктігі есепке алынбайды.

## **66-параграф. Биіктік өлшегіштерін орнату ережесі**

330. Әуе кемелері ұшуының барометрлік биіктігін есептеу мынадай ұшу кезінде жүргізіледі:

1) әуеайлақ ауданында ұшудың әуеайлақтық шеңбері шегінде, ауысу биіктігінде және одан төменде - КҰЕ табалдырығы деңгейіндегі атмосфералық қысымның шамасы бойынша немесе орташа теңіз деңгейіне келтірілген - КҰЕ табалдырығы деңгейіндегі атмосфералық қысымның шамасы бойынша;

2) төменгі эшелоннан төмен биіктіктегі бағыт бойынша - теңіз деңгейіне келтірілген бағытта (бағыт телімінде) ең аз атмосфералық қысым бойынша;

3) ауысу эшелонында және одан жоғарыда - 760 мм сынап бағанасының (1013,2 мб) стандартты атмосфералық қысымы бойынша.

**Ескерту. 330-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

331. Ұшып шығар алдында әуе кемесінің экипажы биіктік өлшегішке әуеайлақтың қысымын QFE немесе QNH орнатады және биіктік өлшегіштерді көрсетулерін биіктік өлшегіштегі және/немесе әуеайлақтың салыстырмалы биіктігінің шамасын нөл "0" белгісімен салыстырады.

332. Ұшып шыққаннан кейін әуе кемесінің экипажы барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын:

1) өту биіктігінен қиып өткен кезде - стандартты атмосфералық қысымға ауыстыруды;

2) төменгі эшелоннан төмен биіктікте ұшуды орындаған кезде орташа теңіз деңгейіне келтірілген ұшу бағыты бойынша атмосфералық төменгі қысым жағдайында - белгіленген аралықта немесе ӘҚҰ органының нұсқауы бойынша жүргізеді.

Ескерту. 332-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

333. Ұшу биіктігін (эшелонын) сақтау:

1) стандартты атмосфералық қысым бойынша - биіктікті алу кезінде өту биіктігінен және ұшу эшелонынан әуе кемесін төмендеткен кезде өту эшелонына дейін;

2) орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтың стандартты атмосфералық қысымы немесе ең төмен қысымы бойынша - әуеайлақ (әуесторап) ауданында ұшу кезінде ұшып шыққаннан өту биіктігін алғанға дейін және әуеайлақтың өту эшелонынан қонуға дейін жүргізіледі.

334. Әуе кемелерінің ұшуларына өту қабатында өту биіктігінен көлденең ұшу режимінде тыйым салынады. Өту қабатын азайту үшін өту биіктігі мүмкіндігінше өту эшелонына жақын, бірақ 300 м кем емес орналасуға тиіс.

335. Әуе кемесі ұшу эшелонынан төменгі эшелоннан төмен және қажетіне қарай эшелонды алу бағыты бойынша ұшқан жағдайда орташа теңіз деңгейіне келтірілген ең төменгі қысымнан барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын стандартты атмосфералық қысымға ауыстыру эшелонды алу үшін биіктікке көтерілуді бастағанда жүзеге асырылады.

336. Әуе кемесі ұшу эшелонынан төменгі эшелоннан төмен бағыт бойынша ұшу биіктігіне дейін төмендеген кезде барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын өту биіктігін қиып өткен кезде стандартты атмосфералық қысымнан орташа теңіз деңгейіне келтірілген ең төменгі қысымға ауыстыру. Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты түрде беру хабарламасы болмаса, өту эшелоны мен орташа теңіз деңгейіне келтірілген ең төменгі қысым шамасын әуе кемесінің экипажы ӘҚҚ (УВД) органнан алады.

Өту эшелоны төменгі (қауіпсіз) эшелоннан төмен орнатылмайды.

337. Әуеайлақта қону кезінде барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласын ауыстыру:

1) өту эшелонын қиған кезде стандартты атмосфералық қысымнан 760 мм (1013,2 мбар) (орташа теңіз деңгейіне келтірілген - КҰЕ табалдырығы деңгейіндегі) КҰЕ жұмыс табалдырығы деңгейіндегі атмосфералық қысымның шамасы бойынша;

2) КҰЕ жұмыс табалдырығы деңгейіндегі қысымға орташа теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша төменгі атмосфералық қысымнан төменгі эшелоннан төмен биіктікте әуеайлаққа жақындаған кезде - белгіленген межеде немесе ӘҚҰ органының нұсқауы бойынша жүргізеді.

**Ескерту. 337-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

338. Тегіс немесе қыратты жерлерге орналасқан метеорологиялық бақылау жоқ әуеайлақтардан ұшудың алдында орташа теңіз деңгейіне келтірілген қысымды әуе кемесінің экипажы барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласы бойынша анықтайды, оның стрелкасы әуеайлақтың абсолюттік биіктігіне тең биіктік шамасында белгіленуі тиіс.

339. Ұшу-қону жолағының деңгейіндегі атмосфералық қысым кезінде таулы жерлердегі әуеайлақтарда барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шкаласында белгіленетін шекті шамадан аз атмосфералық қысымда мыналар қажет:

1) ұшу алдында әуеайлақ қысымының мәні теңіз деңгейіне келтірілген шамада белгіленуі керек. Бұл жағдайда биіктік өлшегішінің көрсеткіші "шартты нөл" деп алынады, соған қарап берілген биіктік алынады;

2) қону алдында ӘҚҚ (УВД) органәуе кемесінің экипажына әуе айлақтың абсолюттік биіктігін және әуеайлақтың атмосфералық қысымының орташа теңіз деңгейіне келтірілген мәнін хабарлайды, биіктік өлшегішінің ұшудың абсолюттік биіктігін, ал қону кезінде - әуеайлақтың орташа теңіз деңгейінен биіктігін көрсететіндігін ескере отырып, ұшу экипажы оны биіктік өлшегішінде белгілейді және қонуға бағыт алады.

340. Барометрлік биіктік өлшегіштердің қысым шкаласын ауыстыру және олардың көрсетулерін салыстыру сәйкестілігін жұмыс технологиясы мен әуе кемесінің экипаж мүшелерінің өзара әрекеттері анықтайды.

## **67-параграф. Бақыланатын әуе кеңістігінде тік, көлденең және бүйірге қарай эшелондау ережелері**

341. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тігінен эшелондау жартылай шеңбер жүйесі бойынша жүзеге асырылады:

1) әуе жолдарын, жергілікті әуе желілерін және бағыттарды 0-ден 179 градуска дейінгі (қоса алғанда) ақиқат жол бұрыштарымен белгіленген бағыттарды бағыттау кезінде мынадай ұшу эшелондары белгіленеді: 900м, 1500м (FL50), 2150м (FL70), 2750 (FL90), 3350м (FL110), 3950м (FL130), 4550м (FL150), 5200м (FL170), 5800м (FL190), 6400м (FL210), 7000м (FL230), 7600м (FL250), 8250м (FL270), 8850м (FL290), 9450м (FL310), 10050м (FL330), 10650м (FL350),

11300м (FL370), 11900м (FL390), 12500м (FL410), 13700м (FL450), 14950м (FL490);

2) әуе трассаларын, жергілікті әуе жолдарын және белгіленген бағыттарды 180-нен 359 градусқа дейінгі (қоса есептегенде) нағыз жолдық бұрыштармен бағыттағанда ұшудың мынадай эшелондары белгіленеді: 1200м, 1850м (FL60), 2450м (FL80), 3050м (FL100), 3650м (FL120), 4250м (FL140), 4900м (FL160), 5500м (FL180), 6100м (FL200), 6700м (FL220), 7300м (FL240), 7900м (FL260), 8550м (FL280), 9150м (FL300), 9750м (FL320), 10350м (FL340), 10950м (FL360), 11600 м (FL380), 12200м (FL400), 13100м (FL430), 14350м (FL470).

342. АҰЕ бойынша ұшқанда тігінен эшелондаудың мынадай ең төмен аралықтары қолданылады:

1) 8850 метрден төмен ұшу эшелонында (- FL 290,) - 300 метр (1000 фут);

2) 8850 м (FL290) және 12500 м (FL410) ұшу эшелондары арасында:

300 м (1000 фут) - RVSM бойынша ұшуға жіберілген әуе кемелері арасында;

600 метр (2000 фут) 12500 м (FL410):

RVSM бойынша ұшуға жіберілмеген мемлекеттік әуе кемелері, және RVSM әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын басқа әуе кемелері арасында;

RVSM әуе кеңістігіндегі топ құрамында ұшуды орындайтын барлықмемлекеттік әуе кемелері мен басқа әуе кемелері арасында;

RVSM-мен және басқа әуе кемесімен ұшуға жіберілмеген әуе кемелері арасында RVSM-дан/ға өтудің әуе кеңістігінде;

радиобайланыстан бас тартқан ұшуды орындайтын әуе кемелері мен кез келген басқа әуе кемелері арасында, кейде қос әуе кемесі RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуды орындайды;

3) 12500 метрден жоғары ұшу эшелонында (FL410) - 600 метр (2000 фут).

RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде турбуленттілік туындаған жағдайда, авариялық жағдайларда немесе ӘК бортындағы жабдықтар істен шығып қалған жағдайда, ӘҚК органы тік немесе бойлап эшелондаудың ұлғайтылған минимумдарын қамтамасыз етеді және (немесе) ӘК Әуе қозғалысын ұйымдастыру және қызмет көрсету нұсқаулығында белгіленген тәртіпте RVSM қолданылатын әуе кеңістігінен шығарады.

Ұшу эшелонын (биіктігін) белгілейді ӘҚК органы жүзеге асырады:

1) өту эшелонында және одан жоғары – осы Қағиданың 341-тармағына сәйкес ұшу эшелоны нөмірлерімен (ӘК экипажының сұрауы бойынша ұшудың тиісті эшелоны метрмен белгіленеді);

2) өту эшелонынан төмен (төменгі қауіпсіз эшелонынан) – метрмен.

343. Төменгі эшелоннан төмен ұшқанда төменгі эшелон мен ұшу биіктігі арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем белгіленбейді.

Төменгі эшелоннан төмен биіктікте әуе кемелерінің КҰЕ бойынша (КҰЕ ең төмен жағдайлары бойынша ұшулар) 300 км/сағат аспайтын жылдамдықпен ұшу 150 метрден кейін, 300 км/сағ. асатын жылдамдықпен ұшу - барлық жағдайларда 300 метрден кейін эшелонады.

344. Шеңбер бойынша ұшу биіктігі мен күту аймағының төменгі эшелоны арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс.

345. Әуеайлақ ауданында әуе кемелері арасындағы тігінен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиіс. Төменгі эшелоннан төмен көзбен шолып ұшу ережесі бойынша ұшуды орындайтын А санатындағы ұшақтар мен тікұшақтар үшін "В", "С", "Д" санаттарындағы ұшақтардың ұшу бағыттарының қиылысатын жерінде, радиолокациялық бақылау кезінде және олардың арасындағы көлбеу қашықтық 5 км кем болмаса - тігінен болатын ара қашықтық кемінде 150 метр болуы тиіс.

346. Әуе кемелерінің КҰЕ бойынша және АҰЕ бойынша ұшуы үшін бір уақытта бірдей эшелон (биіктік) тағайындауға тыйым салынады.

347. Бағыттардың бұрылыс пунктінде эшелонды ауыстырғанда, ұшудың жалпы бағыты өзгергендіктен, жаңа эшелонды алу ӘҚҚ органдардың рұқсатымен, осы Қағидада белгіленген ара қашықтық сақтала отырып көрсетілген пункті ұшып өтуден 20 км бұрын орындалады.

348. Егер жолдың (бағыттың) басым учаскелерінің берілген ақиқат жол бұрыштары бір шеңбердің жартылай шегінде, ал жекелеген учаскелерде - бір шеңбердің басқа шегінде болса, онда барлық әуе жолы (бағыты) үшін ұшудың қауіпсіздік шаралары сақтала отырып бірыңғай эшелондар белгіленуі мүмкін.

349. Әуеайлақ (аэроторап) ауданында және күту аймақтарында тігінен эшелондау белгіленген ара қашықтықтарға сәйкес ұшудың берілген жол бұрыштарына тәуелсіз жүргізіледі.

## **68-параграф. КҰЕ бойынша ұшқанда көлденең эшелондаудың ең аз ара қашықтығы**

350. КҰЕ бойынша ұшқанда ӘҚ арасындағы көлденең эшелондаудың ең аз ара қашықтығы бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - 2км.

351. Басқа әуе кемесі ұшып келе жатқан ұшу эшелонын (биіктігін) қиып өткен, сондай-ақ бір эшелонда (биіктікте) ұшу бағытын қиып өткен кезде КҰЕ бойынша ұшқанда көлденең эшелондаудың ең аз ара қашықтығы:

1) ұшу жылдамдығы 300 км/сағат және одан аз болатын әуе кемелері үшін - 2 шақырым;

2) ұшу жылдамдығы 300 км/сағаттан асатын әуе кемелері үшін - 5 шақырым.

352. КҰЕ және АҰЕ бойынша ұшатын ӘК арасындағы бойлап эшелондау ара қашықтығы АҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген ара қашықтықтан артық белгіленеді.

**69-параграф. Радиолокациялық бақылаумен аспаптар бойынша ұшу ережелері бойынша ұшқанда көлденең эшелондаудың ең аз аралығы**

353. Бір эшелонда (биіктікте) бір бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы:

1) әуе жолдарында, жергілікті әуе жолдарында және белгіленген бағыттар бойынша - 30км;

2) ӘКБ автоматтандырылған жүйесін пайдаланғанда (бұдан әрі - ӘКБ АЖ) әуе жолдарында, жергілікті әуе жолдарында және белгіленген бағыттар бойынша - 20км;

3) әуеайлақ ауданында (өту аймағында) - 20км;

4) әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесін пайдаланғанда (бұдан әрі - ӘКБ АЖ) әуеайлақ ауданында (өту аймағында) - 10км;

5) ұшу және қону аймағында - ұшу салмағы 136 т және одан көп болатын әуе кемелерінің соңынан ұшқан барлық әуе кемелері үшін - 10км. Қалған барлық жағдайларда - 5км.

354. Басқа әуе кемесі иеленген қарсы эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - қиып өтетін сәтте 30 км (10 км бүйірдегі ара қашықтықты сақтай отырып).

355. Басқа әуе кемесі иеленген ілеспе эшелонды (биіктікті) қиып өткен кезде - 20 км, ал жақын келетін аймақта ӘКБ АЖ пайдалану кезінде - қиып өтетін сәтте 12 км.

356. Радиолокациялық бақылаумен аспаптар бойынша ұшу ережелері бойынша ұшқанда көлденең эшелондаудың ең аз аралығы бір эшелондағы (биіктіктегі) қиып өтетін бағыттар бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасы - қиып өтетін сәтте 40 км.

**70-параграф. Радиолокациялық бақылау болмаған кезде аспаптар бойынша ұшу ережесі көлденеңінен эшелондаудың ең аз уақыттық аралығы**

357. Бір бағыт бойынша бір эшелонда (биіктікте) ұшып келе жатқан әуе кемелерінің арасындағы уақытша ара қашықтықтар:

1) әуе жолдары, жергілікті әуе жолдары бойынша, белгіленген бағыттар бойынша және жақын келетін аймақта - 10 минут;

2) ұшу және қону аймағында қонуға бағытталған сұлба бойынша маневрді орындағанда - 3 минут.

358. Басқа әуе кемесі иеленген ілеспе немесе қарсы эшелонды (биіктікті) қиып өткен кездегі уақытша ара қашықтықтар - қиып өткен сәтте 20 минут.

Бір эшелондағы (биіктіктегі) қиып өтетін бағыттар бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелері арасындағы уақытша ара қашықтық - қиып өткен сәтте 15 минут.

359. Әуеайлақ ауданында радиолокациялық бақылау жоқ болғанда, АҰЕ бойынша ұшқан жағдайда бір биіктікте бір ғана әуе кемесі болуы тиіс.

360. КҰЕ және АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы көлденеңінен эшелондаудың ара қашықтығы АҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген ара қашықтан кем болмауы тиіс.

## **71-параграф. Бүйірден эшелондаудың ең аз арақашықтығы**

361. КҰЕ бойынша бір биіктікте ұшқанда бүйірден эшелондаудың ең аз арақашықтығы:

1) төменгі эшелоннан төмен жергілікті әуе жолдарымен ұшқанда ажыратылған бағыттар үшін - 5 км;

2) алдында ұшып бара жатқан әуе кемесін оң жағынан басып озғанда (әуеайлақтық шеңберде - сырт жағынан) - 500 метр.

362. Радиолокациялық бақылауда АҰЕ бойынша ұшу үшін бүйірден эшелондаудың ең аз арақашықтық:

1) қатарлас әуе жолдары осьтерінің арасы - 50 км;

2) ілеспе әуе кемесі иеленген эшелонды (биіктікті) қиып өткенде - қиып өткен сәтте 10 км;

3) қарсы ұшып келе жатқан әуе кемесі иеленген эшелонды (биіктікті) қиып өткенде - қиып өткен сәтте 10 км (30 км бүйір ара қашықтығын сақтай отырып);

4) қарсы ұшып келе жатқан әуе кемесі иеленген эшелонды (биіктікті) қиып өткенде, әуеайлақ ауданында әуе кемелері бірімен бірі қатар ұшса - қиып өткен сәтте 12 км.

363. Радиолокациялық бақылау болмаған жағдайда АҰЕ бойынша ұшу кезінде бүйірден эшелондауға тыйым салынады.

## **72-параграф. Ұшу эшелонын (биіктігін) өзгерту тәртібі**

364. Ұшу эшелонын (биіктігін) белгіленген эшелондау ара қашықтарын сақтай отырып ӘҚҚ органның рұқсатымен өзгертуге болады.

365. Берілген эшелонда (биіктікте) ұшуды орындайтын әуе кемесі осы эшелонды (биіктікті) алуға рұқсат сұраған экипаждың әуе кемесінің алдында артықшылығы бар.

366. Әуе кемесі иеленген эшелон, егер эшелондаудың басқа түрін қолдану мүмкіндігі болмаса алғашқы әуе кемесінің экипажы төмендеу немесе биікке көтерілу туралы баяндағаннан соң ғана басқа әуе кемесіне беріледі.

367. Берілген эшелонда ұшу қауіпсіздігіне қатер төнсе (қауіпті метеорологиялық құбылыстарға кез болу, авиация техникасындағы ақау) әуе кемесінің командиріне эшелонды (биіктігін) дербес өзгертуге құқық беріледі және ол осы жайында әуе қозғалысын тікелей басқаруды жүзеге асырушы ӘҚҚ органына жедел баяндайды.

Мұндай жағдайда командир ұшу эшелонын (биіктігін) өзгертпей, әдетте әуе кемесін бағыт осінен 30° оңға бұруға және 20 км ұшып өткеннен кейін, кемені бір мезгілде қалаған эшелонына дейін биіктікке өзгерте отырып бастапқы бағытқа шығаруға міндетті. Маневрдің орындалғаны туралы әуе кемесінің командирі ӘҚҚ органға хабарлайды.

**Ескерту. 367-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

368. Әуе трассаларына және/немесе ЖӘЖ-ға кіру, олардан ұшып кету және олармен қиылысу алдын ала келісілген эшелондарда (биіктіктерде және учаскелерде) орындалады.

369. Әуе трассасын (жергілікті әуе желісін) қиып өту немесе оған кіру үшін эшелон (биіктік) оның шекарасына дейін 10 км бұрын белгіленеді.

370. Азаматтық авиацияның ӘК ұшуларды орындаған кезде ӘК экипажына әуе трассасына (жергілікті әуе желісіне) кіру үшін ӘҚҚ органынан шекараға жеткенге 5 минут бұрын рұқсат пен кіру талаптарын алу қажет.

371. Егер ұшып шығу әуеайлағы әуе трассасына (жергілікті әуе желісіне) жақын орналасқан болса, оны қиып өтуге рұқсат пен талаптар ӘҚҚ және ӘҚБ органдары арасында келісіліп, ӘК ұшар алдында беріледі.

372. ӘК бірнеше әуе трассасынан немесе жергілікті әуе желісінен кезекпен өткен жағдайда ӘҚҚ (ӘҚБ) органы ӘКК бірнеше әуе трассасынан немесе жергілікті әуе желісінен өтуге бір немесе бірнеше рұқсат береді.

### **73-параграф. Әуеайлақ (аэроторап) ауданындағы ұшулар**

373. Әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшулар) Ұшуды орындаудың негізгі қағидаларының талабына сәйкес әуеайлақты пайдаланушылар дайындаған осы

әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулыққа, (әуеайлақтың аэронавигациялық паспортына) сәйкес орындалады.

**Ескерту. 373-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

374. Әуеайлақ ауданында ұшу:

- 1) ұшудың белгіленген бағыттары бойынша;
- 2) ұшып шығудың белгіленген схемалары бойынша;
- 3) қонуға кірудің белгіленген схемалары бойынша немесе айналып келіп қонуға кіру схемасының бір бөлігі бойынша;
- 4) Ұшудың негізгі қағидаларына сәйкес әзірленген Ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес (әуеайлақтың аэронавигациялық паспорты) ӘҚҚ органы белгілейтін траектория бойынша;
- 5) көзбен шолып қонуға кіру әдістері бойынша орындалады.

Әуеайлақ (аэроторап) ауданындағы ұшулар Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидаларына сәйкес орындалады.

#### **74-параграф. Көзбен шолып қонуға бет алу**

375. Айналымнан көзбен шолып қонуға бет алу (бұдан әрі – КҚБ) Ұшуды жүргізу нұсқаулығында (аэронавигациялық паспортта) көзделген болса барлық санаттағы ӘК үшін, сондай-ақ қонуға бет алудың осы түрі үшін белгіленген пайдалану минимумы жарияланған, "жеңіл" санатына жататын ӘК үшін әуеайлақтарда күндіз және кешқұрым қолданылады.

376. Қонуға көзбен шолып бет алудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін көзбен шолып маневр жасау аймағы белгіленеді, оның шектерінде төмендеудің ең төменгі биіктіктігі мен ҚҚБ-ның ең аз мөлшерінің есебі жағдайында кедергілерді ескеру керек.

Бақыланатын әуеайлақта қонуға көзбен шолып кіруді орындау үшін аэронавигациялық ұйым ӘС әр санаты үшін құжаттарда аэронавигациялық ақпаратты анықтап, жариялайды:

- 1) көзбен шолып маневрлеу аймағында абсолюттік/қатыстылық кедергілер аралығын (OCA/H);
- 2) төмендеудің ең төменгі абсолюттік/қатыстылық биіктігін (MDA/H);
- 3) қонуға көзбен шолып кіруді орындау үшін көріністің ең төменгі мәні.

377. Айналымнан ҚШК үшін минимумдар мен төмендеудің ең төменгі биіктігінің есебі мен кедергілерді есепке алу тәртібі "ӘК ұшуларын жүргізу" ИКАО (Doc 8168 OPS/611) құжатының талаптарына сәйкес белгіленеді.

378. ҚШК төмендегілерді қарастырады:

1) алдын ала қонуға тікелей шығу үшін көзбен шолып маневрлеудің белгіленген аймағы шегінде әуеайлақ ауданында көзбен шолып маневрлеу;

2) қону курсына бұрылу басталған сәтке дейін төмендеудің белгіленген ең төменгі биіктігін сақтай отырып;

3) ұшу жолағы шегінде ҚШК және (немесе) болжамдармен тұрақты көзбен шолып байланысуды белгілеу және сақтау;

4) ҰЕҚ бойынша қонуға кіру және ҰЕҚ бойынша екінші айналымға кетудің белгіленген схемасына шыға отырып, ҚШК және (немесе) оның болжамдарымен көзбен шолып байланысуды жоғалтып алған жағдайда, айналымнан ҚШК кез келген нүктесінен екінші айналымға кету.

379. Айналып келіп қонуға бет алу КШК ымыртта ҰҚЖ жарық техникалық құралдары қосылып тұрған кезде орындалады.

Айналып келіп қонуға бет алу КШК көзбен көріп шолу арқылы үздіксіз байланыс жағдайында орындалады (ҰҚЖ алдында немесе жарық техникалық қонуға бет алу құралдары арқылы).

380. Айналып келіп қонуға бет алу ӘК КШК көзбен көріп шолу арқылы маневрлеу аймағына кіргеннен кейін және ӘҚҰ органынан рұқсат алған соң басталады.

Айналып келіп қонуға бет алу КШК кезінде төмендеудің жарияланған ең төменгі биіктік (бұдан әрі - ТЕБ) мәні сақталады және көзбен көріп шолу арқылы маневрлеу аймағында белгіленген шекте ӘК болуы қамтамасыз етіледі.

ӘҚҚ органы төмендегі талаптар сақталған жағдайда жер үстіндегі болжамдар мен көзбен шолып байланысуды белгілеу туралы ӘК экипажының баяндамасынан кейін қонуға көзбен шолып кіруге рұқсат береді.

1) бұлттардың төменгі шегінің биіктігі КҰЕ бойынша қонуға кірудің бастапқы учаскесі үшін белгіленген ұшу биіктігіне (эшелон) сәйкес келеді немесе асады;

2) Әуе кемесінің осы санаты үшін белгіленгеннен кейін төмен емес метеорологиялық көрінуі;

3) Аспаптар бойынша төмендеу алдын-ала жазылған траектория бойынша немесе ӘҚҚ органы көрсеткен кіруді бастау нүктесіне белгіленген биіктікке дейін, ал рәсім басталғаннан кейін ЖӘК дейін жүргізіледі;

Қону мақсатында ӘК-нің ЖӘЖ-ден төмендеуі қонар алдындағы сызық бұрылым басталғаннан кейін жүргізіледі.

382. КШК-мен көзбен шолып маневрлеудің кез келген нүктесінде КШК-мен көзбен шолу байланысын жоғалтып алған кезде төмендеу тоқтатылып, қонуға бет алудың осы бағыты үшін белгіленген аспаптар бойынша екінші айналымға кету схемасын жаза отырып, биіктіктің ең төменгі қауіпсіз биіктікке көтеріле отырып, КШК-ға қарай ұшу орындалады.

383. ӘКК Айналып келіп КҚБ кезде мыналарға жауап береді:

- 1) төмендеу және аспаптар бойынша қонуға бет алу схемаларын сақтауға;
- 2) ҰҚЖ және (немесе) оның бағдарлары көрінбеген жағдайда көзбен шолып маневр жасауға;
- 3) көзбен шолып маневр жасау кезінде қону бағытына бұрылып келгенше төмендеудің белгіленген ең төменгі биіктігін сақтауға;
- 4) ҰҚЖ және (немесе) оның бағдарлары көрінбеген жағдайда немесе көзбен шолып маневр жасаудың белгіленген аймағынан шығып кеткен жағдайда уақытында екінші айналымға кетуге;
- 5) оның алдында көзбен шолып қонуға бет алған ӘК-мен қауіпсіз аралықты ұстап тұруға.

384. Айналып келіп КҚБ ережелері бойынша басшылық етуімен ұшу орындалып жатқан ӘҚҚ органы:

- 1) Айналып келіп КҚБ орындау мүмкіндігін әуедегі жағдай мен метеожағдайды талдау негізінде анықтауға;
- 2) экипаждың айналып келіп КҚБ басталғанға дейін радиолокациялық бақылау болған кезде төмендеу және аспаптар бойынша қонуға бет алу схемаларын сақтауына;
- 3) экипажға көзбен шолып маневр жасаудың белгіленген аймағына кірген кезде айналып келіп КҚБ-ға рұқсат беруге;
- 4) радиолокациялық бақылау болған жағдайда экипаждың екінші айналымға кету схемаларын сақтауына;
- 5) экипажға әуедегі жағдайды, метеорологиялық және орнитологиялық жағдайды уақытында хабарлауға жауапты.

**Ескерту. 384-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

385. Ұшу жылдамдығы 300 км/сағ аспайтын ӘК үшін КҚБ күндіз, кешқұрым және түнде қолданылады.

Түнде және кешқұрым КҚБ жарық-техникалық жабдықтармен жабдықталған әуесайлақтарда (қону алаңдарында) орындалады.

386. КҚБ бұлттардың төменгі шекарасының нақты биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) және көру мүмкіндігі осы Қағиданың 5-қосымшасында келтірілген Көзбен шолып ұшу талаптарында көрсетілген биіктіктен төмен болмаған жағдайда орындалады.

387. Әзірленген пайдалану тәртіптемесіне сәйкес КҚБ жердегі бағдарлар үнемі көрініп тұрған кезде орындалады.

## **75-параграф. Күту аймағындағы ұшулар**

388. Күту аймағы, әдетте, әуеайлақтың (дәліздің) немесе нүктелердің координаттарымен белгіленген радионавигациялық нүктесінің үстінде белгіленеді.

389. Күту аймағындағы ұшу қағидасы және қонуға бет алу үшін күту аймағынан шығу тәртібі әуеайлақтың (аэротораптың) ауданында ұшуларды жасайтын нұсқаулықпен (аэронавигациялық паспортпен) айқындалады және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады. Күту аймағындағы ұшулар эшелондау қағидасына сәйкес жүргізіледі. Күту аймағының төменгі эшелоны өту эшелоны болып табылады.

Егер күту аймағына кіру және одан шығу тәртібі аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланбаса, онда осы Қағиданың 8-қосымшасында келтірілген күту аймағына кіру және одан шығу тәртібінің талабын басшылыққа алу керек.

**Ескерту. 389-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

390. Күту аймағында ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту осы әуе кемесінің ұшуына қызмет көрсетуді (басқару) жүзеге асыратын ӘҚҚ (УВД) органның рұқсатымен жүргізіледі.

391. Егер күту аймағындағы әуе кемесіне дереу қону қажет болса, ӘҚҚ орган осы әуе кемесіне кезектен тыс қонуды қамтамасыз етеді.

392. Күту аймағындағы ұшу күту аймағындағы ұшулар үшін жарияланғаннан көп емес жылдамдықта, ал егер олар жарияланбаса, онда осы Қағиданың 9-қосымшасына сәйкес мәннен аспайтын жылдамдықта орындалады.

393. Күту аймағына кіру және күту рәсімдерін орындау 25° кренмен немесе бұрылудың 3 град/секундтан кем емес бұрыштық жылдамдықпен орындалады.

394. Қашықтау жолының сызығына бұрылу әуе кемесінің күтудің бақылау нүктесіне шыққан сәтінде басталады.

Жақындау жолының сызығына бұрылу бұрылудың басталуы навигациялық параметрдің берілген мәніне жету сәтінде (жердегі навигациялық құралдан қашықтығы немесе пеленга) немесе навигациялық құралдың үстінен ұшып өткен сәтте берілетін жағдайларда ескертусіз басталады.

395. Жақындау жолының сызығына бұрылу басталған сәт көрсетілмеген жағдайда, онда экипаж штильді жағдайға тең, күтудің бақылау нүктесінің траверзінен қашықтау жолының сызығы бойынша ұшу уақытын басшылыққа алады:

- 1) егер күту эшелоны (биіктігі) 140 (4250 м.)-ден аспаса 1 минут;
- 2) егер күту эшелоны (биіктігі) 140 (4250 м.)-ден асса 1,5 минут.

Ескерту. 395-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

396. Күту рәсімдерінің талаптарын орындау мүмкін болмаған жағдайда, ӘК командирі әуе кемесі оның бақылауындағы ӘҚҚ органына хабарлайды.

## **76-параграф. Ұшуларды орындау бағыттары мен аудандары**

397. Пайдаланушы ұшулар ол үшін тек бір ғана бағытта және ауданда орындалатынына:

1) ұшудың жоспарланған түріне сәйкесетін метеорологиялықты қоса алғанда, жер бетінде қамтамасыз етуге;

2) ұшу ауданының қауіпсіз биіктігін ұстану талаптарына сәйкес келетін әуе кемесінің сипаттамасына;

3) әуе кемесінің бортындағы жабдықтардың ұшудың жоспарланған түріне арналған ең төмен талаптарға сәйкес келуіне;

4) жарамды ұшу картасы мен схемасының бар болуына;

5) екі қозғалтқышты әуе кемелерін пайдаланғанда ұшу уақыты мен қашықтығы бойынша шектеулер шегінде қолайлы әуеайлақтардың бар болуына;

6) бір қозғалтқышты әуе кемелерін пайдаланғанда мәжбүрлі қонуды орындауға мүмкіндік беретін қолайлы алаңдардың болуына көз жеткізеді.

398. Пайдаланушы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган белгілеген ұшу бағыттарындағы және аудандарындағы барлық шектеулердің сақталуын қамтамасыз етеді.

399. Әуе трассалары, МВЛ және метеорологиялық жағдайларға, әуе кемелері түрлерінің және олардың жабдықтарына байланысты белгіленген бағыттар бойынша ұшулар трассаның белгіленген енінің шегінде (ЖӘЖ, белгіленген бағыттың) ұшудың берілген биіктігінде (эшелонында) АҰЕ мен КҰЕ бойынша орындалады.

400. Ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген жағдайда ұшудың берілген биіктігін (эшелонын) өзгертуге және берілген жол сызығынан жалтаруға рұқсат етіледі. Берілген жолдың белгіленген сызығынан немесе ұшу биіктігінен жалтарған кезде ӘК командирі өзінің әрекеттері туралы әуе кемесі оның басқаруындағы ӘҚҚ органға дереу хабарлайды.

401. Міндетті хабар жеткізу пунктінің ұшып өтетін есепті уақыты 3 минуттан артық шамаға өзгергенде ӘК командирі нақтыланған есепті уақытты ӘҚҚ органына хабарлайды.

402. ӘК командирі әуе трассасына (ЖӘЖ, белгіленген бағыт) кіргенге дейін 5 минуттан кешіктірмей осы әуе трассасы (ЖӘЖ, белгіленген бағыты) бойынша

әуе қозғалысын басқаруды (қызмет көрсетуді) жүзеге асыратын ӘҚҚ органынан рұқсат сұрайды және кіру жағдайын нақтылайды.

403. Әуе кемесі әуеайлақтан, оған жақын орналасқан әуеайлақтан ұшып көтерілген кезде (ЖӘЖ, белгіленген бағыт) әуе трассасына кіруге ӘҚҚ рұқсатты және нақтыланған жағдайды ұшып көтерілгеннен кейін бірден сұрайды.

**Ескерту. 403-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

404. ӘҚ командирі әуе трассасынан (ЖӘЖ, белгіленген бағыттан) шыққанға дейін 5 минуттан кешіктірмей әуе кемесі әуе трассасынан (ЖӘЖ, белгіленген бағыттан) шыққаннан кейін әуе қозғалысына тікелей басқаруды (қызмет көрсетуді) жүзеге асыратын ӘҚҚ органнан рұқсат алады және шығу жағдайын нақтылайды.

405. Әуе трассасына (ЖӘЖ, белгіленген бағыт) кіру және оның шегінен шығуды әуе кемесі эшелонда (биіктікте) ӘҚҚ органымен алдын ала келісілген көлденең ұшу режимінде жүргізеді.

**Ескерту. 405-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

406. Әуе трассасына (ЖӘЖ, белгіленген бағыт) кіру эшелонына (биіктігіне) шығу оның шекарасына дейін кемінде 10 км ішінде жүргізіледі.

**Ескерту. 406-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

407. Әуе трассасынан (ЖӘЖ, белгіленген бағыттан) шыққаннан кейін ұшу биіктігін (эшелонын) өзгерту әуе трассасының (ЖӘЖ, белгіленген бағыттан) шекарасынан кемінде 10 км қашықтықта жүргізіледі.

408. ӘҚҚ басқаруды беру межесіне жақындағанға дейін 5 минуттан кешіктірмей ӘҚҚ органымен радиобайланыс орнатады, ол әуе қозғалысын басқаруды (қызмет көрсетуді) жүзеге асыратын болады, оған ұшу биіктігін (эшелонын), өзінің тұрған жерін, есепті уақыт пен басқаруды беру межесіне шығатын орынды баяндайды, ӘҚҚ органның аймаққа кіруге және ұшу жағдайына (ұшу туралы ақпарат) рұқсат алады. Алынған рұқсат туралы ӘҚ командирі осы әуе кемесінің әуе қозғалысын тікелей басқаруды (қызмет көрсетуді) жүзеге асырушы ӘҚҚ органына баяндайды.

409. Осы әуе кемесінің әуе қозғалысын тікелей басқаруды жүзеге асырушы ӘҚҚ пункті диспетчерінің нұсқауы бойынша әуе қозғалысын немесе қайталама радиолокаторды басқарудың автоматтандырылған жүйесінен әуе қозғалысына қызмет көрсету пунктіндегі әуе жағдай туралы ақпарат болғанда, ӘҚҚ міндетті

жеткізу пунктеріннен ұшып өткенде ӘҚҚ пунктімен байланыс орнатудан босатылуы мүмкін.

410. КҰЕ бойынша ұшқанда ӘҚ командирі әуеайлақты қауіпсіз қашықтан әуеайлақты қауіпсіз қашықтан немесе сақтықты барынша сақтай отырып ӘҚҚ органының нұсқауымен белгіленген бағыт бойынша айналып өтеді.

411. Елді мекеннің үстінен ұшу әуе кемесі бұзылған жағдайда сол елді мекеннің шегінен тысқары жерде қонуға мүмкіндік беретіндей биіктікте орындалады.

412. Метеорологиялық жағдайлар белгіленген биіктікті ұстап тұруға мүмкіндік бермейтін жағдайда әуе кемесінің командирі, егер айналып өтудің басқа тәртібі белгіленбесе, елді мекендерді оң жағынан айналып өтеді.

### **77-параграф. Тік эшелондаудың қысқартылған минимумы жағдайында әуе кеңістігіндегі ұшулар (RVSM)**

413. Тігінен эшелондаудың қысқартылған минимумы RVSM 8850 метр (FL290) және 12500 метр (FL410) қоса алғанда эшелондары арасындағы қабатта қолданылады.

414. RVSM қолданудың әуе кеңістігінде ұшуды орындауды жоспарлайтын мемлекеттік әуе кемелерін қоспағанда, әуе кемелерінің навигациялық жабдығы RVSM қолданудың әуе кеңістігінде ұшу үшін борт жүйесінің ең төменгі сипаттамаларына қойылатын техникалық талаптардың критерийлеріне сәйкес келуі тиіс.

RVSM қолданудың әуе кеңістігінде ӘҚ ұшуға рұқсатты осы қағиданың 12 қосымшасында келтірілген, 290 (8850 м.) және 410 (12500 м.) қоса алғанда эшелондары арасындағы 300 метр (1000 фут) тігінен эшелондаудың қысқартылған минимумы жағдайында ӘҚ мен пайдаланушыларға ұшуға рұқсат беру талаптарына сәйкес уәкілетті орган береді.

415. RVSM өтпелі әуе кеңістігін қоспағанда, RVSM қолданудың әуе кеңістігіне кіруге диспетчерлік рұқсат көрсетілген әуе кеңістігінде ұшуға жіберілген азаматтық әуе кемелеріне және барлық мемлекеттік әуе кемелеріне беріледі. RVSM өтпелі әуе кеңістігі ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісіммен белгіленеді және аэронавигациялық ақпарат құжаттарында анықталады.

RVSM қолданудың әуе кеңістігіне кіруге диспетчерлік рұқсат барлық қалған әуе кемелеріне және топ құрамында ұшуды орындайтын әуе кемелеріне берілмейді.

416. RVSM эшелондау жүйесіне (жүйесінен) кез келген ауысу ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес өтпелі әуе кеңістігінің шегінде орындалады.

417. RVSM қолданудың әуе кеңістігінде ұшуға жіберілген әуе кемелеріне және RVSM әуе кеңістігіне кіретін және одан шығатын мемлекеттік әуе кемелеріне осы Қағиданың 342-тармағына сәйкес ұшу эшелоны тағайындалады.

418. Егер әуе кемесі жабдықтың істен шығуынан, ауа райы жағдайынан, турбуленттіліктен ұшудың берілген эшелонын ұстау жөніндегі талаптарды орындай алмаса ӘҚҚ органы 600 метр (2000 фут) тік эшелондаудың немесе барлық басқа әуе кемелеріне қарағанда осы әуе кемесін тиісті көлденең эшелондаудың минимумын қамтамасыз ететін болады.

419. Егер ұшу биіктігі туралы көрсетілген ақпарат тік эшелондаудың қысқарған минимумын қолданудың әуе кеңістігінде берілген эшелоннан  $\pm 60$  м. (  $\pm 200$  фут) белгіленген рауалы шаманың шегінен шықса, әуе кемесінің экипажына қысым мөлшерін анықтауды тексеруге және әуе кемесінің ұшу биіктігін растауға нұсқау беріледі.

420. ӘҚҚ органы метеорологиялық ақпаратты және ұшулардың басшысымен келісім бойынша күшті шайқалымның бар болуы туралы әуе кемелері экипаждарының хабарламаларын пайдалана отырып, белгілі бір уақыт кезеңіне арналған және белгілі бір ұшу эшелондарына және/немесе аймақтарына арналған RVSM бойынша ұшуларды тоқтату қажеттігі туралы шешім қабылдайды.

Егер эшелондаудың ұлғайтылған минимумын қолдану қажет болған жағдайда , ӘҚҚ органы ӘҚҚ сабақтас органдары арасындағы өзара іс-қимыл рәсімдері туралы келісімге сәйкес төтенше жағдайларда эшелондарды бөлу схемасы анықталған жағдайларды қоспағанда, олардың арасында әуе кемесін беру кезінде қолданылатын ұшу эшелондарын ӘҚҚ (УВД) сабақтас органдарымен келіседі.

421. Пайдаланушы төмендегі жабдықтармен:

1) RVSM борттық жүйесінің ең төменгі сипатының талаптарына жауап беретін, ұшу биіктігін өлшеудің екі дербес жүйесімен;

2) берілген ұшу биіктігінен кету туралы борттағы дабыл жүйесімен;

3) ұшу (автопилот) биіктігін басқарудың автоматты жүйесімен;

4) ұшудың берілген биіктігін ұстану үшін пайдаланылатын биіктік өлшегіш жүйесіне қосылған биіктікті хабарлау жүйесі бар қайталама радиолокацияның қабылдау-беру құралымен (SSR ағылшын тіліндегі қысқарған аббревиатура ( бұдан әрі - SSR) RVSM санаттарының әуе кеңістігінде ұшуларды орындайтын әуе кемесін қамтамасыз етеді.

422. KBC RVSM аймағында ұшу кезінде:

1) ұшудың берілген биіктігін ұстау мүмкін болмауына алып келетін бір немесе бірнеше қозғалтқыштар істен шыққан;

2) бір және одан көп биіктік өлшегіш істен шыққан (60 метр (200 фут) астам биіктік өлшегіш көрсетулеріндегі айырма);

3) ұшу биіктігін ұстаудың автоматты жүйесі (автопилот) істен шыққан;

4) берілген ұшу биіктігін ұстап қалуға әсер ететін, кез келген басқа жабдық істен шыққан;

5) 90 метр (300 фут) шегінде берілген ұшу биіктігін ұстауға мүмкіндік бермейтін ұшу эшелонындағы шайқалым жағдайында ӘҚК органына хабарлайды.

423. RVSM аймағында спрямленген бағыт бойынша ұшу кезінде радиобайланыс жоғалған жағдайда әуе кемесінің командирі ұшудың мәлімделген жоспармен әуе трассасына қайтады және әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидасының талаптарына сәйкес радиобайланыс істен шыққан жағдайда ұшу қағидаларын басшылыққа ала отырып, ұшуды жалғастырады.

**78-параграф. Ұшу аудандарындағы немесе сипаттамаларға негізделген тиісті навигациялық ерекшеліктер белгіленген бағыттар бойынша ұшулар (бұдан әрі - PBN, ағылшын тіліндегі аббревиатура)**

424. Тиісті PBN орнатылған аудандарда немесе бағыттарда ұшқан кезде белгіленген навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшуларды орындауға мүмкіндік беретін, әуе кемесі навигациялық жабдықпен жаратандырылады.

425. Пайдаланушы егер оның әуе кемесінің тиісті навигациялық жабдығы болмаса және оны уәкілетті орган сертификаттамаса навигациялық ерекшеліктер белгіленген (PBN) мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістігінде ұшуларды орындамайды.

426. Тиісті навигациялық ерекшеліктер белгіленген (PBN) мемлекеттердің немесе аудандардың әуе кеңістіктерінде ұшуларға әуе кемелерін жіберуді уәкілетті орган жүзеге асырады.

**79-параграф. Байланыстың талап етілетін сипаттамаларының тиісті үлгісі белгіленген аймақтардағы ұшулар (бұдан әрі - RCP, ағылшын тіліндегі аббревиатура)**

427. Әуе кеңістігінің белгілі бір аудандарында немесе байланыстың талап етілетін сипаттамаларының тиісті үлгісі белгіленген (RCP) бағыттар бойынша ұшуларда әуе кемелері байланыс жабдығымен жабдыкталады, ол оған RCP белгіленген үлгісіне (үлгілеріне) сәйкес ұшуларды орындауға мүмкіндік береді.

428. Пайдаланушы уәкілетті органнан ол байланыс сипаттамаларының RCP нақты үлгісінде көзделген қамтамасыз ету жөніндегі рәсімдердің анықталғанын,

өз құзыреттілігінің шеңберінде персоналдың дайындығы қамтамасыз етілгенін, әуе кемесінің борт жабдықтары мен ӘҚЖ жеткізуші байланыс қызметімен өзара іс-қимыл байланыстың талап етілетін сипаттамаларына RCP үлгісі сәйкесетінін көрсеткеннен кейін осындай әуе кеңістігінде ұшуды орындауға рұқсат алады.

429. Мемлекеттердің әуе кеңістігінің аудандарында немесе байланыстың талап етілетін тиісті үлгісі белгіленген (RCP) бағыттар бойынша ұшуларға әуе кемелерін жіберуді уәкілетті орган жүзеге асырады.

## **80-параграф. Отынның аэронавигациялық қорын анықтау қағидасы**

430. Әуе кемесінде отынның есепті мөлшерінен басқа, жоспар бойынша ұшу сәтінен қону сәтіне дейін ұшуды орындау үшін қажетті отынның аэронавигациялық қоры (бұдан әрі - АНҚ) болуын көздейді.

431. АНҚ мөлшері қонуға бет алу және қону, стандартты температуралық жағдайларда қосалқы әуеайлақтың үстінен 450 метр биіктікте күту аймағында ұшу жылдамдығымен 30 минут ішінде баратын әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен немесе есеп бойынша қосалқы әуеайлаққа дейін жету шебінен ұшуды және айналып ұшу биіктігінде ұшуды қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 431-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

432. Қосалқы әуеайлаққа өту шебі есебімен немесе қосалқы әуеайлақсыз ұшуға шешім қабылдаған жағдайда әуе кемесі бортындағы отынның мөлшері жететін әуеайлаққа ұшып келуінің есепті уақыты айналып ұшу биіктігінде уақыт бойынша кемінде 1 сағат ұшуды қамтамасыз етуі тиіс. Бұл ретте өту шебі қосалқы әуеайлаққа ұшып келудің есепті уақыты әуе кемесінің бортындағы отынның мөлшері айналым биіктігінде кемінде 30 минут ұшуына есептелуі арқылы анықталады.

433. Әуе кемелері үшін АНҚ ҰПБ сәйкес есептеледі және барлық жағдайда:

- 1) газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін 60 минут;
- 2) поршеньді қозғалтқышы бар ұшақтар үшін 45 минут;
- 3) тікұшақтар үшін 30 минуттан кем емес ұшу уақытын қамтамасыз етеді.

КҰЕ бойынша ұшулар үшін авиациялық жұмыстарды немесе АОН орындау мақсатында борттағы отын мен майдың мөлшері:

1) ұшақтар үшін - тағайындалған әуеайлаққа дейін ұшуды орындауға, кейін оны жоспарланған крейсерлік жылдамдықта:

күндіз - 30 минут ішінде;

түнде - 45 минут ішінде жалғастыруға;

2) тікұшақтар үшін - тағайындалған тікұшақ айлағына дейін ұшуды орындауға, кейін оны 20 минут ішінде жоспарланған крейсерлік жылдамдықта жалғастыруға мүмкіндік беруге тиіс.

434. Отынның аэронавигациялық қорының мөлшері туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі ұшу бағыты бойынша тағайындалған және қосалқы әуеайлақтағы аэронавигациялық, метеорологиялық жағдайға және тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақтардағы қашықтыққа байланысты қабылдайды.

## **81-параграф. Шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде ұшу**

435. Шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде ұшу ұшудың негізгі қағидасының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

436. ӘК экипаждары (пилоттар, ұшқыштар) сол аудандағы ұшу ерекшеліктерін зерделеп, осы ерекшеліктері бойынша білімдері тексеріліп, тасымалдауды орындағаннан кейін шекаралық белдеудің әуе кеңістігінде ұшуға жіберіледі.

## **82-параграф. Әуе қозғалысына қызмет көрсету**

437. Әуе қозғалысына қызмет көрсету диспетчерлік қызмет көрсетуді, ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуді және авариялық хабарландыруды қамтиды.

438. Әуе қозғалысына қызмет көрсету Заң талаптарына, ұшудың негізгі қағидасына, "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы қаулысына, "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

## **5. Ұшуды орындау. Негізгі талаптар.**

### **83-параграф. Әуе кемелері ұшып шығуының, ұшып келуінің жалпы қағидалары және қосалқы әуеайлақты айқындау**

439. ӘК командирі мына шарттарды сақтаған кезде ұшып шығуға шешім қабылдайды:

1) экипаж алдағы ұшуға дайындалған және оның қауіпсіз орындалуын қамтамасыз ететін жағдайда болғанда;

2) әуе кемесі күтілетін шарттарда ұшуға техникалық жарамды және осы үлгідегі әуе кемесі ҰПБ немесе оған балама құжаттың талаптарына сәйкес пайдаланылуы мүмкін болғанда;

3) әуе кемесінің есептік ұшып көтерілу, ұшу және қону массалары мен орталықтандыруы осы үлгідегі әуе кемесі ҰПБ-да немесе оған балама құжатта белгіленген шектерден асып кетпесе;

4) ұшуды орындау үшін қозғалтқышты (тарды) іске қосар алдында әуе кемесі бортындағы отын қоры ұшуға арналған отын қорына қойылатын талаптарға сәйкес айқындалған ең төменгі мәннен төмен болмағанда;

5) метеорологиялық, аэронавигациялық жағдайлар туралы, ұшу ауданы, ұшып шығу, белгіленген әуеайлақ және қосалқы әуеайлақтар бойынша шектеулер мен шарттар туралы жеткілікті ақпарат болғанда, бұл ретте:

ұшып шығу әуеайлағы не ұшу жоспарында көрсетілген белгіленген әуеайлақ және (немесе) қосалқы әуеайлақтар техникалық жағынан жарамды және метеорологиялық жағдайлармен байланысты емес кез келген себеп бойынша ұшып шығудың/ұшып келудің күтілетін уақытында жабық болмаса;

алдағы ұшу бағытында ұшуды пайдаланушы ұсынған ұшу жоспарына не қозғалыстағы қайталанатын ұшу жоспарына сәйкес орындауға мүмкіндік бермейтін әуе кеңістігін пайдалануға шектеулер немесе кедергілер жоқ болғанда немесе қолданыста болмағанда;

6) ұшу ӘҚҚ органдары растаған жоспармен (жоспарлармен), рұқсаттармен (егер талап етілсе), сондай-ақ, әуе қозғалысына қызмет көрсетудің (басқару) қажетті түрімен (егер ұшу бақыланатын әуе кеңістігінде өтетін болса) қамтамасыз етіледі, бұл ретте пайдаланушы ұсынған ұшу жоспары немесе ұшуды жалғастырудың қолда бар жоспары ұшуға (ұшуды орындау) арналған тапсырмаға сәйкес келуге тиіс.

440. Егер әуе кемесінің ұшып шығуына шешім қабылдау мен ұшып шығуы аралығындағы кезеңде ұшып шығу, белгіленген және (немесе) қосалқы әуеайлақтардағы, сондай-ақ, бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша ӘҚҚ органы хабарлаған метеожағдайлар осы әуеайлақтар (бағыттар) үшін белгіленген минимумдардан төмен мәнге дейін нашарласа, ӘК командирі ұшып шығу мүмкіндігін қайта бағалап, ұшуды ауыстыру немесе егер ұшуға даярлық кезінде ӘК массасы нақты жағдайларға арналған әуе кемесінің рұқсат етілетін массасынан асып кетсе, жүктеме бөлігін алып тастау туралы шешім қабылдайды.

441. ӘК командирінің ұшу алдында қозғалтқышты іске қосуға рұқсат сұрауы ұшып шығуға шешім қабылдауды растау болып табылады.

442. Ұшу жоспарында көзделген ұшып шығу уақытынан 30 минуттан астам кідіріс немесе ұшып шығу ауыстырылған кезінде ӘҚҚ бұл туралы ӘҚҚ

органына хабарлайды және ұшып шығуға қабылданған шешімді растау немесе болдырмау үшін осы Қағиданың 439-тармағында көрсетілген ақпаратты алады.

Метеорологиялық ақпаратты және ұшып шығуға шешім қабылдауды бұл жағдайда экипаждың радио арқылы немесе басқа да байланыс құралдары арқылы алуына рұқсат етіледі.

443. Әуе кемесінің ұшып шығуына, ұшып көтерілуіне және қонуына шешім қабылдау ӘК командирінің; әуеайлақтың; әуе кемесінің барынша жоғары белгіленген минимумдары бойынша жүргізіледі.

444. Ұшып көтерілуді немесе қонуды орындауға шешім қабылдау кезінде нақты желдің белгіленген шектеулерге сәйкестігі оның арыны ескеріле отырып, анықталады.

445. Белгіленген әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен (ең төменгі құлдилау биіктігі) қосалқы әуеайлаққа кете отырып, ұшып шығуға шешім қабылдау нұсқалары негізгілері ретінде қарастырылып, әуе кемелері қозғалысы жоспарларын (кестелерін) әзірлеу кезінде көзделеді.

446. Қосалқы әуеайлақтың жарамдылығын анықтау кезінде мыналар ескеріледі:

1) әуеайлақ сипаттамалары (орналасуы, асып кетуі, климаттық сипаттамалары, ҰҚЖ, ЖЖ, перрондардың сипаттамалары және т.б.);

2) осы әуеайлақ бойынша қолданыстағы аэронавигациялық ақпараттың жеткілікті көлемде болуы;

3) осы әуеайлақта белгіленген шу бойынша шектеулерді қоса алғанда, ұшуды орындау бойынша шектеулер;

4) әуе кемесінің пайдаланылатын үлгісі үшін осы әуеайлақта ұшуды қамтамасыз етудің талап етілетін түрлерінің және орындалатын ұшу түрінің болуы.

447. Қосалқы әуеайлақтар мыналарға бөлінеді:

1) ұшып көтерілуге арналған қосалқы әуеайлақ - онда әуе кемесі ұшып көтерілуден кейін ұзамай қонуды жүргізуі мүмкін және ұшып шығу әуеайлағын пайдалану мүмкін болмайтын әуеайлақ;

2) бағытқа арналған қосалқы әуеайлақ - онда әуе кемесі, егер бағыт бойынша ұшқан уақытта ол оқыс немесе авариялық жағдайға тап болған жағдайда қонуды жүргізе алатын әуеайлақ;

3) межелі орынға арналған қосалқы әуеайлақ - егер белгіленген әуеайлаққа қонуды жүргізу мүмкін болмаған жағдайда, әуе кемесі қона алатын әуеайлақ.

Әуе кемесінің ұшып шығуы жүргізілетін әуеайлақ, сондай-ақ, бағыт үшін қосалқы әуеайлақ немесе межелі орынға арналған қосалқы әуеайлақ болуы мүмкін.

448. Қосалқы әуеайлақ ұшып көтерілу кезінде таңдап алынады және егер ұшып шығу әуеайлағындағы метеорологиялық жағдайлар қонуға арналған әуеайлақтың белгіленген пайдалану минимумдарынан төмен болған немесе басқа себептер бойынша ұшып шығу әуеайлағына оралу мүмкін болмаған жағдайларда ұшудың жұмыс жоспарында көрсетіледі.

**Ескерту. 448-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

449. ӘК арналған қосалқы әуеайлақ ұшып көтерілу кезінде стандарттық атмосфера жағдайларын есептеу кезінде ұшып шығу әуеайлағынан мынадай арақашықтық шеңберінде таңдап алынады, желсізде:

1) екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін жұмыс істемейтін бір қозғалтқышпен крейсерлік жылдамдықта ұшу уақытының бір сағатына немесе егер пайдаланушының кемінде 120 минут өту уақытымен ETOPS қағидасы бойынша ұшуға құқығы болса, ұшудың екі сағатына балама арақашықтықтан алыс емес;

2) үш немесе одан көп қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін – бір жұмыс істемейтін қозғалтқышпен крейсерлік жылдамдықта ұшу уақытының екі сағатына балама арақашықтықтан алыс емес;

3) РЛЭ талаптарына сәйкес екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін, бірақ барынша пайдалы жылдамдықта ұшқан кезде қосалқы әуеайлаққа ұшқанға дейінгі ұшу уақыты 1 сағаттан аспаса, ал нақты және болжанатын метеоталап ондағы қону минимумынан төмен болмаса.

Ұшып көтерілуге арналған қосалқы әуеайлақ нақты ауа райының немесе ауа райы болжамының бір қозғалтқыш істен шыққан жағдайдағы шектелулер ескеріле отырып, ұшып келудің есептік уақытына дейінгі және одан кейінгі 1 сағат ішінде әуеайлақтың пайдалану минимумына сәйкес келген кезде таңдап алынады.

**Ескерту. 449-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

450. Бағыттағы қосалқы әуеайлақтар екі немесе одан көп газтурбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтарға арналған ұшудың жұмыс жоспарында таңдап алынады және көрсетіледі.

451. Осы Қағиданың 742-тармағында көрсетілген жағдайлардан басқа, еру бағыты бойынша қосалқы әуеайлақ бағыттың кез келген нүктесінен таңдап алынған қосалқы әуеайлаққа дейінгі стандарттық атмосферадағы бір істен шыққан қозғалтқышпен ұшу уақыты екі газтурбиналы қозғалтқышы бар әуе кемесі үшін 60 минуттан немесе үш және одан көп қозғалтқыштары бар әуе кемесі үшін 180 минуттан асып кетпейтіндей таңдап алынады.

452. Егер белгіленген әуеайлаққа арналған қосалқы әуеайлақ кету шебі есептеле отырып, таңдап алынса, онда кету шебінен белгіленген әуеайлаққа дейін ұшу уақыты барлық қозғалтқыштары жұмыс істейтін крейсерлік режимде ұшудың екі сағатына тең және қосалқы әуеайлаққа дейін одан аспауға тиіс.

453. Жарамды теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары мыналарға сүйене отырып, айқындалады:

1) теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары тек қана авиациялық техника жұмысында істен шығу болмаған кезде қайту шебінен ұшып өткеннен кейін пайдаланылады;

2) ұшып келу сәтінде палубадағы орынға кепілдік беріледі;

3) нақты ауа райы туралы дәлме-дәл ақпарат болуға тиіс.

Бұл ретте тікұшақ командирі:

1) ҰПБ-да немесе оған балама құжатта анықталған қону әдістемесі тікұшақты басқару жүйесі істен шыққаннан кейін кейбір тікұшақ палубаларын қосалқы тікұшақ айлақтары ретінде пайдалануға мүмкіндік бермейтінін;

2) егер бортта жағадағы тікұшақ айлағына ұшуды орындау үшін жеткілікті отын қорын ұстау мүмкін болса, теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтары пайдаланылмауға тиіс екендігін;

3) теңіздегі қосалқы тікұшақ айлақтарын қолайсыз метеорологиялық және аэронавигациялық жағдайда пайдаланбау керектігін ескеруі қажет.

#### **84-параграф. АҰҚ бойынша ұшып шығуға және ұшып келуге шешім қабылдау ерекшеліктері**

454. ӘК командирі метеорологиялық жағдайды талдау негізінде мынадай жағдайда, егер:

1) ұшып шығу әуеайлағындағы нақты ауа райы ұшып көтерілу үшін белгіленген минимумнан төмен болмаса;

2) ұшып көтерілуге арналған қосалқы әуеайлақта нақты ауа райы немесе болжам қону үшін белгіленген минимумнан төмен болмаса;

3) ұшу бағытында айналып өту мүмкін емес қауіпті ауа райы құбылыстары болмаса;

4) белгіленген әуеайлақтағы нақты және ұшып келу уақытына болжанып отырған ауа райы осы Қағиданың 10 қосымшасында келтірілген, АҰҚ бойынша ұшып көтерілу және қонуға қабылданған шешім нұсқаларының бірінің талаптарына сәйкес келсе;

5) 454-тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген шарттардың, сол сияқты 447, 449, 455 – 459 тармақтардың талаптарына және осы Қағиданың 10-қосымшасында келтірілген, АҰҚ бойынша ұшып шығуға және қонуға шешім

қабылдайтын қосалқы әуеайлақ болса, ҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдайды.

455. Ұшып келудің есептік уақытына дейінгі және одан кейінгі бір сағат ішінде қосалқы әуеайлақтағы болжанып отырған метеорологиялық жағдайлар мыналарға сәйкес келеді:

1) II, III (A, B немесе C) санаты бойынша бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көріну) 60 м төмен емес, көріну (ҰҚЖ-дағы көріну) I санаттағы әуеайлақтың пайдалану минимумынан төмен болмауға тиіс;

2) I санат бойынша бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көріну) MDA/H төмен емес, 90 м төмен емес, көріну (ҰҚЖ-дағы көріну) 1000 м. төмен емес;

3) алынып тасталды

4) аспаптар бойынша қонудың санатқа жатқызылмаған жүйесі бойынша бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көріну) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған MDA/H төмен емес және көріну (ҰҚЖ-дағы көріну) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған пайдалану минимумынан төмен емес;

5) қонуға дәлме-дәл емес кіру кезінде бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көріну) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған MDA/H кемінде 50 м асуға тиіс, көріну (ҰҚЖ-дағы көріну) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған пайдалану минимумынан кемінде 500 м асуға тиіс;

6) қонуға көзбен шолып кіру кезінде - қонуға көзбен шолып кіруге арналған минимум;

7) айналмалы маневр жасауды қолдана отырып, бұлттардың төменгі шекарасы (тігінен көріну) айналмалы маневр жасауды қолдана отырып, қонуға кіруге арналған MDA/H кемінде 100 м асады, көріну (ҰҚЖ-дағы көріну) айналмалы маневр жасауды қолдана отырып, қонуға кіруге арналған пайдалану минимумынан кемінде 1000 м асуға тиіс.

**Ескерту. 455-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

456. АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау кезінде белгілеген және қосалқы әуеайлақтарда мыналар ескеріледі:

1) ұшып келу уақытына болжанып отырған қауіпті ауа райы құбылыстары;

2) ұшып келу уақытына болжанып отырған жел арыны;

3) егер олардың нақты және (немесе) болжанып отырған көлемі екі октанттан аспайтын болса, бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі;

4) көрінудің уақытша (TEMPO) нашарлауы және (немесе) ұшып келу уақытына болжанып отырған бұлттардың төменгі шекарасының төмендеуі.

457. Ерекше машықтарды қолдану талап етілетін әуеайлақ, егер ӘК командирінің осы әуеайлаққа қолданыстағы рұқсаты болса, қосалқы болып таңдап алынуы мүмкін.

458. Кету шебінен қосалқы әуеайлаққа, оның ішінде қолайсыз навигациялық және (немесе) метеорологиялық жағдай және отын құю белгіленген әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен (ең төменгі құлдилау биіктігі) кету мүмкін қосалқы әуеайлақты таңдауға мүмкіндік бермейтін жағдайда ұшып шығу әуеайлағына ұшып шығуға шешім қабылдануы мүмкін.

459. Әуе кемесінің командирі осы Қағиданың 458-тармағында көрсетілген шарттарда шешім қабылдайды, егер:

1) кету шебінен белгіленген және қосалқы әуеайлақтарға дейін ұшудың есептік ұзақтығы екі сағаттан аспаса;

2) белгіленген және қосалқы әуеайлақтағы нақты ауа райы минимумнан төмен емес болса (нақты ауа райына қарамай ұшудың есептік ұзақтығы екі сағаттан асқан кезде);

3) белгіленген және қосалқы әуеайлақтағы ұшып келу уақытына ауа райы болжамы осы Қағиданың 455-тармағының талаптарына сәйкес келеді;

4) белгіленген әуеайлаққа ұшып келу уақытында әуе кемесінің бортындағы отынның есептік көлемі шешім қабылдау биіктігінен (ең төменгі құлдилау биіктігі) ұшып өткеннен кейін ҰҚЖ деңгейінен 450 м биіктікте ұшудың кемінде бір сағатына жететін болуға тиіс;

5) кету шебі қосалқы әуеайлаққа есептік ұшып келу уақытында әуе кемесінің бортындағы отын көлемі ҰҚЖ деңгейінен 450 м биіктікте ұшудың кемінде 30 минутына қалатындай етіп айқындалуға тиіс.

**Ескерту. 459-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

460. ӘК командирі мынадай шарттарды сақтай отырып, қосалқы әуеайлақсыз ұшып шығуға шешім қабылдайды:

1) белгіленген әуеайлақта бірі жер асты болатын осы үлгідегі әуе кемесінің қонуы үшін жарамды және техникалық жағдайы белгіленген талаптарға сәйкес келетін (тік ұшақтарды қоспағанда) екі қиылыспайтын ҰҚЖ болады;

2) белгіленген әуеайлақтағы нақты және ұшып келу уақытына болжанатын көріну минимумнан (қонуға кіру үшін пайдаланылатын жүйе бойынша барлық белгіленген ҰҚЖ ішіндегі барынша жоғары) 2000 м және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 150 м жоғары;

3) белгіленген әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен (ең төменгі құлдилау биіктігі) ұшып өткеннен кейін ҰҚЖ деңгейінен 450 м биіктіктегі әуе кемесінің бортындағы отынның есептік көлемі:

ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг асатын газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін – ұшудың 60 минутынан;

ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг аспайтын поршенді немесе газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін – ұшудың 45 минутынан;

4) тікұшақтар мен дирижабльдер үшін - ұшудың 30 минутынан кем болмайды

461. Әуеайлақ ауданында АҰҚ бойынша жаттығу ұшуын орындау кезінде, егер бұлттардың төменгі шекарасының нақты және болжанып отырған биіктігі осы әуеайлақтағы жаттығу ұшуы үшін белгіленген минимумнан 50 м және көріну 500 м асатын болса, қосалқы әуеайлақсыз ұшып шығуға шешім қабылдауға рұқсат етіледі.

### **85-параграф. КҰҚ бойынша ұшып шығуға және ұшып келуге шешім қабылдау ерекшеліктері**

462. КҰҚ бойынша ұшуды орындау үшін ӘК командирі мынадай:

1) ұшып шығу, белгіленген және қосалқы әуеайлақта нақты уақытына ауа райы ӘК командирінің минимумына сәйкес келетін және КҰҚ бойынша ұшу үшін көзделген ауа райынан төмен болмайтын;

2) авиациялық жұмыстар ауданындағы бағыт бойынша белгіленген және қосалқы әуеайлақтар бойынша болжанатын көріну мен бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі ӘК командирі минимумынан және КҰҚ бойынша ұшу үшін көзделген минимумнан төмен болмайтын;

3) белгіленген шектеулер шеңберінде екпінді есепке алмай жел болжамы;

4) ұшу бағыты бойынша (авиациялық жұмыстар ауданы) айналып өту мүмкін емес қауіпті метеорологиялық құбылыстар жоқ болған немесе болжанып отырған шарттармен ұшып шығуға шешім қабылдайды.

463. Қосалқы әуеайлақ болмаған кезде КҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдауға мынадай жағдайда рұқсат етіледі:

1) егер ұшып келу уақытына белгіленген әуеайлақта белгіленген минимумнан 500 м жоғары көріну және 50 м жоғары бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі болжанып отырса;

2) тікұшақта авиациялық жұмыстарды орындау кезінде – егер бағыт бойынша және авиациялық жұмыстар ауданында болжанып отырған көріну мен бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі КҰҚ бойынша ұшуға арналған тікұшақ командирі минимумынан және авиациялық жұмыстардың осы түріне арналған минимумнан төмен болмаса.

464. Авиациялық жұмыстар ауданындағы бағыт, белгіленген және қосалқы әуеайлақтар бойынша КҰҚ бойынша ұшуға шешім қабылдау кезінде көрінудің

және (немесе) бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің болжанып отырған уақытша (ТЕМПО) өзгерістері олардың барынша төмен мәні бойынша ескеріледі

Бұл ретте көрінудің және (немесе) бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің уақытша (ТЕМПО) өзгерістері егер, әуе кемесінің командиріне және әуе кемесіне АҰҚ бойынша ұшуға рұқсат етілген болса ескерілмеуі мүмкін.

465. Авиациялық жұмыстар ауданындағы бағыт, ұшып шығу, белгіленген және қосалқы әуеайлақтар бойынша бұлттардың төменгі шекарасы биіктігі, егер олардың нақты және болжанатын көлемі екі октанттан астам ұшу биіктігінен төмен болса және бұлттардың жоғарғы шекарасының үстінен кемінде 300 м көтеріліп ұшу қамтамасыз етілсе, ескерілмейді.

466. Әуеайлақтық метеорологиялық органдардың қызмет көрсету мүмкіндігі жоқ кезде оперативті нүктеде авиациялық жұмыстарды бастамас бұрын ӘК экипажы, ӘҚҚ диспетчеріне болжам жасауға жауапты әуеайлақтық метеорологиялық органға хабарлау үшін ауа райы туралы мәлімет береді.

Авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшып шығуға шешімді ауданның жұмысы бойынша алынған болжам негізінде ӘК командирі қабылдайды.

## **86-параграф. Әуе кемесіне техникалық қызмет көрсету**

467. Әуе кемесін пайдаланушы мыналарды қамтамасыз етеді:

- 1) әуе кемесін ұшуды орындау үшін жарамды жағдайда ұстау;
- 2) жоспарланған ұшуға қажетті әуе кемесінің, оның компоненттерінің және авариялық жабдықтың дұрыстылығы;
- 3) ұшу жарамдылығының қолданыстағы сертификатының болуы (ұшуға жарамдылық туралы куәлік).

468. Әуе кемесіне техникалық қызмет көрсету әуе кемесін тіркейтін мемлекет үшін қолайлы пайдаланушылық құжаттамасына сәйкес жүзеге асырылады. Егер, әуе кемесіне техникалық қызмет көрсетуі орындалмаса және пайдаланушы құжаттамада және (немесе) тиісті құжатта (техникалық қызмет көрсету туралы куәлік) қажетті жазбалармен расталмаса, оны пайдалануға тыйым салынады.

469. Азаматтық әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету және жөндеуді азаматтық авиацияның әуе кеңістігі мен қызметін пайдалану саласында Қазақстан Республикасының заңына сәйкес азаматтық авиация саласында уәкілетті орган берген немесе актілеріне сәйкес танылған қолданыстағы куәлігі бар авиациялық персонал, авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу бойынша сертификатталған ұйымдар жүргізеді.

470. Әуе кемесін пайдаланушы мынадай тіркелетін деректерді сақтауды қамтамасыз етеді:

1) шектелген ресурсты немесе қызмет мерзімі бар әуе кемесінің және олардың барлық агрегатының басты пайдалануынан бастап жалпы уақыт (ресурстар және қызмет мерзімі);

2) ұшу жарамдылығын сақтау туралы барлық қолданыстағы міндетті ақпаратты сақтау туралы ағымдағы мәлімет;

3) модификациялау және жөндеу туралы деректер;

4) әуе кемесінің немесе оның агрегатының соңғы күрделі жөндеуінен кейін пайдалану уақыты (ресурстар және қызмет мерзімі);

5) техникалық қызмет көрсету туралы деректер.

Жоғарыда көрсетілген, тіркелетін деректер әуе кемесінің тиісті компоненті пайдаланудан түпкілікті алынғаннан кейін кемінде 3 ай сақталады, ал осы Қағиданың 470 тармағының "5" тармақшасында көрсетілген, тіркелетін деректер техникалық қызмет көрсету туралы куәлікке қол қойылғаннан кейін кемінде бір жыл сақталады.

Иегер уақытша немесе тұрақты ауысқан жағдайда, тіркелетін деректер жаңа иегерге ұсынылады.

471. Әуе кемесінің барлық модификациясы және жөндеу әуе кемесін мемлекеттік тіркеуге ұсынылатын талаптарға сәйкес жүргізіледі.

## **87-параграф. АҰҚ бойынша ұшуды орындаудың жалпы қағидасы**

472. АҰҚ бойынша ұшу кезінде әуе кемесінің экипажы көзбен шолып және борттық радиотехникалық құралдарды пайдалана отырып, әуедегі және метеорологиялық жағдайды тұрақты түрде бақылауды жүргізеді.

473. АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде ӘК командирі:

1) аэронавигациялық ақпаратта белгіленген әуеайлақ ауданынан және қонудан шығу схемаларын орындайды;

2) аэронавигациялық ақпаратта және ӘҚҚ органы белгілеген ұшу эшелонын (биіктігі) және бағытын, ұшу траекториясы мен параметрлерін ұстап тұрады;

3) ӘҚҚ органына оның сұрауы бойынша әуе кемесінің нақты тұрған жері, ұшу биіктігі мен шарттары туралы хабарлауды қамтамасыз етеді;

4) ӘҚҚ органының нұсқауларын орындайды.

474. Әуе кемелері арасындағы аралықты реттеу мақсатында ӘҚҚ органы векторлауды жүргізеді, сондай-ақ, осы әуе кемесі үшін рұқсат етілетін үдемелі және тік жылдамдықтар режимін береді.

Әуе кемесінің экипажы ӘҚҚ органынан тиісті нұсқау және егер векторлауды орындау нәтижесінде әуе кемесі бұдан бұрын берілген бағыттан ауытқыса әуе кемесінің тұрған жері туралы хабарды алғаннан кейін дербес ұшақ жүргізуді жаңартады.

## 88-параграф. Рульдеу

475. Кабинада жұмыс орындарын иеленгеннен кейін әуе кемесінің экипажы ӘК командирінің басшылығымен ұшуға даярлықты жүргізеді. Ұшуды бастар алдында ӘК командирі әуе кемесі экипажының ұшуға дайындығына көз жеткізеді.

476. Бақыланатын әуеайлақта жермен жүруді және тіркеп сүйреуді ӘҚҚ органынан (перрондағы қозғалысты басқару органы) жермен жүруге тиісті рұқсат және әуеайлақ бойынша жермен жүру схемасы туралы ақпарат алғаннан кейін пилот орындайды.

Пилотқа ӘҚҚ органы жермен жүрудің немесе тіркеп сүйреудің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті басқа да ақпарат береді.

Бақыланатын әуеайлақтарда және алаңдарда әуе кемесінің жермен жүруін бастар алдында ӘК командирі ұшу алаңын тексеріп қарауды жүзеге асырады және жермен жүру бағытын таңдайды.

477. Әуеайлақ бойынша әуе кемесінің қозғалысын басқарушы ӘҚҚ органы:

- 1) әуе кемелерінің экипаждарына шектеулер туралы хабарлайды;
- 2) белгіленген схема бойынша әуе кемесінің әуеайлақ бойынша қозғалысы туралы нұсқаулар береді;
- 3) әуе кемелерінің экипаждарына, оның ішінде 400 м көріну шарттарымен жермен жүру кезінде бір бағыт бойынша кейінгі әуе кемелерінің өзара орналасуы туралы хабарлайды.

478. Әуеайлақтың маневр жасау алаңында әуе кемесінің қозғалысын басқару жөніндегі функцияларды ӘҚҚ органы жүзеге асырады.

479. Тіркеп сүйреудің қауіпсіздігін тіркеп сүйреуді басқаратын тұлға қамтамасыз етеді. Әуе кемесін тіркеп сүйреу кезінде тіркеп сүйреуді басқаратын тұлға мен әуе кемесінің экипажы арасында радио арқылы немесе белгіленген дабылдар көмегімен көзбен шолып сөйлесу құрылғысы бойынша екіжақты байланыс ұсталуға тиіс.

Тіркеп сүйреу әуе кемесінде қосылған аэронавигациялық шырақтармен және жарқырағыш манарларымен жүргізіледі.

480. Бақыланатын әуеайлақтарда қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосу басталғанға дейін әуе кемесінің экипажы автоматты хабар тарату болған кезде метеорологиялық ақпаратты тыңдайды және ол басқаруында болатын органға ағымдағы ақпарат индексін баяндайды, одан қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосуға рұқсат сұрайды және алады.

481. Қозғалтқышты іске қосу алдында қозғалтқышты іске қосатын тұлға адамдардың қауіпсіздігіне және іске қосу кезінде бұзылуы немесе қауіп төндіруі мүмкін бөгде заттардың жоқтығына көз жеткізеді және жарқырағыш манарларды

қосады. Іске қосудың қауіпсіздігіне жеке көз жеткізу мүмкін болмаған кезде қозғалтқышты іске қосатын тұлға жерден қозғалтқыштардың іске қосылуын басқаратын тұлғадан радио арқылы немесе белгіленген дабылдар көмегімен көзбен шолып сөйлесу құрылғысы бойынша қажетті ақпаратты алады.

482. ӘК командирінің бақыланатын әуеайлақта қозғалтқышты іске қосуға немесе бақыланатын әуеайлақта ұшуды жүргізу мақсатында қозғалтқышты іске қосуға сұрауы ұшудың басында шешім қабылдауды білдіреді.

483. Әуе кемесін тұрақ орнынан жермен жүргізу әуе кемесін шығаруды қамтамасыз ететін тұлғаның белгісі бойынша, ол болмаған кезде - ӘК командирінің шешімімен орындалады.

Түнде, сондай-ақ, көріну 2000 м төмен кезде күндіз жермен жүру қосылған аэронавигациялық шырақтармен және шамдармен жүзеге асырылады.

484. Әуе кемесін тұрақ орнына жермен жүргізу қарсы алатын тұлғаның тұрағында әуе кемесін орналастыру жүйесінің дабылдары бойынша, ал олар болмаған кезде - ӘК командирінің шешімімен орындалады.

Егер таңбалау белгілері бойынша орнатылмаған болса, ӘК командирі бұл туралы ол басқаруында тұрған әуеайлақ органына шұғыл түрде хабарлауға міндетті.

Жарық-дабылды құрылғылармен және радиостанциямен жабдықталған ілесіп жүру автомобилі:

- 1) әуе кемесі экипажының талабы;
- 2) шектелген көріну жағдайы;
- 3) әуеайлақтың маневрлеу алаңындағы қозғалыстың күрделі схемасы;
- 4) әуеайлақта ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта (әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжатында) көзделген жағдайларда қолданылады.

485. Әуе кемесінің экипажына жермен жүруді бастауға немесе жалғастыруға тыйым салынады, егер:

- 1) тежеу жүйелеріндегі қысым пайдалану шектеулеріне сәйкес келмесе немесе тежегіштердің басқа да бұзылу белгілері бар болса;
- 2) бақыланатын әуеайлақта ӘҚҚ органының рұқсаты алынбаса;
- 3) рульдеудің қауіпсіздігі кедергілердің болуы, тұрақ орнының немесе жермен жүру жолдарының қанағаттанарлықсыз жағдайы салдарынан қамтамасыз етілмесе.

Рульдеу басталғанда әуе кемесінің экипажы тежеу жүйесінің жұмысқа қабілеттігін тексереді.

486. Әуе кемесі ұшу экипажының мүшелері рульдеу уақытында қоршаған орта жағдайына, радиоалмасуға қарайды және ӘК командиріне кедергілер туралы ескертеді.

Рульдеу бағытында кедергілер табылған кезде ӘК командирі соқтығысудың алдын алу бойынша шараларды қабылдайды және ӘКҚ органына кедергілердің бар екендігі туралы баяндайды.

487. Рульдеу жылдамдығын ӘК командирі рульдеу жүргізілетін үстіңгі беттің жағдайына, кедергілердің бар-жоқтығына және көріну шарттарына байланысты таңдайды.

488. Әуе кемелерін бір-біріне қарама-қарсы рульдеу кезінде ӘК командирі сол жақ борттардан айырылып оң жақты ұстай отырып, рульдеу жылдамдығын қауіпсіз жылдамдыққа дейін азайтады.

Қиылысатын бағыттарда әуе кемесінің жақындауы кезінде ӘК командирі оңға қозғалып бара жатқан әуе кемесін өткізіп жібереді.

Рульдеу үстіндегі әуе кемесін басып озуға тыйым салынған.

489. ҰҚЖ немесе жермен жүру жолын қию, иелену алдында ӘКҚ органынан алынған нұсқауға қарамай әуе кемесінің ұшу экипажы және (немесе) әуе кемесін тіркеп сүйреуді жүзеге асыратын тұлғалар маневр жасаудың қауіпсіздігіне көз жеткізеді.

490. Ұшып көтерілу басталғанға дейін әуе кемесінің экипажы нақты ауа райының ұшып көтерілуге арналған минимумға және ҰҚЖ жағдайының әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулеріне сәйкестігіне көз жеткізеді.

ҰҚЖ ұзақ иелену қажет болған жағдайда ӘКК оны иеленгенге дейін ӘКҚ органына ұшып көтерілуге дайындық үшін қажетті уақыт туралы хабарлайды.

## **89-параграф. Ұшып көтерілу**

491. Ұшып көтерілу алдында:

1) әуе кемесінің ұшу экипажы ҰПБ-ға сәйкес барометрлік биіктікті өлшегіштер шкаласының көрсеткіштерін салыстырып тексеру тәртібін сақтай отырып, осы Қағиданың 330 және 331 тармақтарының ережелеріне сәйкес биіктікті өлшегіштер қондырғысын тексереді;

2) ӘК командирі әуе кемесінің және әуе кемесі экипажының ұшып көтерілуге дайындығына көз жеткізеді;

3) ӘК командирі ҰҚЖ-да және ұшып көтерілу траекториясы бойынша алда кедергілердің жоқтығына көз жеткізеді;

4) ӘКК нақты ауа райының ұшып көтерілуге арналған минимумға және ҰҚЖ жағдайының әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларының шектеулеріне сәйкестігіне көз жеткізеді;

5) бақыланатын әуеайлақта ӘК экипажы ӘКҚ органынан ұшып көтерілуге рұқсат алады.

492. ҰҚЖ үш бөліктеріндегі көріну туралы ақпарат болған кезде хабарланған әуеайлақ ауданындағы ақпаратты автоматты тарату қызметі немесе ӘҚҚ органы бойынша (бұдан әрі - АТІS) ӘҚҚ ҰҚЖ-дағы көрінудің ұзақтығын ұшып көтерілудің қауіпсіздігі мақсатында (екпін алған кезде, ортаңғы нүктеде және ҰҚЖ аяғында) бағалайды.

Аймақ бойынша (RVR) ҰҚЖ-дағы көрінудің алынған ұзақтығы ұшуға арналған аз жағдайы бойынша ескеріледі.

Егер ұшып көтерілу тоқтатылған арақашықтық есебі ҰҚЖ 2/3 ұзақтықтан аспаса, екпін алған кезде және ҰҚЖ ортаңғысында ҰҚЖ (RVR)-дағы көрінудің ұзақтығын - "А", "В" және "С" санаттарындағы ӘК үшін ескеру рұқсат етіледі.

"D" санатындағы ӘК үшін (RVR) ҰҚЖ-дағы көрінудің ұзақтығы ұшуға арналған аз жағдайы бойынша ескеріледі.

ӘҚҚ шамасы кем дегенде 600 м дейін метеорологиялық көрініс нашарлайтын нөсерлі жауын түріндегі жауын-шашынның бар екендігі туралы ӘҚҚ органынан немесе АТІS хабарланған ақпарат алса, егер ӘК желдің жақындағандығы туралы алдын ала ескерту жүйесімен жабдықталмаса ұшып көтерілуді орындамайды.

**Ескерту. 492-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

493. ҰҚЖ бөліктерінде минимумнан төменгі мәнге дейінгі көрінуді нашарлататын метеокұбылыс немесе өндірістік түтін болған кезде тікұшақ командиріне ӘҚҚ органының келісімі бойынша метеожағдай оның минимумына сәйкес келетін ҰҚЖ бөліктерінде ұшып көтерілуге рұқсат беріледі.

494. Егер әуе кемесінің экипажы ұшып көтерілу қонуға үзілісті кіруді (екінші айналымға кету) орындайтын әуе кемесіне кедергі жасайтындығы туралы ақпаратты алса, ұшып көтерілуді орындауға тыйым салынады.

495. Осы Қағиданың 138-параграфында көзделген жағдайларды қоспағанда жұмыс істеп тұрған жарық-дабылды жабдықтары жоқ әуеайлақта (тікұшақ әуеайлақ, қону алаңында) түнде ұшып көтерілуді жүргізуге тыйым салынады.

496. Әуе кемесінің ұшып көтерілуі екпін алудың басталу орнынан әуе кемесінің нақты ұшып көтерілу массасы және ұшып көтерілу шарттары үшін талап етілетін ҰҚЖ орналасатын сипаттамалары сәйкес келетін ҰҚЖ-дағы нүктеден бастап жүргізіледі.

497. Бақыланбайтын әуеайлақтарда ұшып көтерілу басталатын орын мен оның бағытын ӘК командирі анықтайды. Ұшып көтерілу алдында ӘК командирі ӘҚҚ органы жиілігінде ол тұрған жауапкершілік ауданында ұшып көтерілу орнын және магниттік бағдарын береді.

498. Ұшып көтерілуді ӘК командирі немесе оның нұсқауы бойынша екінші пилот орындайды.

499. Егер әуе кемесі ұшып көтерілу кезінде берілген бағыттан екпін алуды жалғастыру қауіпсіздікті қамтамасыз ете алмайтындай ауытқыса, ұшып көтерілу тоқтатылады. Әуе кемесінің жерден ҰПБ-да белгіленген жылдамдықтан төмен жұлқа көтерілуіне тыйым салынады.

500. Қозғалтқыш істен шыққан кезде немесе ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін басқа да ақаулар пайда болған кезде, егер ұшып көтерілуді жалғастыруға шешім қабылдау жылдамдығына қол жеткізілмесе, ұшып көтерілу дереу тоқтатылады. Бұл жағдайда ұшып көтерілудің тоқтатылуына әкеп соққан себептер анықталып, жойылғанға дейін қайта ұшып көтерілуге тыйым салынады.

501. ӘК командирінің шешімі бойынша әуе кемесінің ұшып көтерілуі кемінде 50 м биіктікке дейін қосылған шамдармен жүргізіледі.

502. Әуе кемесінің экипажына әуе кемесінің екпін алуы басталған сәттен бастап 200 м биіктікке көтерілгенге дейін бұл қауіпсіздікті қамтамасыз ету үшін қажет болған жағдайларды қоспағанда радиобайланыс жүргізуге, ал ӘКҚ органына әуе кемесінің экипажын шақыруға тыйым салынады.

Егер ұшып көтерілуден кейін ұшу 200 м төмен биіктікте орындалатын болса, көрсетілген тыйым көлденең ұшу басталғанға дейін күшінде болады.

## **90-параграф. Биіктікке көтерілу**

503. Ұшып көтерілуден кейін биіктікке көтерілу әуеайлақ үстінен:

1) егер жұмыстар 50 және одан төмен биіктікте орындалатын болса, авиациялық жұмыстарды орындау кезінде әуе кемесінде 50 м;

2) егер ҰПБ-да өзгеше белгіленбесе, 120 м төмен емес биіктікке дейін ұшу бағдарымен жүргізіледі.

504. Әуе кемесінің бақыланатын әуеайлақтан шығуы белгіленген схема бойынша немесе ӘКҚ органы нұсқаулары бойынша жүзеге асырылады.

505. Биіктікке көтерілу кезінде өту биіктігін қиып өткен кезде әуе кемесінің экипажы барометрлік биіктікті өлшегіштердің қысым шкаласын стандартты атмосфералық қысымға (QNE) аударады және олардың көрсетулерін салыстырады.

506. Биіктікке көтерілу барысында әуе кемелерінің экипаждары соқтығысулардың алдын алу борттық жүйесінің (бұдан әрі – САБЖ (TCAS)) жұмыс істеуін болдырмау үшін 7 м/с тік жылдамдық бойынша берілген эшелонға (биіктік) дейінгі 300 м ұсынылған шектеулерге шыдайды.

507. Егер әуе кемесі ӘКҚ органы белгілеген немесе берген орынға ӘКҚ органымен берілген эшелонға (биіктікке) жете алмаса, әуе кемесінің экипажы бұл туралы ӘКҚ органына уақтылы хабарлайды.

508. Берілген эшелонға жету аяқталған соң әуе кемесінің ұшу экипажы барометрлік биіктікті өлшегіштердің көрсетулерін салыстыруға тиіс.

## **91-параграф. Крейсерлік ұшу (бағыт бойынша ұшу)**

509. Әуе кемесінің экипажы ұшуда әуе кемесінің тұрған орнын тұрақты түрде бақылап отырады.

510. Егер бақыланатын ұшу барысында ағымдағы ұшу жоспарынан байқаусызда ауытқу орын алса, әуе кемесінің экипажы мынадай іс-қимылдарды қабылдайды:

1) егер әуе кемесі жол торабынан ауытқыса, әуе кемесінің экипажы берілген жол торабына жылдам қайта оралу мақсатында әуе кемесінің бағдарын түзетеді;

2) егер екі бақылау пункттері арасындағы крейсерлік эшелондағы нақты әуе жылдамдығының орташа мәні айнымайтын болып табылса немесе оның ұшу жоспарында көрсетілген нақты әуе жылдамдығынан плюс-минус 5%-ға өзгертіндігі күтілетін болса, бұл туралы ӘКҚ органына хабарланады;

3) егер кезекті жоспарланған бақылау пунктінен ұшып өтудің нақтыланған есептік уақыты ол туралы ӘКҚ органына хабарланған уақыттан 2 минуттан астам ерекшеленетіндігі байқалса, әуе кемесінің экипажы ӘКҚ органына нақтыланған уақыт туралы хабарлайды.

511. Басқа әуеайлаққа бару бағытын өзгерту мақсатында ұшу жоспарындағы өзгеріс ұшу бағытын өзгерту жүргізілген орыннан бастап осы Қағиданың 433-тармақ талаптарының сақталу шартымен жүргізіледі.

512. Ұшуда қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақындау белгілері туындаған немесе тиісті ақпарат алынған кезде ӘКҚ егер күтілетін шарттарда ұшуға ҰПБ-да рұқсат етілмесе қауіпті аймақты айналып өтуге арналған шараларды қабылдайды. Қауіпті метеорологиялық құбылыстар салдарынан межелі орынға дейін ұшуды жалғастыру мүмкін болмаған кезде ӘК командиріне қосалқы әуеайлаққа қонуды жүргізуге немесе ұшып шығу әуеайлағына қайтып оралуға рұқсат етіледі.

Қабылданған шешім және өзінің іс-қимылдары туралы ӘК командирі байланыс болған кезде одан әрі ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша қажетті шараларды қабылдайтын ӘКҚ органына хабарлайды.

513. Қосалқы әуеайлаққа ұшу оңтайлы ұшу бейінімен ӘКҚ органы қамтамасыз етеді, әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша – әуе жолдарынан тыс (мүмкіндігіне қарай) ең қысқа арақашықтық бойынша қамтамасыз етіледі.

514. Ұшу кезінде әуе кемесінің ұшу экипажы келіп түсетін белгіленген әуеайлақта және қосалқы әуеайлақтарда ұшу бағыты бойынша аэронавигациялық

және метеорологиялық ақпаратты талдайды және отын шығынын қадағалауды жүргізеді.

515. Метеорологиялық жағдайлардың нашарлауы немесе белгіленген әуеайлақтың немесе қауіпсіз қонуды жүргізуге мүмкіндік бермейтін қосалқы әуеайлақтың техникалық жағынан дайын еместігі туралы ақпарат алынған кезде басқаруында әуе кемесі болатын ӘКҚ органы бұл туралы дереу әуе кемесінің экипажына хабарлайды.

516. Аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайды талдау негізінде ӘК командиріне ұшуда қосалқы әуеайлақты таңдауға рұқсат етіледі.

517. АҰҚ бойынша ұшу белгіленген қону әуеайлағы бағытында тек қана, егер ең соңғы қолда бар ақпарат ұшып келудің есептік кезеңіне көрсетілген әуеайлақта немесе межелі орынның қосалқы әуеайлағының бірінде қону пайдалану минимумдары пайдаланыла отырып орындалуы мүмкін екендігін көрсеткен жағдайда жалғастырылады.

518. Қосалқы әуеайлаққа кету шебі тұрған ӘКҚ ауданына шығу кезінде әуе кемесінің экипажы ӘКҚ органына кету шебінен ұшып өтудің есептік уақыты және таңдап алынған қосалқы әуеайлақ туралы хабарлайды.

Егер әуе кемесі ВОЛМЕТ автоматтандырылған жүйесінің хабар тарату аймағынан тыс қалған жағдайда көрсетілген ақпаратты алу кезінде ӘКҚ органы шұғыл түрде нақты және болжанып отырған ауа райы туралы деректерді, сондай-ақ, қосалқы әуеайлақтың немесе белгіленген әуеайлақтың әуе кемесін қабылдауға техникалық дайындығын растауды сұратады және бұл мәліметтерді әуе кемесінің экипажына жеткізеді.

519. Кету шебінен белгіленген әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға шешімді, ӘК командирі егер соңғы ақпарат:

1) ұшып келу уақытына ауа райы болжамы осы Қағидада белгіленген қосалқы әуеайлаққа арналған талаптарға сәйкес келетін метеожағдайлар көзделетінін;

2) белгіленген әуеайлақтағы нақты ауа райы минимумнан төмен болмайтынын;

3) белгіленген әуеайлақтың әуе кемесін қабылдауға техникалық дайындығы туралы растау алынғанын көрсететін болса, қабылдайды.

## **92-параграф. Төмендеу, қонуға кіру және қону**

520. Қонуға кіру басталғанға дейін әуе кемесінің экипажы ӘК командирінің басшылығымен қонуға дайындықты жүргізеді.

521. ҰҚЖ, қону бағдарын ауыстырған немесе бұрын қабылданған шешімдерді өзгертуді талап ететін шарттар пайда болған кезде әуе кемесінің

экипажы қосымша дайындықты және орындалған операцияларды қайта тексеруді жүргізеді.

522. Бақыланатын ұшу кезінде ұшудың крейсерлік эшелонынан (биіктігінен) төмендеуі ӘКҚ органының рұқсаты бойынша орындалады. Төмендеу ҰПБ шектеулерінен аспайтын режимдерде ұшу бағыты және белгіленген схема бойынша жүргізіледі.

Құжаттарда аэронавигациялық ақпарат, сондай-ақ, ӘКҚ органының ақпаратында төмендеу шарттары мен шектеулері жоқ болған жағдайда әуе кемесінің ұшу экипажы төмендеуді ҰПБ-да белгіленген режимдерде жүргізеді.

523. Әуе трассасы бойынша (МВЛ) ұшуды аяқтау нүктесінен бастап қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесіне дейін ӘК маневрлеу ӘКҚ диспетчері сұратқан қонудың белгіленген бағыты (аспаптар бойынша келіп қонудың стандартты бағыты) траекториясы бойынша жүргізіледі.

524. АҰҚ бойынша таулы әуеайлақ аудандарында ұшу кезінде диспетчер сұратқан траекториялар бойынша ӘК төмендеуі радиолокациялық бақылау, борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысының болуы, экипажбен диспетчердің ӘК орналасқан орнын білген кезінде ұшуларды жүргізу жөніндегі (аэронавигациялық төлқұжат) нұсқауда анықталған, қауіпсіз эшелонды (биіктік) қамтығанға дейін жүргізіледі.

525. ӘК минималды қауіпсіз эшелоннан төмен таулы әуеайлаққа қону үшін төмендеуі мына жағдайларда:

1) АҰҚ бойынша ұшу кезінде – қонуға кіру схемасын сақтай отырып, радиолокациялық бақылау немесе борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы болған кезде төмендеу басталғанда белгіленген шебін аралап ұшқаннан кейін;

2) КҰЕ бойынша ұшу кезінде – қонуға кірудің радиотехникалық құралдарын міндетті түрде қолдана отырып осы деректерге сәйкес жүргізіледі.

526. Борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы, үздіксіз радиолокациялық бақылау (экипаждың баяндамасы бойынша) немесе тұрақсыз екі жақты радиобайланыс болмаған кезде минималды қауіпсіз эшелоннан (биіктіктен) төмендету, төмендету және маркирленген шепті аралап ұшқаннан кейін ғана қонуға кіру схемасы бойынша рұқсат етіледі.

527. Осы Қағиданың 138-параграфында көрсетілген жағдайлардан өзге, қолданыстағы жарық сигналы жабдықтары жоқ әуеайлақта (тікұшақ айлағы, қону алаңында) түнде қонуға тыйым салынады.

528. Төмендеу барысында әуе кемелерінің экипаждары САБЖ (TCAS) іске қосылуын болдырмау үшін 7 м/с тік жылдамдық бойынша берілген эшелонға (биіктік) дейінгі 300 м ұсынылған шектеулерге шыдайды.

529. Белгіленген немесе берілген шепке берілген эшелонға (биіктікке) шығу мүмкін болмаған кезде әуе кемесінің экипажы бұл туралы ӘҚК органына уақтылы хабарлайды.

530. Әуе кемелері арасындағы аралықты реттеу мақсатында ӘҚК органы векторлауды жүргізеді, сондай-ақ, осы әуе кемесі үшін рұқсат етілетін шектерде үдемелі және тік жылдамдықтар режимін береді. Векторлауды жүзеге асыру кезінде ӘҚК органы беретін параметрлерді ұстап тұру дәлдігін әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларын ескере отырып, әуе кемесінің ұшу экипажын қамтамасыз етеді.

Векторлау пилотқа әуе кемелерінің экипаждарына қажетті жол торабын ұстап тұруға мүмкіндік беретін нақты бағдарларды көрсету арқылы қамтамасыз етіледі.

531. Егер әуе кемесі бұдан бұрын берілген бағыттан ауытқи отырып, дәлдене бастаса, пилотқа ӘҚК органы мұндай дәлдеудің масаттары туралы хабарлайды.

532. Әуе кемесін векторлауды ӘҚК органы ӘҚК диспетчері пилотқа дербес ұшақ жүргізуді жаңартуға нұсқау және егер әуе кемесін векторлауды орындау нәтижесінде бұдан бұрын берілген бағыттан ауытқыса - әуе кемесінің тұрған жері туралы хабар бергеннен кейін тоқтатады.

533. Аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде бастаған векторлау әуе кемесі аспаптар бойынша қонуға кірудің аяқталу кезеңіне шығуына дейін немесе ӘҚК органынан көзбен шолып кіруге рұқсат алғанға дейін жалғастырылады.

Қонуға кірудің аяқталу кезеңі траекториясына шығу үшін әуе кемесін толық бұру сәті векторлаудың аяқталуы болып табылады. Кіруге рұқсатты ӘҚК органы соңғы берілген бағдармен бір уақытта береді.

534. Кіруге рұқсат алғаннан кейін әуе кемесінің ұшу экипажы қонуға кірудің аяқталу кезеңінде дәлдеу құралдарының қолданыс аймағына кіруге дейін соңғы берілген бағдарды ұстап тұрады, одан кейін ӘҚК органының қосымша нұсқауынсыз қонуға кірудің жалғастырылған аяқталу кезеңінде дәлдеу құралымен берілген желіде әуе кемесін толық бұруды және тұрақтандыруды орындайды.

535. Шұғыл қону талап етілетін әуе кемесіне қонуға кезектен тыс кіру қамтамасыз етіледі.

ӘҚК органына жалпы кезек тәртібінде қонуды күту үшін отынның жеткіліксіз қалдығы туралы хабарлаған әуе кемесінің экипажы шұғыл қону талап етілетін әуе кемелерінен басқа әуе кемелері алдында төмендеуге және кіруге маневр жасауды орындауда басым құқыққа ие болады.

536. Екі әуе кемесі қонуға бір уақытта кірген кезде қонуға кіруді орындау басымдығына алдында, сол жақтан және төмен ұшып келе жатқан әуе кемесі бірінші ие болады.

537. Қонуға кірер алдында әуе кемесінің экипажы:

1) өту эшелонында барометрлік биіктікті өлшегіштердің әуайлақтың QFE немесе QNH қысымына қысымдар шкаласын белгілейді;

2) барлық биіктікті өлшегіштердің көрсетулерін салыстырады;

3) қонуға дайындықты тексереді.

538. Қонуға көзбен шолып кіру немесе шеңберлі маневр жасауды қолдана отырып, кіру кезінде әуе кемесінің экипажы ӘКҚ органына ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы орнатылғандығы туралы хабарлайды және қонуға кіруді жалғастыруға рұқсат алады.

539. Бақыланбайтын әуеайлаққа немесе әуеайлақ (әуе және (немесе) жерүсті) қозғалысына қызмет көрсету уақытша жүргізілмейтін қону алаңы мен бақыланатын әуеайлаққа ұшу кезінде қонуға кірер алдында ӘК командирі:

1) бақыланатын әуе кеңістігінде ұшуды орындау кезінде қонудың мөлшерленген уақыты мен орнын ӘҚҰ органына хабарлайды;

2) ӘКҚ қонуға кіру алдында:

әуеден ҰҚЖ тексеріп қарауды және оның жағдайы мен жарамдылығын бағалауды орындайды;

ол тұрған жауапкершілік ауданында ӘКҚ органының байланыс жиілігінде қону орны және магниттік бағдары туралы мәліметтерді жеткізеді. ӘКҚ органымен байланыс болған кезде жерге қонғаннан кейін оған қону туралы хабарлайды.

**Ескерту. 539-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

540. Егер хабарланған метеорологиялық көріну немесе ҰҚЖ-дағы көріну мәні белгіленген пайдалану минимумынан төмен болса, АҰҚ бойынша қонуға кіру аэронавигациялық ақпарат құжаттарында белгіленген глиссадаға кіру биіктігіне дейін жалғастырылады.

541. Егер глиссадаға кіру биіктігінен ұшып өткеннен кейін белгіленген пайдалану минимумынан төмен метеорологиялық көріну немесе ҰҚЖ-дағы көріну мәні алынса, экипажға DA/H немесе MDA/H дейін төмендеуді жалғастыруға және жақындау шырақтарымен немесе қону бағыты бойынша басқа да бағдарлармен, ал ИКАО III санаты бойынша қонуға кіру кезінде ҰҚЖ осьтік және қону шырақтарымен сенімді көзбен шолу байланысы орнатылса және көріну шарттары ҰҚЖ кірме ұшын (ҰҚЖ кірме шектегіш шырақтары) үздіксіз бақылауға мүмкіндік берсе, қонуда жүргізуге рұқсат етіледі. ӘКҚ көрсетілген жағдайда ұшу қауіпсіздігіне жауап береді.

**Ескерту. 541-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

542. ҰҚЖ-дағы көріну белгіленген пайдалану минимумдарының сақталуын айқындау үшін пайдаланылатын бір немесе бірнеше бақылау нүктелерінде (ҰҚЖ жерге қону нүктесі, ортаңғы нүктесі және алыстағы аяғы)

ҰҚЖ-ның үш бөлігінде көріну ұзақтығы туралы ақпарат болған кезде (ҰҚЖ жерге қону аймағы, ортаңғы нүктесі және соңғы) ӘҚК органының немесе АТІS хабарлары бойынша, ӘҚК қонуды орындау үшін ҰҚЖ-дағы көрінудің хабарланған мәндері бойынша мыналарды ескереді:

1) қолмен жүргізу тәртібінде:

ҰҚЖ жерге қону аймағы, ортаңғы нүктесінде – пайдалану минимумынан төмен емес жерде;

ҰҚЖ-ның соңғы нүктесінде – 75 м кем емес;

1) автоматты режимде:

жерге қону аймағында - пайдалану минимумынан төмен емес жерде;

ҰҚЖ ортаңғы нүктесінде – 125 м кем емес;

ҰҚЖ-ның соңғы нүктесінде – 75 м кем емес;

**Ескерту. 542-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

542-1. 3В (САТ ШВ) санаты бойынша қонуға кіру кезінде ҰҚЖ-дағы көрінудің ұзақтығы пайдалану минимумынан төмен болмауы тиіс.

**Ескерту. 542-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

543. ӘК командирі, егер:

1) 800 м төмен қатты нөсерлі жаңбыр түріндегі метеорологиялық көріну мүмкіндігі ӘК желдің қатты тұруы туралы алдын ала ескерту жүйесімен жабдықталмаған;

2) қону қауіпсіздігіне қауіп төндіретін құстардың топтануы байқалады;

3) төмендеу глиссадасында төмендеу градиентін ұстап тұру үшін егер ҰПБ-да өзгеше көзделмесе барынша номиналды қозғалтқыштардың жұмыс режимін ұлғайту талап етілсе;

4) жақындау шырақтарымен немесе қону бағыты бойынша басқа да бағдарлармен сенімді көзбен шолу байланысы орнатылғанға дейін шешім қабылдау биіктігі және (немесе) жерге қауіпті жақындау дабылы іске қосылса;

5) коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асыру кезінде қонуға кіру егер ҰПБ-да өзгеше белгіленбесе, аспаптық метеорологиялық жағдайларда ұшу кезінде әуеайлақ деңгейінен 300 м биіктікке жету кезінде немесе көзбен шолу

метеорологиялық жағдайларында ұшу кезінде әуеайлақ деңгейінен 150 м биіктікке жету кезінде ҰЖБ-да белгіленген талаптар бойынша тұрақтандырылмаса;

6) қонуға дәлме-дәл кіру кезінде немесе қонуға тігінен дәлдеу арқылы кіру кезінде DA/H жетуге дейін жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті бағдарларымен сенімді көзбен шолу байланысы орнатылмаса;

7) аспаптық метеорологиялық жағдайларда қонуға дәлме-дәл емес схемасы бойынша кіру кезінде үзілісті кіру нүктесіне жеткенге дейін жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті бағдарларымен сенімді көзбен шолу байланысы орнатылмаса;

8) кеңістіктегі әуе кемесінің жағдайы және ҰҚЖ-ға қатысты оның қозғалыс параметрлері қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе;

9) DA/H немесе MDA/H төмен құлдылау кезінде жақындау шырақтарымен (ҰҚЖ шырақтары) немесе жерүсті бағдарларымен көзбен шолу байланысы жоғалса;

10) әуе кеңістігінде немесе ұшу жолағында ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін кедергілер пайда болса;

11) қонуға есеппен кіру оны орындау қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе;

12) ӘК ҰҚЖ-дағы ұшу-техникалық сипаттамасының нақты ауа-райын есепке ала отырып шектеу жағдайының сәйкес еместігі туралы ақпарат алынса төмендеуді тоқтатады және үзілісті қонуға кіруді (екінші айналымға кету) орындайды.

**Ескерту. 543-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

544. Қонуға үзілісті кіруді (екінші айналымға кету) орындағаннан кейін ӘК командирі отын көлеміне және қосалқы әуеайлаққа қону немесе одан ұшудың күтілетін шарттарына байланысты қонуға қайта кірудің мүмкіндігі туралы шешім қабылдайды.

545. Әуе кемесінің түнде қонуы қону шамдары қосылып орындалады. Тұманда және жарықты экран қалыптастыратын басқа да метеорологиялық құбылыстарда қону кезінде шамдарды қосу биіктігі мен оларды пайдалану тәртібін ӘК командирі айқындайды.

ҰҚЖ бөлігінде минимумнан төменгі мәнге дейінгі көрінуді нашарлататын, метеокұбылыс немесе өндірістік түтін болған кезде тікұшақ командиріне қызмет диспетчерінің келісімі бойынша метеожағдай оның минимумына сәйкес келетін ҰҚЖ сол бөлігіне қонуға рұқсат беріледі.

546. Әуеайлақтағы ұшып шығулар, қонулар және ерекше метеорологиялық жағдайлардағы бағыттар бойынша ұшулар осы Қағидалардың 6-тармағының талаптарына сәйкес орындалады.

Ескерту. 546-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

### **93-параграф. Соқтығысулардың алдын алудың борттық жүйесін (ACAS-TCAS) пайдалану**

547. Пайдаланушы ACAS (TCAS) пайдалану рәсімін белгілейді:

1) оның бұл жағдайға сәйкес келмейтін жағдайлардан басқа соқтығысу қауіптерін (Resolution Advisories (RA), қысқартылған атауы ағылшын тілінде)) сейілту бойынша ұсынымдар берілетін режимде пайдаланылуын;

2) соқтығысудың (RA) алдын алу және ұсынымдар берілетін режимде.

548. ACAS (TCAS) жабдығымен берілетін соқтығысу қатерінің алдын алу бойынша ұсынымдар ӘКҚ органы нұсқауларына қатысты басым болып табылады.

### **94-параграф. Тікұшақтармен ұшу ерекшеліктері**

549. Тікұшақтармен ұшу жолаушыларды, багажды, поштаны, жүктерді тасымалдау және әуеайлақтарға, тікұшақ айлақтарына, дайындалған қону алаңдарына және әуеден таңдап алынған алаңдарға қона отырып, авиациялық жұмыстарды, іздестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын орындау мақсатында орындалады.

550. Тау шыңдарында, шоқыларда, терассаларда орналасқан; ғимараттардың шатырларында, көтеріңкі платформаларда, теңіз (ішкі су) кемелерінің палубаларында, қалқымалы бұрғылау қондырғыларында жабдық алған қону алаңдарына ұшу осы Қағидаға, әуе кемесі ҰПБ талаптарына және қону алаңдарына ұшуды жүргізу нұсқаулықтарына сәйкес жүргізіледі.

551. Ұшақтармен және тікұшақтармен бір мезгілде пайдаланылатын әуеайлақтарда тікұшақтарға арналған жеке старты бар арнайы алаңдар жабдықталады.

Ұшақтар мен тікұшақтардың бірлескен ұшуын ұйымдастыру тәртібі осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықпен (аэронавигациялық паспорт) анықталады.

552. Ұшып көтерілу және қону үшін тікұшақ командирі ӘКҚ органымен келісім бойынша ұшып көтерілу-қону жолақтарының бір бөлігін немесе егер бұл

осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта (аэронавигациялық паспорт) көзделсе, ұшу алаңының кез келген басқа бөлігін пайдаланады.

553. АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау кезінде тікұшақ командиріне қосалқы қону алаңдары ретінде ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулығы бар қону алаңдарын пайдалануға рұқсат етіледі.

554. Сырғымалы шассиі бар тікұшақтар жердің үстіңгі бетінің ("әуе жастығы" ) әсерін пайдалана отырып және кедергілерге дейінгі белгіленген арақашықтықты сақтай отырып, ұшып келуді белгілеу бойынша тұрақ орнынан ұшып көтерілу орнына және кері рульдеуді орындайды

555. Тікұшақтың қозғалтқышын (қозғалтқыштарын) іске қосар алдында көтеру бұрандасының екпінінен ұлғайтылуы мүмкін заттар оның ұштарынан көтеру бұрандасының бір диаметрінен кем емес арақашықтыққа алыстатылуға тиіс.

556. Көтеру жүйесін қоса отырып, қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) іске қосу және сынап көруді экипаж құрамы толық болған кезде тек қана тікұшақ командирі, сондай-ақ, тікұшақты сенімді арандап байлауды қамтамасыз ету кезінде көрсетілген сынап көруді өткізу үшін қажетті дайындықтан өткен бортмеханик және инженерлік-техникалық персонал жүргізеді.

557. Тікұшақты рульдеу кезінде көтеру бұрандасы қалақтарының ұшынан кедергілерге дейінгі арақашықтық көтеру бұрандасының жарты диаметрінен кем болмауға тиіс.

558. Тікұшақты рульдеу кезінде тікұшақтың көтеру бұрандасы екпінінен және ол ұлғайтуы мүмкін заттардан басқа әуе кемелеріне зиянды әсер болмауға тиіс.

559. Әрбір ұшып көтерілу алдында тікұшақ командирі орталықтану есебін тексеру және ұшып көтерілу әдісін анықтау, тікұшақ жүйелерін сынап көру, қуат қондырғылары мен басқару органдарының жұмысын тексеру мақсатында бақылау ілінуін орындайды. Бақылау ілінуінің биіктігін тікұшақ командирі анықтайды.

560. 10 метрге дейінгі биіктікте ілінуге және орын ауыстыруға егер ҰПБ-да өзгеше белгіленбесе тікұшақ командирі минимумына қарамастан 500 метрден төмен емес көріну және бұлттардың биіктігі 50 метрден төмен емес кезде рұқсат етіледі.

561. Авиациялық-химиялық жұмыстарды, оқу және жаттығу ұшуын орындау кезінде бақылау ілінуі ұшу басталар алдында жүргізіледі. Бақылау ілінуінен кейін тікұшақтың жерге қонуы міндетті емес.

562. Тікұшақтың ілінуінде, ұшып көтерілуінде және қонуында маневр жасау кезінде көтеру бұрандасы қалақтарының ұшынан арақашықтық мыналардан:

1) қозғалтқышы (қозғалтқыштары) жұмыс істеп тұрған әуедегі немесе жердегі әуе кемелеріне дейін - көтеру бұрандасының екі диаметрінен;

2) жеңіл және шамадан тыс жеңіл ӘК дейін - көтеру бұрандасының екі диаметрінен;

3) басқа кедергілерге дейін - көтеру бұрандасының жарты диаметрінен, бірақ 10 м төмен емес;

4) теңіз кемелері палубалары (ішкі су көлігі кемелері), аландар үстіндегі, жер немесе су үстіндегі көтеріңкі кедергілерге дейін таңбалауға және осы әуеайлақтарда ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарға сәйкес кем болмауға тиіс.

563. Екпін ала (жүріп өту) отырып, ұшып көтерілу-қону жолағынан тікұшақтың ұшып көтерілуі (қонуы) Ұшуды пайдалану жөніндегі басшылық талабына сәйкес оның ұзындығы кезінде жүзеге асырылады.

564. Тікұшақтың тұрақ орнынан ұшып көтерілуіне және оған қонуына мына шарттармен рұқсат етіледі, егер:

1) тұрақ орны осы мақсаттар үшін анықталса;

2) тікұшақ басқа әуе кемелерінің ұшып көтерілуіне және қонуына кедергі келтірмесе;

3) осы Қағиданың 562-тармағының талаптары қамтамасыз етілсе;

4) көтеру бұрандалары жерүсті бағдарларымен қажетті көзбен шолу байланысының жоғалуына әкеп соғатын құйын тудырмаса;

5) әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта (аэронавигациялық паспорт) көзделсе.

565. Биіктікке көтерілу және қонуға кіру кезінде кедергілердің үстінен кемінде 10 метрден жоғары, жердегі әуе кемелерінің үстінен тікұшақтың көтеру бұрандасының екі диаметрінен төмен емес ұшып өтуге рұқсат етіледі.

566. Жақындау шарттары, көлемі және жай-күйі белгісіз әуеден таңдалған алаңға қону оның қонуға жарамдылығын тексеріп қарау және анықтау мақсатында үстінен бақылап ұшып өткеннен (ұшып өтулерден) кейін орындалады.

567. Үстіңгі бетінің жай-күйі белгісіз әуеден таңдалған алаңға қону оны жерүсті тексеріп қарағаннан, топырақ беріктігін және қонуға жарамдылығын анықтағаннан кейін орындалады. Алаңның жай-күйін тексеріп қарауды және бағалауды экипаждың бір мүшесі немесе даярланған маман жүргізеді. Экипаждың бір мүшесін (даярланған маманды) түсіру іліну режимінде, тікұшақтың қонуы – оның белгісі бойынша жүргізіледі.

Қону мүмкін болмаған кезде тікұшаққа жүк тиеу және түсіру экипаждың бір мүшесінің немесе даярланған маманның басшылығымен тиісті тікұшақ үлгісінің ҰПБ ұсынымдарына сәйкес іліну режимінде орындалады.

Сырғымалы шассиі бар тікұшақтармен әуеден қону алаңын таңдау кезінде, сондай-ақ, егер тікұшақ экипажы бір пилоттан тұратын болса, қону алаңын жерүсті тексеріп қарау жүргізілмейді.

568. Әуе жастығының әсер ету аймағынан тыс тікұшақтың іліну режимін пайдалануды талап ететін жұмыстар, сондай-ақ, жер бедері күрделі жерде немесе қар (тозаң) бұрқасыны пайда болуы мүмкін жағдайларда әуеден таңдалған қону алаңынан ұшып көтерілу және қону "әуе жастығының" әсер ету аймағынан тыс тікұшақтың іліну режимінде маневр жасауға мүмкіндік беретін ұшы массасымен орындалуға тиіс.

569. Қону алаңында қар (тозаң) болған кезде қар (тозаң) бұрқасынының пайда болу мүмкіндігін болдырмайтын немесе азайтатын шаралар қабылданады.

570. Ұшып көтерілудегі іліну алдында қар (тозаң) бұрқасыны пайда болған жағдайда экипаж көтеру бұрандасының желдету екпінімен қарды (тозаңды) жерүсті бағдарларының тұрақты көрінуі пайда болғанға дейін үрлейді.

Қар басқан (тозаңданған) алаңға қону кезінде іліну "әуе жастығының" әсер ету аймағынан тыс орындалады. Төмендеу және қону жерүсті бағдарларымен тұрақты көзбен шолу байланысы кезінде орындалады.

571. Қар (тозаң) бұрқасынында іліну кезінде жерүсті бағдарларының көрінуі жоғалған кезде экипажға тікұшақты құйын аймағынан жоғары шығару қажет. Жерүсті бағдарлары көрінбейтін кезде қар (тозаң) бұрқасынында ілінуге, ұшып көтерілуге және қонуға тыйым салынады.

572. Тікұшақтың су беті үстінде ілінуі көтеру бұрандасының бір диаметрінен төмен емес биіктікте жүргізіледі. Биіктік радио биіктікті өлшегіш арқылы және судағы қалқып жүрген хаттар бойынша көзбен шолып анықталады.

Судағы адамдарға көмек көрсету кезінде оларды көтеру бұрандасының жел екпінінен болатын толқындардың ұруын және қалқып жүрген заттардың тиюін болдырмау үшін адамдарды бортқа шығаруға арналған іліну және төмендеу тігінен орындалады.

573. Таулы жерлерде ұшуды жүргізу кезінде бағытты шатқалдар бойымен түзеуге рұқсат етіледі, бұл ретте ұшу биіктігінде шатқалдың ең төменгі ені 500 метрден төмен болмауға және қажет болған жағдайда 180° (градус) бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етуге тиіс. Бұрылуды орындау кезінде көтеру бұрандасы қалақтарының ұшынан тау бөктерлеріне дейінгі ең төменгі арақашықтық 50 метрден төмен болмауға тиіс.

**95-параграф. Оқу және жаттығу ұшуы, аспаптар бойынша ұшуға еліктеу**

574. Егер әуе кемесі қосарланған (қосарлы) басқару жүйесімен жабдықталмаса, онда оқу және жаттығу ұшуын орындауға тыйым салынады (ұшуы басқарылатын бос аэростаттарды қоспағанда).

575. Мынадай шарттарды сақтамай аспаптар бойынша ұшуға еліктеуді жүргізуге тыйым салынады:

- 1) жеткілікті түрде шолуға болатын екінші басқару креслосын пилот куәлігі және тиісті біліктілік бағалары бар тұлғаның иеленуі;
- 2) әуе кемесінің бос аэростаттарда ұшуы басқарылатын ұшуды қоспағанда қосарланған (қосарлы) басқару жүйесімен жабдықталуы;
- 3) әуе кемесінде жолаушылардың болмауы.

576. Оқу және жаттығу ұшуларын орындағанда әуе кемесінің бортында екеуден көп емес жаттығатын немесе оқитын әуе кемесінің экипажы немесе төрт ұшқыш болады.

Қозғалтқышты сөндіріп ұшуды орындауда немесе әуе кемесінің бортына аудару режимінде бір жаттығатын (оқитын) әуе кемесінің экипажы болуы тиіс.

## **96-параграф. Бақылау-сынау және бақылау ұшулары (үстінен ұшу)**

577. Бақылау-сынау және бақылау ұшулары (үстінен ұшу) аса маңызды ұшуларды орындау алдында әуе кемесінің дұрыстығын және пайдалануға жарамдылығын, олардың жүйесін тексеру мақсатында, жөндеуден, қозғалтқыштар мен жабдықтарды ауыстырғаннан кейін, сондай-ақ радиожарық техникалары құралдарының жұмысын, әуеайлақта төмендеу және қонуға бет алу схемасын тексеру үшін орындалады.

578. ӘК бақылау-сынау ұшулары көрінуі кем дегенде 2000 м және бұлттардың төменгі шегінің биіктігі кем дегенде 200 м болған кезде күндіз жүргізіледі, бірақ бұл осы айлақтағы ұшуларды орындау жөніндегі нұсқауда (аэронавигациялық паспорт) белгіленген минимумнан төмен болмауы тиіс.

579. Бақылау ұшулары (үстінен ұшу):

- 1) экипаж, ӘК және әуеайлақтың қолданыстағы метеорологиялық шектеулері шегінде әуе кемесінің әр түрі үшін әзірленген бағдарламаларға сәйкес;
- 2) уәкілетті орган келіскен бағдарламалар бойынша осы құралдардың ұшу кезінде тексерілуін қамтамасыз ететін минимумы кезінде тәуліктің кез келген уақытында жер үстіндегі радиожарық техникалық құралдарын тексеру үшін, бірақ осы әуеайлақ үшін белгіленген минимумнан төмен емес жағдайда;
- 3) әзірленген әуеайлақтық төмендеу схемаларын аралап ұшу және қонуға кіру үшін – шеңбер биіктігінде көзбен шолып ұшуды қамтамасыз ететін, метеожағдай кезінде тек күндіз жүргізіледі.

580. Зауыттарда жөндеуден және ұшу кезінде сынаудан өткен ӘК оларды азаматтық авиация ұйымдарының өкілдері қабылдаған кезде ұшуда осы ұйымдардың экипажы тексереді.

581. Бақылау ұшуының бағдарламасына байланысты ұшуға арналған тапсырмаға ғылыми-зерттеу ұйымдарының қызметкерлері, инженерлік-техникалық құрамның адамдары және басқа да мамандар енгізіледі. Оларды ұшуға арналған тапсырмаға енгізу туралы шешімді пайдаланушы немесе АОН мақсатында ұшуды орындаған жағдайда әуе кемесінің иесі қабылдайды.

## **97-параграф. Көрсету және көрсету мақсатындағы ұшулар**

582. Әуе кемелерінің көрсету және көрсету мақсатындағы ұшуларды орындауы үшін әуе кемесінің немесе ұшатын аппараттардың тұрғын үй алаңдары мен адамдар жиналатын жерлерге құлауын болғызбайтын қауіпсіздік шараларын сақтай отырып, белгіленген аудандардан тыс немесе елді мекендердің үстінен арнайы бөлінген әуе кеңістігінде орналасқан арнайы аймақтар (ұшу аймағы) белгіленеді.

583. Көрсету және көрсету мақсатындағы ұшуларды:

- 1) халық тығыз қоныстанған аумақтың немесе елді мекендердің үстінен;
- 2) бұқаралық іс-шараларды өткізгенде адамдар жиналатын жерлерге 200 м жақын;
- 3) әуе трассасына 8 км жақын;
- 4) бұлтта;
- 5) ақиқат биіктіктен 50 м төмен;
- 6) көру мүмкіндігі 3000 м аз қашықтықта орындауға тыйым салынады.

584. Әуе кемелерінің және басқа да ұшатын аппараттардың көрсету және көрсету мақсатындағы ұшуларын ұйымдастырушы оларды орындау жөнінде арнайы нұсқаулық әзірлейді.

## **98-параграф. Планерлерді сүйреу**

585. Төмендегі шарттарды сақтамай:

- 1) қажетті біліктілігі бар сүйреп апаруды жүзеге асыратын ӘК командирі;
- 2) сүйреп апаруды қауіпсіз жүргізуге мүмкіндік беретін ілмекті құрылғымен жабдықталған, сүйреп апаруды жүзеге асыратын әуе кемесі;
- 3) жабдықталған жағдайдағы планердің ең жоғары салмағының 80 пайызынан кем емес және 200 пайызынан аспайтын құрамдастарының үзілу беріктігіне ие сүйрейтін арқан (сым арқан) қолданатын әуе кемесінің планерді сүйреп апаруды

орындауына тыйым салынады. Егер төмендегі шарттар сақталса екі еседен көп жабдықталған жағдайда планердің ең жоғары салмағынан асып түсетін үзілу беріктігіне ие сүйреп апаратын арқан қолдануға рұқсат етіледі:

сүйреп апаратын арқанды планерге бекіткен жерде планердің жабдықталған жағдайындағы ең жоғары салмағының кемінде 80 пайызын құрайтын және осы салмақтан екі есе асып түсетін үзілу кедергісіне ие сақтандырғыш сырға орнатылса;

сүйреп апаруды жүзеге асыратын әуе кемесіне сүйрейтін сым арқанды бекіткен жерде орнатылған сақтандырғыш сырғаның үзілуге кедергісі 25 пайыздан асып түсетін және планерге сүйрейтін арқанды бекіткен жерде жабдықталған жағдайдағы планердің ең жоғары салмағынан екі есе асып түсетін үзілу кедергісіне ие сақтандырғыш сырға орнатылса, екі еседен көп жабдықталған жағдайда планердің ең жоғары салмағынан асып түсетін үзілу беріктігіне ие сүйреп апаратын арқанды қолдануға рұқсат етіледі.

586. Бақыланатын әуе кеңістігінде сүйреп апаруды жүргізу басталғанға дейін сүйреп апаруды жүзеге асыратын ӘК командирі сүйреп апаруды жүргізу туралы ӘҚҚ органына хабарлайды.

Сүйреп апару басталғанға дейін сүйреп апаруды жүзеге асыратын әуе кемесінің ұшқышы мен планердің ұшқышының арасында ұшып көтерілу дабылы мен ағытуды, әуе жылдамдығы мен әр ұшқыш үшін авариялық жағдайдағы іс-қимыл тәртібін қоса алғанда, өзара іс-қимыл тәртібі туралы уағдаластыққа қол жеткізу керек.

587. Егер бұл үшінші тұлғаның өмірі немесе мүлкі үшін қауіп төндіруі мүмкін болса, планерді ағытқаннан кейін сүйреп апаратын арқанды әдейі тастауды жүзеге асыруға тыйым салынады.

## **6. Ерекше жағдайлардағы ұшу және ұшудағы ерекше жағдайлар**

588. Ерекше жағдайлардағы ұшуға:

1) мұзды аймақтардағы, найзағайлы әрекетті және күшті нөсерлі жауын-шашын, күшті шайқалу, атмосфераның жоғары электрлік белсенділігі, желдің ұйытқуы, шанды боран, радиоактивті бұлттар кезіндегі ұшу;

2) таулы және бағдарлану қиын жерлердегі, шөлейттердегі және су бетіндегі ұшу;

3) қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшу жатады.

589. Ұшу кезінде қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағына жақын келу белгілері пайда болған немесе тиісті ақпараттар алған кезде әуе кемесінің командирі егер ұшуға күтілетін жағдайда РЛЭ рұқсат бермесе, қауіпті аймақты айналып өту үшін шаралар қабылдауға міндетті.

590. Қауіпті метеорологиялық құбылыстар аймағын айналып өту үшін ұшу бағытын немесе эшелонын (биіктігін) өзгертуге осы Қағиданың 367-тармағында көзделген жағдайларды қоспағанда, ұшу оның тікелей басқаруымен орындалатын ӘҚК органның келісімімен ғана рұқсат етіледі.

### **99-параграф. Мұздану аймағындағы ұшу**

591. Осы жағдайларда пайдалануға жіберілмейтін әуе кемелерінде мұздану жағдайында ұшуға тыйым салынады.

592. Ұшудың барлық кезеңінде мұздануға қарсы жүйе, егер РЛЭ жүйені пайдаланудың басқа тәртібін көздемесе, мұз қатуы мүмкін аймаққа кіргенге дейін қосылуы тиіс.

593. Егер экипаж қабылдаған мұзданумен күрес жөніндегі шаралар тиімсіз болса және осы жағдайларда ұшуды қауіпсіз жалғастыру қамтамасыз етілмесе, ӘК командирі асығыстық сигналын қолданып, ӘҚК органымен келісім бойынша ұшуды қауіпсіз жалғастыруға болатын ауданға шығу үшін ұшу биіктігін (бағытын) өзгертуге және қосалқы әуеайлаққа кету жөнінде шешім қабылдауға міндетті.

### **100-параграф. Найзағай әрекеті және күшті нөсерлі жауын-шашын аймағындағы ұшу**

594. Найзағай әрекетінің және күшті жауын-шашынды аймақтарды кесіп өтіп ұшуға шешім қабылдаған кезде әуе кемесінің командирі:

- 1) найзағайдың сипатын (ішкі салмақтық, қарсы алдынан);
- 2) найзағайлы (нөсерлі) ошақтардың орналасуын және орын ауыстыруын, оларды айналып өту мүмкін болатын бағыттарын өзгертуді;
- 3) қосымша отын құю қажеттігін ескеруге міндетті.

Таулы жерлерде өтетін ұшу бағыты бойынша қарсы беттегі найзағайлардың болуы мен оларды болжау кезінде КҰЕ бойынша төменгі эшелоннан төмен болса, ұшуға шешім қабылдауға тыйым салынады.

595. Найзағай ошақтарын байқаудың борттық РТҚ-сыз және жер үстіндегі радиолокациялық бақылау болмаған кезде найзағай әрекетінің аймағында АҰЕ бойынша ұшуға тыйым салынады.

596. Ұшу әуеайлағы ауданында ірі түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттану болған кезде экипаж борттық метеорологиялық радиолокатордың көмегімен ұшу және әуеайлақ ауданынан шығу аймағын тексеріп қарап, ұшу мүмкіндігін бағалап, ірі түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттануды, күшті нөсерлі жауын-шашынды аймақты айналып өту тәртібін анықтайды.

597. Найзағай әрекеті (күшті нөсерлі жауын-шашынды) аймағына әуе кемесі жақындаған кезде ӘК командирі ӘҚҚ органымен өзінің іс-қимылын келісе отырып, ұшуды одан әрі жалғастыру мүмкіндігін бағалайды, аймақты айналып өтуге шешім қабылдайды.

598. Диспетчер радиолокаторларды, метеорологиялық ақпаратты әуе кемесіне түскен хабарды пайдалана отырып, экипажды бұлттанудың, найзағай ошақтары орналасуының, олардың ығысу бағытының сипаты және найзағай ошақтарын айналып өту бағыты туралы ұсыныс беру туралы хабардар етеді. Жердегі радиолокаторлардың экранында ірі түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттар жоқ болған кезде диспетчер бұл туралы экипаждарға хабарлайды, және АМСГ деректері мен әуе кемелерінің борттарынан түскен хабарды пайдалана отырып, экипаждарды бақыланатын кеңістіктегі метеорологиялық жағдай туралы хабардар етеді. Бұл жағдайда ірі түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттардың ошақтарын айналып өту борттық РЛС немесе көзбен шолу бойынша жүргізіледі.

599. Ұшу кезінде найзағайлы ошақтарға жалғасатын ірі түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттарды көзбен шолып байқаған кезде, оларды кемінде 10 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етіледі. Берілген биіктікте аталған бұлттарды айналып өту мүмкін болмаған жағдайда бұлттың астымен немесе оның үстімен көзбен шолып ұшуға рұқсат етіледі.

Бұлттың астымен ұшуға тек күндіз, нөсерлі жаңбыр аймағынан тысқары, егер :

1) әуе кемесінің ұшу биіктігі жер бедері мен жасанды кедергілер үстіндегі нағыз қауіпсіз биіктіктен кем емес, бірақ барлық жағдайларда да, жазық пен қыратты жерлерде кемінде 200 метр және таулы жерлерде кемінде 600 метр болғанда;

2) әуе кемесінен бұлттың төменгі шегіне дейінгі тік қашықтық кемінде 200 метр болғанда рұқсат етіледі.

Ірі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттың жоғарғы шегі үстімен кемінде 500 метр жоғары ұшуға рұқсат етіледі.

600. Ұшу кезінде күшті-түйдек, құйынды-жаңбырлы бұлттарды байқаған кезде борттық РЛЖ-мен осы бұлттарды жарықтың жақын шегінен кемінде 15 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етіледі. Жекелеген найзағай ошақтары бар қарсы беттегі бұлтты кесіп өтуді борттық РЛЖ экранындағы жарық шегі арасындағы кемінде 50 км жерде жүргізуі мүмкін.

601. Нөсерлі жауын-шашын жағдайларында ұшу мен қонуға бет алу кезінде экипаж әуе кемесінің көру мүмкіндігінің нашарлауын және аэронавигациялық сипаттамаларын ескереді.

602. Әуе кемелерінің экипаждарына ірі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлтқа және күшті нөсерлі жауын-шашынды аймаққа әдейі енуге тыйым салынады.

## **101 параграф. Күшті шайқалу аймағындағы ұшулар**

603. Мүмкіндікті шайқалу аймағына кірер алдында және оған кенеттен тап болған жағдайда ӘКК "Белдікті байлаңыз" таблосын қосып, жолаушылар креслодағы таңғыш белдікті байлайды.

604. ӘК күшті шайқалуға тап болған кезде ӘКК ӘК қауіпті аймақтан шығарады.

605. Биіктігі кемінде 900 м таулы жерлерде ҰЕҚ бойынша ұшу кезінде және ӘК күшті шайқалу аймағына түскен кезде ӘКК диспетчердің рұқсатымен биіктікпен ӘК осы аймақтан шығарып, ұшып шығу әуеайлағына қайтады немесе қосымша әуеайлаққа барады.

606. ӘК ұшу қауіпсіздігін тудыратын күшті шайқалу аймағына түскен кезде ӘКК осы Қағиданың 367-тармағына сәйкес ұшу биіктігін өзгертуге рұқсат береді.

Жаңа эшелонды алып, ӘКК ӘҚҚ органымен келісім бойынша ӘК әуе трассасына немесе ЖӘЖ шығарады.

607. Бұлттармен байланыспаған және көзбен шолып анықтаған тікелей құйындарды экипаж айналып өтеді.

Көзбен шолып анықталған, түйдек-жауынды бұлттармен байланысты тікелей құйындарды (қара құйын) олар көрінетін бүйірлі шегінен кемінде 30 км жерде алыстан айналып өтеді.

## **102-параграф. Атмосфераның электрлік белсенділігі жоғары аймақтағы ұшу**

608. Күшті электрлеу белгілері пайда болған кезде бір УКВ радиостанция сөндіріледі, егер бұл мүмкін болса, түнде әуе кемесінің экипажы кабинасының жарығы қосылады.

609. Әуе кемесінің күшті электрлену белгілері:

- 1) дауыс естігіштегі шу мен ызың;
- 2) радиоконпас стрелкасының ретсіз шайқалуы;
- 3) тәуліктің қараңғы мезгілінде кабина әйнектерінде ұшқын мен тұйықтама ұштарының жарқыл беруі болып табылады.

Электрленудің пайда болуы +5-тен -10 градусқа дейінгі аралықтағы бұлт қабатында неғұрлым басым болады.

Әуе кемесінің командирі күшті электрлену белгілері пайда болған кезде бұл туралы ӘҚҚ-ның диспетчерлік органына баяндайды және диспетчердің қауіпті аймақтан шығу жөніндегі ұсынымдарын орындайды.

610. Электрленуі жоғары аймақтарда ұшу биіктігін өзгерту РЛЭ талаптарына сәйкес ұшудың көтерілген тік және азайтылған үдемелі жылдамдығымен орындалады.

Бұлт қабатынан шыққаннан кейін, басқа қабатқа кіргенге дейін ұзақтығы 5-10 секунд көлденең алаңда орындалады.

Берілген эшелонда ұшудың қауіпсіздігіне қатер төнген кезде әуе кемесі командирінің осы Қағиданың 365-тармағына сәйкес әрекет етеді.

611. Әуе кемесі атмосфералық электрлік разрядқа тап болған жағдайда әуе кемесінің экипажы:

- 1) ӘҚК органына әуе кемесінің зақымдану фактісі, метеорологиялық жағдай, ұшу орны және биіктігі туралы баяндауы;
- 2) қозғалтқыштардың жұмыс параметрлерін қадағалауы;
- 3) электр жабдығының, пилотажды-навигациялық жабдықтарының жұмысын тексеруге;
- 4) ақауларды табу мақсатында әуе кемесін қарап шығуы;
- 5) істен шығу мен бұзылу байқалған кезде РЛЖ-ге сәйкес әрекет ету қажет.

### **103-параграф. Желдің ығысуы жағдайындағы ұшу**

612. Желдің ығысуы жағдайында ұшу немесе қонуға бет алу кезінде:

- 1) РЛЖ талаптарына сәйкес есепті жылдамдықты арттыру;
- 2) үдемелі және тік бағыттағы жылдамдықтың өзгеруіне барынша бақылауды жүзеге асыруы және ұшудың есепті параметрлері берілген траекториясы ауытқи бастаса дереу қалпына келтіруі;
- 3) қонуға бет алған кезде егер төмендеудің берілген глиссадасын ұстап тұру үшін қозғалтқыштардың жұмыс режимін номиналға дейін және/немесе 200 м биіктікті ұшып өткеннен кейін арттыру қажет болса ҰҚЖ дәлізіне қатысты тік бағыттағы төмендеу жылдамдығы 3 метр/секундқа және есепті жылдамдықтан да артатын болса, ұшу режимін пайдалана отырып тез арада екінші айналымға өту қажет.

613. Күшті жел жағдайында ұшуға немесе қонуға бет алуға тыйым салынады.

### **104-параграф. Шаңды боран жағдайындағы ұшу**

614. Ұшу бағытында күшті шаңды боранға тап болған жағдайда экипаж оны көзбен шолып қауіпсіз қашықтықта айналып өтеді немесе оның үстінен ұшып өтеді.

615. Шаңды боранды айналып өту мақсатында әуе кемесінің ұшу биіктігі мен бағытын өзгерту үшін экипажға осы Қағиданың 367-тармағында көзделгенді қоспаған жағдайда, диспетчердің келісімі бойынша ғана рұқсат етіледі.

616. Шаңды боран мен күшті шайқалу жағдайларында әуе кемесінің қонуға бет алуға және қонуына тыйым салынады.

### **105-параграф. Таулы жерлерде ұшу**

617. Таулы жерлерде ұшуға дайындық кезінде экипаж қосымша:

1) трассаның екі жағынан кемінде 50 км бағыт белдеуіндегі жер бедерін зерттеуге, командалық биіктіктерді шектеу пеленгілерін картаға түсіруге және қауіпті метеорологиялық құбылыстар ұшырасқан жағдайда айналма бағыттарды белгілейді;

2) ҰОЕ бойынша ұшу кезінде 600 м (2000 м дейінгі таулар) немесе 900 м (2000 м биік таулар) кедергілер үстіндегі нақты қауіпсіз биіктіктегі ұшулар немесе бір қозғалтқыштың жұмыс істемей қалуы кезінде бағыт бойынша эшелон ұшуының мүмкіндігін сақтау анықталады.

Бір қозғалтқыш жұмыс істемей қалған жағдайда ӘК ұшу массасы ұшу эшелонының шыдамдылығына мүмкіндік бермесе, бағыттан екі жаққа қарай 10 км шамасындағы кедергілер үстінен 600 м кем емес ұшудың қауіпсіз биіктігінен жергілікті кедергілердің төмен жағына қарай бағыттан ауытқу рәсімі белгіленеді.

Ұшу картасында қажет болған кезде командалық биіктік бойынша (үлкен биіктіктердегі ұшулар үшін профиль биіктікті алу және төмендеу учаскелері үшін сызылады) жергілікті профиль сызылады;

3) метеорологиялық жағдайларды және ауаның күшті ену және шығу ағындарының болуы, ірі түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттану мүмкіндіктерін, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орфографикалық шайқалуды талдауға;

4) шатқалдар мен таулы аңғарлар бағытын зерделеуге;

5) мәжбүрлі қону үшін пайдаланылуы мүмкін орындарды картада зерделеуге және белгілеуге;

6) таулы жерлерде орналасқан әуеайлақтардың биіктігін, ондағы ұшу және қону ерекшелігін, таулы жерлердегі әуеайлақтарда ұшу-қону кезінде барометрлік биіктікті өлшеуішті пайдалану ережесін білуге;

7) қажетті оттегі қорының болуын тексеруге және оттегі жабдығының дұрыстығына сенуге міндетті.

**Ескерту. 617-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

618. Баратын бағыты бойынша таулы жерлерде ұшу эшелонын (биіктігін) таңдап алуға белгіленген шегіне дейін қауіпсіз эшелонды (биіктікті) таңдап алуды қамтамасыз еткен жағдайда ғана рұқсат етіледі. Басқа жағдайларда биіктікті таңдап алу белгіленген сұлба бойынша жүргізіледі.

619. КҰҚ бойынша ұшу кезінде тау жоталарынан өткен кезде ӘК командирі (ұшқышы) алдыңғы жақтан және артқы жақтан соғатын ауа тасқындарының болуын ескереді. Егер тау жоталарына жақын келген кезде қарсы беттен ауа тасқыны байқалатын және көлденең ұшуды ұстап қалу үшін қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс режимін ұстап тұруға дейін арттыру қажет болса, тау жотасының жер бедерінен 900 метрден кемірек биіктікте өтуге міндетті болады.

### **106-параграф. Бағдарлану қиын жерлердегі және шөлейттердегі ұшу**

620. Бағдарлану қиын жерлерде ұшуларды орындау (тайга, дала, шөлейт, су кеңістігі, сирек қоныстанған және зерттелмеген аудандарда) ұшақ жүргізудің радиотехникалық құралдары мен бағдарлануы қиын жерлерге тән кемшіліктер ескерілген бағдар жүргізу қиыншылықтарына байланысты. Сондықтан, бағдарлануы қиын жерлердің үстінен ұшуға дайындықты ұшу ауданын сипаттайтын қолда бар анықтамалық материалдар мен көмекші құралдарды пайдалана отырып, сол сияқты осы жермен бұрын ұшқан экипаждардан кеңес ала отырып мұқият жүргізген дұрыс.

621. Бағдарлану қиын жерлерде және шөлейттерде ұшуға дайындық кезінде экипаж қосымша:

1) бағыт бойынша бар сипатты бағдарларды (керуен жолдарын, өзендерді, көлдердің арналарын, құдықтарды), сондай-ақ жалпы бағдар үшін пайдаланылуы мүмкін алыс бағдарларды картада белгілейді;

2) аталған бағыт бойынша ұшу тәжірибесі бар басқа экипаждармен бағдарларды жүргізу мәселесі бойынша кеңес алады;

3) тамақ өнімдерінің, ауыз судың, дәрі-дәрмектер қорының, авариялық радиостанцияларының және сигнал беру құралдарының болуын тексереді.

### **107-параграф. Су бетіндегі ұшу**

622. Су үстімен ұшу:

1) суға қону үшін бейімделген екі қозғалтқышы және барлық әуе кемелерінде;

2) бір қозғалтқышы бар, жағалау шегінен онша алыс ұшпайтын және істен шыққан қозғалтқышпен төмендейтін құрғақтағы әуе кемелерінде ұшуға рұқсат беріледі.

623. Судың бетімен ұшу кезінде, жағалаудан және жағалауға дейінгі қашықтығы істен шыққан қозғалтқыштармен (қозғалтқышпен) ұшуды жоспарлау қашықтығынан артатын кезде, сондай-ақ ұшуға және қонуға бет алу

траекториясы мәжбүрлі суға қону мүмкіндігін көздейтін кезде, экипаждың барлық мүшелері мен жолаушылары құтқару кеудешелерімен қамтамасыз етілуі тиіс.

Жағалаудан ұшу ұзақтығы 30 минуттен аспайтын барлық жағдайларда әуе кемелерінде (түрлеріне қарамастан) жеке құтқару құралдарынан басқа, әуе кемесін ҰПБ-ға сәйкес тіршілікті қамтамасыз ету құралдары бар борттағы адамдардың санына есептелген топтық жүзу құралдары (үрленген құтқару салдары мен олардың апаттық қосалқы бөлшектері) болуы тиіс.

624. Су үстімен ұшуға әзірлік кезінде экипаж (ұшқыш) қосымша:

1) жағалаумен шектесу шегін, мәжбүрлі қону жағдайында мұз бен судың бет қабатын егжей-тегжейлі зерттейді;

2) жеке және топтық құтқару құралдарының, тағам өнімдерінің, ауыз судың, апаттық радиостанциясының және сигнал беру құралдарының бар болуы мен дұрыс орналасуын тексереді;

3) суға мәжбүрлі қонудың және жүзу құралдарын пайдаланудың ережелерін оқып-үйренеді;

4) жолаушыларға жеке және топтық құралдарды пайдалану мен авариялық жағдайда қону кезінде оларды пайдалану қағидалары туралы нұсқау береді.

**Ескерту. 624-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

625. Құрлық пен аралдардың жағалаумен шектесу шегіне жақын маңда КҰҚ бойынша ұшу бағыт осінің екі жағынан әрқайсысы 5 км жолақта жер бедерінен ең жоғары рельефі есепке алына отырып, қауіпсіз биіктерде орындалады.

626. Теңіз жануарлары жатақтарының жағалауларынан 2000 м төмен биіктікте әуе кемелерінің ұшуына тыйым салынады.

## **108-параграф. Қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшу**

627. Қиын орнитологиялық жағдай әуеайлақ ауданында және құстардың жаппай туындау кезеңінде олардың тәуліктік немесе мерзімдік көшуімен және жиналуымен байланысты әуе кемесінің ұшу траекториясында туындауы мүмкін.

Қиын орнитологиялық жағдайда әуе кемелерінің құстармен қауіпті соқтығысуы туындауы мүмкін.

628. Ұшуға шешім қабылдар алдында әуе кемесінің командирі ӘҚК-ның органынан әуеайлақ ауданындағы орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты ескеруге міндетті.

629. Атқарушылық старт алдында ДПБ органынан ӘК командирі орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты алғаннан кейін ұшудың орындалуы

мүмкіндігі бағаланады. Мұндай жағдайларда ұшу шамдарды жағу арқылы жүргізіледі.

630. Бағыт бойынша ұшу кезінде әуе кемесінің ұшу траекториясында құстар байқалған жағдайда экипаж оларды айналып өтуге немесе олардың үстінен ұшып өтуі тиіс.

631. Қону әуеайлағына таяп келген кезде ӘҚК органынан күрделі орнитологиялық жағдай туралы ақпарат алғаннан кейін немесе құстарды көріп байқаған кезде экипаж:

- 1) қырағылықты арттырады;
- 2) сыртқы шамдарды және кабина әйнектерін жылытқышты қосады (егер олар бұрын қосылған болмаса);
- 3) қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс параметрлеріне бақылауды күшейтеді;
- 4) қажет болған кезде екінші шеңберге өтеді.

Ескерту. 631-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

## **109-параграф. Ұшудағы ерекше жағдайлар**

632. Ұшудағы ерекше жағдайларға:

- 1) әуе кемесінің қауіпті метеорологиялық құбылыстарға тап болуы;
- 2) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) істен шығуы;
- 3) ұшудың жоспарын немесе профилін өзгерту қажеттілігіне, оның ішінде мәжбүрлі қонуға әкеліп соқтыратын әуе кемесі жүйесінің істен шығуы;
- 4) әуе кемесіндегі өрт;
- 5) тұрақтылықтан, басқарудан айырылу беріктіктің бұзылуы;
- 6) радиобайланыстың үзілуі (радиобайланыстың борттағы немесе жердегі жүйелерінің істен шығуы);
- 7) бағдарлаудан айырылу;
- 8) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл жасалу;
- 9) экипаж мүшелерінің немесе жолаушылардың жарақаттануы немесе олардың денсаулығының кенеттен нашарлауы;
- 10) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлі қону;
- 11) қону әуеайлағында ӘҚБ-ның радионавигациялық құралдарының немесе радиотехникалық жабдықтың істен шығуы;
- 12) авариялық жағдайларда парашюттарды қолдану жатады.

633. Ерекше жағдайларда ұшу қағидалары ұшудың негізгі қағидаларында белгіленеді.

## **7. Экипаждарды ұшуға дайындау және жіберу кезіндегі негізгі талаптар**

### **110-параграф. Ұшуға дайындалу кезіндегі негізгі талаптар**

634. ӘК командирі әуе кеңістігінде ол орындайтын сол мемлекеттің, сондай-ақ әуе кемесін тіркеген мемлекеттің және пайдаланушы мемлекеттің оның міндеттерін орындауға қатысы бар заңдар, қағидалар және рәсімдерді сақтайды.

635. Әуе кемесінің пайдаланушысы әуе тасымалы немесе авиациялық жұмыс шарттары (бұдан әрі – коммерциялық әуе тасымалдау) негізінде төлемге жолаушылар, багаждар, жүктер, пошталарды әуе тасымалдауды жүзеге асыру жағдайында, әуе кемесінің ұшу экипажының мүшелері немесе АОН ӘК командирі өздерінің міндеттерін орындауға қатысты Қазақстан Республикасы әуе кеңістігін пайдалану туралы заңын және қағидаларды және рәсімдерді білуін және орындауын қамтамасыз етеді.

636. Авиациялық қауіпсіздік қызметі болмаса, ӘК командирі әуе кемесін, оның борттық қорларын, әуе кемесінің экипаж мүшелерін, тасымалданатын жолаушылар және олардың мүліктерін, сондай-ақ жүк пен поштаны ұшар алдында қарап шығады.

637. Азаматтық авиация саласындағы қызметке заңсыз араласу актісін жасаған жағдайда, ӘК командирі бұл туралы әуе қозғалысына қызмет көрсететін органға, ал онымен байланыс болмаған кезде – ішкі істер органдарына хабарлайды.

638. Ұшар алдында ӘК командирі осы ұшуға қатысты бар ақпаратты зерделейді, сондай-ақ, егер жоспар бойынша ұшу ауа райының нашарлауы салдарынан орындалмайтын болса, басқа да іс-әрекеттерді жоспарлайды.

639. ӘК командиріне қажетті ақпарат кем дегенде мыналарды қамтуы тиіс:

1) АҰҚ бойынша ұшу үшін, сондай-ақ КҰҚ бойынша ұшу үшін әуеайлағы ауданынан тыс ұшып кету: ауа райы жинағы және болжамдары;

2) осы Қағидада көзделген жағдайларда қосымша әуеайлақ деректері;

3) кез келген ұшуға:

ұшып көтерілу және қону орындарында пайдалануға тағайындалған ҰҚЖ деректері;

отынның тұтыну қоры;

ҰПБ-да қамтылған ұшып көтерілу және қону қашықтығы туралы деректер;

ӘК командирі ӘҚҚ органынан хабардар етілген қозғалыстың барлық белгілі кешігулері.

640. Егер, ол жерден қаралған немесе әуеден алынған және ӘК командирі ҰПН талаптарын қанағаттандырады деп таныған болса, ӘК командиріне

ұшақпен қону үшін ол туралы аэронавигациялық ақпарат жоқ алаңды таңдауға рұқсат беріледі.

Әуе таңдалған алаңға қону үшін ұшақ ұшқышы тиісті даярлықтан өтуі тиіс.

641. Егер, ол жерден қаралған немесе әуеден алынған және ӘК командирі ҰПН талаптарын қанағаттандырады деп таныған болса, ӘК командиріне тікұшақпен қону үшін аэронавигациялық ақпарат жоқ алаңды таңдауға рұқсат беріледі.

642. Әуеде таңдалған қонулары бар тікұшақтардағы жолаушыларды тасымалдауды жүзеге асыру кезінде осындай қонуларды орындау рәсімдері мүмкін қатерлер мен оларды төмендету бағаланып, пайдаланушы ҰҚН-де белгіленеді.

643. Ұшақтарда жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалдауда әуеде алаңды таңдауға тыйым салынады.

644. ӘК командирі ұшар алдында авиациялық жұмыстарды немесе ЖМА орындау мақсатында мыналарға:

1) әуе кемесі ұшуға жарамды және бортта осы Қағиданың 121, 122, 123-тармақтарында көрсетілген құжаттар бар екеніне;

2) ұшудың күтілетін жағдайларына қажетті аспаптар мен жабдықтар бортта орнатылғандығына. ӘК командирі ҰҚН талаптарына сәйкес көрсетілген аспаптардың және жабдықтардың жұмыс қабілеттігіне көзін жеткізеді;

3) әуе кемесіне қажетті техникалық қызмет көрсету осы Қағиданың 468, 1694-тармақтарына сәйкес өткізілетіндігіне;

4) ұшудың күтілетін жағдайларын ескеріп, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретін әуе кемесінің салмағына және оның ауырлық ортасынан орналасуына;

5) борттағы жүк дұрыс жайғастырылғанына және сенімді бекігеніне;

6) ҰПН-де қамтылған әуе кемелерін пайдалануды шектеуді асырмайтынына;

7) байланыс жабдығын және навигациялық құралдарды қоса алғандағы, әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін орналастырылған және тікелей қажетті жер үсті және (немесе) су құралдары тағайындалған ұшуды орындауға мүмкіндік беретіндігіне;

8) әуежай үстінен немесе әуежайдан ұшу осы әуежай үшін мемлекет белгілеген пайдаланудың ең төменгісінен төмен емес жағдайда орналасқан:

ҰАҚ бойынша ұшу үшін метеорологиялық ақпарат тағайындалған әуеайлақтағы жағдай қосымша тағайындалған әуеайлақ қажет болғанда – бір қосымша әуеайлақта ұшып келудің есептелген уақытына қарай әуеайлақтың пайдалануының ең төменгісіне төмен болатындығына немесе одан аса алатындығына;

КҰҚ бойынша ұшу үшін, ұшып кету әуеайлағының ауданынан ұшуды қоспағанда, нақты ауа райы немесе ағымдағы ақпарат пен болжамдар туралы ақпарат әуе кемесі КҰҚ-қа сәйкес жүруі тиіс бағыт жақтағы метеорологиялық жағдайлар жоспарланған уақытқа КҰҚ сақтау мүмкіндігін қамтамасыз ететіндігіне көзін жеткізеді.

645. КҰҚ бойынша ұшар алдында авиациялық жұмыстарды немесе ЖМА орындау мақсатында борттағы отын мен майлар саны осы Қағиданың 433-тармағында көрсетілгеннен кем емес болуы тиіс.

646. АҰҚ бойынша ұшар алдында авиациялық жұмыстарды немесе ЖМА орындау мақсатында борттағы отын мен майлар саны мыналарға мүмкіндік беруі тиіс:

1) тағайындалған әуежайға дейін ұшуды орындау, содан кейін жоспарланған крейсорлық жылдамдықта қосымша әуежайға дейін ұшуды орындау, содан кейін жоспарланған крейсорлық жылдамдықта 45 минут ішінде ұшақтар үшін және 30 минут тік ұшақтар үшін ұшуды жалғастыру;

2) қосымша әуежайға дейін бұрын белгіленіп қойған кетудің кез келген шегі арқылы ұшуды орындау және одан кейін ұшар алдында тағайындалған қону әуежайына дейін ұшуды орындау үшін қажетті отын мен майдың жеткілікті қоры бар болса, жалғастыру және оны 1 сағат ішінде жалғастыру.

647. Отын және майды есептеу кезінде мыналар ескеріледі:

1) болжамдық метеорологиялық жағдайлар;

2) әуе қозғалысын басқару органдарының нұсқауы бойынша бағыттан және әуе қозғалысымен байланысты кешігуден болжамды бас тартулар;

3) АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде екінші шеңберге кетуді қоса алғанда, тағайындалған қону әуеайлағына аспаптар бойынша бір қонуға бет алуды орындау қажеттілігі;

4) әуе кемесінің герметизацияланбаған кабинасы кезінде немесе бағыт бойынша ұшу уақытында бір қозғалтқыштың бас тартуы кезінде отынның артқан шығысы;

5) қонуды кешіктіруі немесе отынның және (немесе) майдың артқан шығынын келтіретін кез келген басқа да мәлім жағдайлар.

648. Әуе кемесінің экипажы ұшар алдында оттегі қорының болуында және осы Қағиданың 62-параграфының талаптарына сәйкес экипаж мүшелері мен жолаушылардың тыныс алуы үшін пайдалануға көзін жеткізеді.

649. Егер басқасы ҰПН-де көзделмесе, қырау, сулы қар немесе мұз қанаттарының, фюзеляж болса, басқару органы, әуе бұрамаларының қанаттануы, бүйір шынысы, қуат қондырғы бетінде жатса немесе әуе кемесінің әуе қысымы барометрлік аспаптардың қабылдауышында жатса, ұшуды бастауға тыйым салады.

650. Нақты және болжамды мұздану жағдайлары болған кезде мұздануға қарсы қолданылатын жүйемен жабдықталмаған әуе кемелеріне ұшуды жасауға тыйым салынады:

651. ӘК:

- 1) оны пайдалану құжаттамасына сәйкес;
- 2) ӘК тіркеу мемлекетінің уәкілетті органы жазып берген пайдалану шектеулері шегінде пайдаланылады.

652. ӘКК ұшар алдында ҰПБ-да көрсетілген ӘК ұшу-техникалық сипаттамаларының белгіленген ұшуларды болжанған жағдайларда қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретіндігіне көз жеткізеді.

653. Экипаж ұшар алдында ӘК бортындағы жабдықтың осы Қағиданың 33-параграфының талаптарына сәйкес жұмысқа жарамды күйде екендігіне көз жеткізеді.

654. Ұшу кезінде авиациялық жұмыстарды немесе ЖМА орындау мақсатында ӘК бортында осы Қағиданың 121-тармағында көрсетілген құжаттар болады.

655. ӘК бортындағы адамдардың тізімін ӘКК жазады және төмендегіше енгізеді:

- 1) ӘК тасымалданатын адамның тегі, аты, әкесінің аты, жеке басын куәландыратын құжаттың нөмірі;
- 2) жоспарланған ұшу күні, уақыты және бағыты;
- 3) ӘК мемлекеттік және тіркеу танымдық белгілері;
- 4) пайдаланушының сертификатына (куәлік) енгізілген, ӘК ұшулар орындалған жағдайда пайдаланушы сертификатының (куәлік) нөмірі.

656. ӘК-де ұшудың негізгі ережелерінде келтірілген жазбалар қамтылатын борттық журнал жүргізіледі.

ӘК экипажының құрамымен ЖМА мақсатында ұшуларды орындаған кезде төмендегідей мәліметтер қамтылатын борттық журнал жүргізіледі.

- 1) ұшақтың ұлттық тиесілігі мен тіркелуі,
- 2) күні;
- 3) ӘКК тегі;
- 4) ұшып шығу және ұшып келу пункттері мен уақыты;
- 5) ұшу мақсаты;
- 6) ұшуға қатысты ескертулер;
- 7) ӘКК қолы.

657. ӘК үшін ӘК жүргізілген санитарлық іс-шаралар туралы ақпарат жазылатын, санитарлық журнал жүргізіледі. ӘК иесі немесе пайдаланушысының шешімі бойынша санитарлық журнал ретінде борттық журнал пайдаланылады.

## 111-параграф. Әуе кемесінің экипажына ұшуға рұқсат беру

658. ӘК экипаж мүшелеріне ұшуға рұқсат беру "Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясында ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі Қағиданы бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 17 мамырдағы № 532 қаулысының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

659. Пайдаланушы ӘК түріне қарай ұшу экипажының барлық мүшелерінің олардың кәдуілгі және апатты жағдайда, сол сияқты адамдардың апатты түрде көшірілуін талап ететін жағдайларда орындайтын қызметтерін анықтайды.

660. Әуе кемесінің ұшу экипажының саны, ұшу тапсырмасын орындауға қажетті жағдайларда, ҰПН-де немесе ұшуға жарамдылығы туралы куәлікке қатысы бар құжаттарда көрсетілген ең төменгі қажетті санмен салыстырғанда ұлғаяды.

661. Пайдаланушы ӘК ұшу экипажының мүшелерін, егер олар лауазымдық міндеттемелерін іске асыруға рұқсат алу үшін көзделген тиісті даярлық бағдарламасын толық көлемде өтпесе, өз функцияларын орындауға жібермейді.

Дайындық бағдарламаларын уәкілетті орган бекітіп, пайдаланушының РПП қосылады.

**Ескерту. 661-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

662. Пайдаланушы төмендегі жағдайларда, ұшып шығу күнінен кешіктірмей, нақты аудандар мен бағыттарды, әуеайлақтарды пайдалана отырып, ӘК экипажын ұшуға дайындауды қамтамасыз етеді:

- 1) осы ӘК түрінде ӘКК ретінде алғашқы ұшу алдында;
- 2) авиациялық жұмыстар орындалатын аудан, жаңа өңірлерде жаңа бағыт бойынша ӘКК ретінде алғашқы ұшу алдында;
- 3) арнайы тапсырма бойынша ұшу алдында;
- 4) авиациялық жұмыстардың жаңа түрін орындау алдында;
- 5) осы Қағиданың 668 тармағы мен 3 қосымшасында көрсетілген мерзім өткен жағдайда.

Белгіленген еңбек және демалыс режимі мен талап етілген дайындық көлемі ескеріле отырып, ұшу алдында тікелей алдын ала дайындық жүргізуге рұқсат беріледі.

Алдын ала дайындыққа осы Қағидада белгіленген ұшуға дайындық рәсімін орындау, алдын ала дайындық жүргізу тәртібі енгізіліп, РПП белгіленеді.

663. Пайдаланушы ӘК командиріне, егер ұшқыш сол түрдегі әуе кемесінде немесе кешенді тренажерде 1 ұшып көтерілуді және қонуды алдағы ұшудың 30

күн ішінде орындамаса, нақты түрдегі әуе кемесін басаруды немесе оны ұшып көтерілу және қону кезінде модификациялауды тапсырмайды.

Егер ӘК командирі немесе екінші ұшқыш сол немесе басқа түрдегі әртүрлі модификацияланған әуе кемесінде немесе әр түрлі, бірақ пайдалану рәсімдеріне, жүйесіне және басқаруына қатысты ұқсас сипаттамасы бар әуе кемелерінде ұшса, онда пайдаланушы әрбір модификациялауға немесе әуе кемесінің әрбір түріне қатысты талаптар қандай жағдайда біріктіруге болатын шешімдерді қабылдайды.

664. Пайдаланушы ұшқышқа, егер алдыңғы 90 күн ішінде ұшқыш:

1) нақты түрдегі әуе кемесінде ұшудың немесе оны модификациялаудағы крейсерлік кезеңде ӘК командирінің, екінші ұшқыштың немесе ауысатын ұшқыштың міндеттерін орындамаса;

2) нақты түрдегі әуе кемесінде немесе кешенді тренажерде ұшудың крейсерлік кезеңі үшін стандартты, шаттан тыс және авариялық ерекше жағдайда іс-қимылды қоса отырып, ұшу дағдыларын қалпына келтіру үшін жаттығудан өтпесе, нақты түрдегі әуе кемесінде ұшудың немесе оны модификациялаудағы крейсерлік кезеңде ауысатын ұшқыштың міндеттерін орындауды тапсырмайды.

665. Пайдаланушы штурманға, бортрадистке немесе бортинженерге (бортмеханикке), егер алдыңғы 90 күн ішінде әуе кемесінің ұшу экипажының көрсетілген мүшесі:

1) нақты түрдегі әуе кемесінде немесе оны модификациялауда өз міндеттерін орындамаса;

2) нақты түрдегі әуе кемесінде немесе кешенді тренажерде стандартты, шаттан тыс және авариялық ерекше жағдайда іс-қимылды қоса отырып, ұшу дағдыларын қалпына келтіру үшін жаттығудан өтпесе, нақты түрдегі әуе кемесінде немесе оны модификациялауда міндеттерді орындауды тапсырмайды.

666. Пайдаланушы ұшқышты қазіргі уақытта дайын болмай, бағыт немесе бағыт учаскесі бойынша ұшуды орындауы үшін оны, осы Қағиданың 667 және 668-тармақтарының талаптарын қанағаттандырғанға дейін ӘКК ретінде тағайындамайды.

667. ӘК ұшу экипажының әрбір мүшесі тапсырылған қызметтік міндеттерді орындауы үшін мыналарды шын мәнінде білетіндігіне пайдаланушының көзін жеткізуі тиіс:

1) белгіленген бағыт және қону үшін белгіленген әуеайлақтар, оның ішінде: жер және ең төменгі қауіпсіз абсолюттық биіктер; мерзімдік метеорологиялық жағдайлар;

техникалық құралдар, қызмет көрсету тәртібі және "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 29 желтоқсандағы № 1768 қаулысы;

"Ұшуларды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиомен алмасу фразеологиясы Ережесін бекіту туралы" (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Тізбесінде № 6635 тіркелген) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығын;

іздістіру және құтқару қағидалары;

ұшу орындалуы тиіс бағытқа байланысты қашықтағы навигацияның кез келген қағидаларын қоса алғанда, навигациялық құралдар және қағидалар;

2) халық көп тұратын аудандардың және әуе қозғалысының жоғары тығыздығы бар аудандардың үстімен ұшу траекториясын жасау, кедергілердің орналасуы, жердің топографиясы, жарық сигналды құралдар, қонуға бет алуды қамтамасыз ету құралдары, сондай-ақ келу, ұшып кету, күту аймағындағы ұшу және аспаптар бойынша қонуға сондай-ақ алу сызбасы және қолданылатын пайдалану минимумдар қағидалары.

Ескерту. 667-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі); 20.09.2013 № 733 (алғашқы ресми жариялағаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

668. Пайдаланушы ұшқышты, егер ұшқыш 12 ай бойы әуе кемесінің ұшу экипажының құрамында немесе ұшу экипажының кабинасында тексерушімен немесе қадағалаушымен ұшқыш ретінде бір де бір ұшпаған жағдайда, пайдаланушы белгілеген бағытта немесе аудан шегінде ӘК командирі ретінде тағайындамайды:

1) сол ауданда;

2) кестесі сол бағытпен немесе ұшып көтерілу немесе қону үшін пайдалану болжанған кез келген әуеайлақтармен байланысты кез келген бағыт бойынша ерекше дағды мен білімдерді қолдануды талап етіледі.

ӘК командирі 12 ай бойы ӘК-де белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бір де бір ұшпаған жағдайда немесе осындай сызбаларды кешенді пайдаланып көрмеген жағдайда, ӘК командирі оны сол ауданда немесе сол бағытта ұшуды орындау үшін тағайындар алдында ұшқышты пайдаланушы тексеруі тиіс.

669.Пайдаланушы ұшу экипажы мүшелерінің апатты жағдайда іс-әрекеттер жасау дағдысын тексеруді қамтамасыз етеді.

Егер пайдаланушы сол немесе басқа түрдегі әртүрлі модификацияланған әуе кемесінде немесе әр түрлі, бірақ пайдалану рәсімдеріне, жүйесіне және басқаруына қатысты ұқсас сипаттамасы бар әуе кемелерінде ұшу экипажының

ұшу кестесін жоспарласа, онда пайдаланушы әрбір модификациялауға немесе әуе кемесінің әрбір түріне қатысты талаптар қандай жағдайда біріктіруге болатын шешімдерді қабылдайды.

670. Пайдаланушы ұшақтың әрбір түрі үшін әуе кемесінің кабиналық экипажы мүшелерінің жеткілікті санын жолаушылар сыйымдылығынан немесе тасымалданатын жолаушылар санынан шыға отырып, адамдарды қауіпсіз және жедел көшіруді, сондай-ақ авариялық жағдайда немесе авариялық көшіруді талап ететін, бірақ ҰПН-де белгіленгеннен кем емес, оқиғада қажетті функцияларды орындауды қамтамасыз ету үшін белгілейді.

671. Функциясына авариялық көшіру бойынша іс-қимыл кіретін әуе кемесінің кабиналық экипажының әрбір мүшесі ұшып көтерілу және қону уақытында көзделген немесе ӘКК нұсқауы бойынша орынды алады.

672. Ұшып көтерілу және қону уақытында, сондай-ақ ӘК командирінің нұсқауы бойынша кез келген басқа уақытта, әуе кемесінің кабиналық экипажының мүшесі креслода орын алса, ол байланған белбеумен немесе бар болса, байлау жүйесімен тағылады.

**Ескерту. 672-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

673. Әуе кемесінің кабиналық экипажының мүшесіне, егер ода тиісті куәлік бар болса, тиісті бағдарлама бойынша даярлықтан жиі өтсе және мыналарға:

1) авариялық жағдай туындағанда немесе авариялық көшіруді талап ететін жағдайда әуе кемесінің кабиналық экипажының мүшесіне қажетті қауіпсіздік міндеттері мен функцияларын қамтамасыз етумен байланысты орындауға;

2) бортта бар авариялық-құтқарушылық жабдықтарды (құтқару кеудешелері, құтқару салдары, авариялық траптар және науалар, авариялық шығулар, көшпелі өрт сөндіргіштер, оттегі жабдығы және алғашқы жәрдем жиынтығы және т.с.с.) пайдалануды білуге;

3) 3000 м астам биіктікте ұшуды орындайтын әуе кемесінде жұмыс кезінде оттегінің жетіспеу салдарлары туралы білуге, ал герметизациялаған әуе кемелерінде жұмыс кезінде - толық герметизацияланбаудан туындайтын физиологиялық болмыстар туралы білуге;

4) әуе кемесінің кабиналық экипажының мүшесінің міндеттемелерін орындау үшін қажетті бөлігінде, авариялық жағдайда экипаждың басқа мүшелерінің міндеттері мен функцияларын білуге;

5) жолаушылар кабинасында тасымалдауға рұқсат берілген және тыйым салынған қауіпті жүк түрлерін білуге және Әуе бойынша қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқауға (Doc 9284 ИКАО) сәйкес әзірленген "Азаматтық әуе кемелерінде қауіпті жүктерді тасымалдау жөніндегі

нұсқаулықты бекіту туралы" (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Тізбесінде № 6822 тіркелген) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 24 ақпандағы № 89 талаптарына сәйкес қауіпті жүк бойынша даярлық бағдарламасынан өтуге;

б) әуе кемесінің ұшу экипажының мүшелері мен кабиналық экипаж мүшелерінің арасындағы іс-қимылды үйлестіру мәселелерін қоса алғанда, әуе кемесінің салонында қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі міндеттемелерге тән адам мүмкіндіктерін білуге қабілетті болса, өз функцияларын орындауға рұқсат беріледі.

674. Ұшу жұмысындғы үзілістен кейін ұшу экипажының мүшелеріне ұшуға рұқсат беру "Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясында ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі Ережені бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 17 мамырдағы № 532 қаулысының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

## **8. Жеңілге немесе аса жеңілге жатпайтын жалпы мақсаттағы авиацияның әуе кемелерінің ұшуды орындау ерекшеліктері**

675. Ең жоғары сертификатталған ұшып кету массасы бес мың жеті жүз килограмм болатын ұшақтарды және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті (турбобұрамалы) қозғалтқыштармен жабдықталған ұшақтарды пайдаланатын ЖМА пайдаланушысына уәкілетті орган Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1522 қаулысымен бекітілген жалпы мақсаттағы авиация пайдаланушыларының ұшуына рұқсат беру Ережесімен бекітілген нысан бойынша жалпы мақсаттағы авиация пайдаланушыларының ұшуды орындау құқығына арналған куәлікті (бұдан әрі – Куәлік) бергеннен кейін ұшуға рұқсат беріледі.

676. Пайдаланушы ҰЖН-де ұшуға даярлау және орындау рәсімдерін сипаттайды және көрсетілген рәсімдерді орындаумен байланысты авиация персоналының міндеттемесін айқындайды.

677. Пайдаланушы ӘК командирін әуе кемесімен ұшып өтетін ауданда іздестіру-құтқару қызметіне қатысты ақпаратпен қамтамасыз етеді.

678. Пайдаланушы орындалатын ұшудың көлемі мен күрделілігіне сәйкес келетін ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін құрады және оның жұмыс істеуін қамтамасыз етеді және осы Қағиданың 6-параграфы талаптарын қанағаттандырады.

679. Пайдаланушы ұшуды орындамайды, егер оған байланыс жабдықтары мен навигациялық құралдарды қоса алғанда, жер үсті және (немесе) су

құралдары ӘК қауіпсіз пайдаланылуы үшін осындай ұшу кезінде тікелей қажетті ұшуды орындауға мүмкіндік беретіндігі белгілі болмаса.

680. Пайдаланушы ҰЖН-ді бекітеді және уәкілетті органмен келіседі.

681. Авиация қызметкеріне тапсырылған міндеттерді орындауы үшін қажетті нұсқау мен мәлімет қамтылған ҰЖН құрылымы "Жалпы мақсаттағы авиация пайдаланушыларының ұшуына рұқсат беру Ережесін бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1522 қаулысында келтірілген.

682. Бақылау тексерулерінің картасын әуе кемесінің ұшу экипажы ұшуға дайындықтың және орындаудың барлық кезеңдерінде, сондай-ақ авариялық жағдайда ҰПН және ҰЖН-да қамтылған пайдалану қағидаларын сақтауды қамтамасыз ету үшін қолданады.

Бақылау тексерулерінің картасын әзірлеу кезінде пайдаланушы адами факторды ескереді.

683. Пайдаланушы АҰҚ бойынша ұшу үшін ұшу жасалатын мемлекеттің талаптарына сәйкес жерден ұшып өтудің абсолютті биіктігін белгілеу әдісін айқындайды.

684. Пайдаланушы ӘК командирінің ол орналасқан мемлекеттің уәкілетті органының әуеайлағы үшін тағайындалғаннан төмен пайдалану минимумдарын пайдалана отырып, әуеайлаққа және әуеайлақтан ұшуды орындамайтындығын қамтамасыз етеді.

685. Пайдаланушы өз міндеттемелерін шаршау жағдайында персоналдың орындау мүмкіндігін алып тастау үшін әуе кемесімен ұшып пайдаланумен және техникалық қызмет көрсетуімен айналысатын авиация персоналының шаршауына бақылау жүргізеді. Бақылау бағдарламасы ұшу және жұмыс уақытын айқындайды және ҰЖН-ға енгізіледі.

## **112-параграф. Ұшуға дайындық**

686. Пайдаланушы ұшуды бастауды қамтамасыз ету рәсімдерін ҰЖН-ға енгізеді. Егер ӘКК мынаған:

1) осы Қағиданың 638-650, 688-694 тармақтары талаптарының орындалғанына;

2) әуе кемесі ұшуға жарамды, тіркелген және бортында осы Қағиданың 693-тармағында көрсетілген құжаттардың болуына;

3) әуе кемесінің салмағы және ауырлық ортасында орналасу ұшудың күтілетін жағдайларын ескере отырып, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беруіне;

4) әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамалары пайдаланылатын бағытта және әуеайлақтарда күтілетін жағдайларға сәйкес келгеніне;

5) бортта бар кез келген жүк тиісті түрде бөлінгеніне және сенімді бекітілгеніне көз жеткізген жағдайда ұшу басталады.

687. Пайдаланушы әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамасын, басқа пайдаланушылық шектеулерді және тиісті күтілетін жағдайларды пайдаланатын бағытта және әуеайлақтарда ескеру негізінде ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететін ұшуға даярлық рәсімдерін айқындайды.

### **113-параграф. Ұшу-техникалық сипаттамаларын шектеулерін есепке алу**

688. Ұшу әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамасы ҰПН-ға келтірілген жағдайда ғана басталады, алдыңғы ұшуда мынадай талаптарды орындауға мүмкіндік береді:

1) ұшып көтерілу басталғандағы әуе кемесінің салмағы осы Қағиданың 689-тармағы талаптарын орындауға мүмкіндік беретін, осы Қағиданың 690 және 691-тармақтарында көзделген себептер бойынша ұшу және отынды төгу барысында салмақтың болжамды азаюын ескере отырып, 690 және 691-тармақшаларда, ал қосымша әуеайлақтарға қатысты – осы тармақтың "3" тармақшасында және осы Қағиданың 690-тармағында көрсетілген салмақтан аспайды;

2) ұшып көтерілу басталғандағы әуе кемесінің салмағы әуеайлақты асып өтуге сәйкес келетін барометрлік биіктік үшін, сондай-ақ, егер олар ең жоғары ұшып көтерілу салмағын айқындау үшін өлшемдер ретінде пайдаланса басқа кез келген жергілікті атмосфералық жағдайда ҰПН-де көрсетілген ең жоғары ұшып көтерілу салмағынан аспайды;

3) қону тағайындалған әуеайлаққа немесе тағайындалған пунктін кез келген қосымша әуеайлағына қонудың есептелген уақытына әуе кемесінің есептік салмағы осы әуе айлақтардан асатынға сәйкес келетін барометрлік биіктік үшін, сондай-ақ, егер олар ең жоғары қону салмағын айқындау үшін өлшемдер ретінде пайдаланса, басқа жергілікті атмосфералық жағдайлар үшін ҰПН-де көрсетілген ең жоғары қону салмағынан аспайды.

**Ескерту. 688-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

689. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы қозғалтқыш бас тартқан жағдайда ұшып көтерілудің кез келген нүктесінде ұшып көтерілуді тоқтатуға және үзілген ұшып көтерілудің орналасқан немесе КҰҚ орналасқан қашықтығы шегінде тоқтатуға, немесе ұшып көтерілуді жалғастыруға және осы Қағиданың

690-тармағында қамтылған талаптарды ұшақты орындау жағдайында болмағанша дейін жеткілікті қормен ұшу траекториясы бойынан барлық кедергілерді ұшып өтуге мүмкіндік береді.

ҰҚЖ орналасқан ұзындығын айқындау кезінде ұшақты ұшып көтерілу алдында осьтік желіге шығару қажеттілігімен байланысты оны азайту мүмкіндігі ескеріледі.

690. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы қозғалтқыш бағыттың кез келген нүктесінде немесе қосымша бағыттарда одан бас тарту жағдайында жоспарлы бас тартқан жағдайда осы Қағиданың 691-тармағында қамтылған талаптарды ұшақты орындай алатын әуеайлаққа дейін кедергілерді ұшып өтудің ең төменгі нүктесінен төмен биіктікке дейін төмендемей, ұшуды жалғастыруға мүмкіндік береді.

691. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы қону тағайындалған әуежайға немесе кез келген басқа әуеайлаққа қосымша биіктіктің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ең төменгімен, егер гидроұшақ туралы сөз болса, ол тоқтауы мүмкін шекарада орналасқан қону қашықтығы шегінде жеткілікті төмен жылдамдыққа қол жеткізуде, қонудың бет алу траекториясының барлық кедергілерден өткеннен кейін қонуға мүмкіндік береді.

692. Осы Қағиданың 688-тармағының талаптарын орындау кезінде әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамаларына анағұрлым әсер ететін факторларды ескеру қажет: салмағы, әуеайлақтың асуына сәйкес барометрлік биіктігі, ҰҚЖ еңіс градиенті және ҰҚЖ жағдайы (құрғақтағы ұшақтар үшін батпақтың, судың, мұздың және гидроұшақтар үшін су бетінің жағдайы және т.с.с.).

## **114-параграф. Қосымша кеме құжаттары және борттық жабдық**

693. Осы Қағиданың 121-тармағының ережесіне қосымша әуе кемесі Бортында нақты ұшуды және бақылау тексеру картасын орындауға қатысты ҰЖН немесе оның бөліктері бар.

694. Ең жоғары ұшып көтерілу салмағы 5700 кг астам немесе 9-дан астам адамды алып өту рұқсаты берілген газтурбиналық қозғалтқышы бар ұшақтар ұшу бағытында жер бедерін бағалау функцияларына ие, ұшу бағытында жер бедерін бағалау функциясын орындайтын, әуе кемесінің ұшу экипажына жер бетінің аса қауіпті жақындығы туралы алдын ала хабарлауды автоматты түрде ұсынатын, жердің жақындығы туралы алдын алу жүйесімен (бұдан әрі - GPWS) жабдықталуы тиіс.

## **115-параграф. Электрондық навигация деректері**

695. Әуе кемесінің пайдаланушысы әуе кемесінің бортында және жерде пайдалану үшін өңделген электрондық навигациялық деректері бар қолданылу мерзімі өткен бағдарламалық өнімдерді пайдаланбайды.

696. Пайдаланушы осындай деректер қажетті оның барлық әуе кемелері үшін ағымдағы және өзгеріссіз электрондық навигациялық деректерді уақытылы таратуды және енгізуді қамтамасыз ететін рәсімдерді енгізеді.

## **9. Коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асыру кезінде ұшуларды даярлау және орындау ерекшеліктері**

697. Пайдаланушы әуе кемесі экипажының барлық мүшелері олардың міндеттемелеріне қатысты және әуежай пайдаланылатын және тиісті аэронавигациялық құралдарға сәйкес әуе кемелерінің ұшып өту ауданына қатысты Қазақстан Республикасы әуе кеңістігін пайдалану туралы Қазақстан Республикасының заңдарымен және авиация қызметімен, қағидалармен және рәсімдермен таныстыруын қамтамасыз етеді.

698. Ұшуды бастау, жалғастыру, ұшу жоспарынан бас тарту және (немесе) ұшуды тоқтату туралы шешімдерді қабылдау ҰЖН-да тағайындалған тәртіпте, егер пайдаланушы бекіткен ұшуды орындауды бақылау және қадағалау әдісімен ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкерді (ұшу диспетчері) тартылған жағдайда, ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкер (ұшу диспетчері) ұсынған ақпаратты ескере отырып, ӘК командиріне жүктеледі.

699. Пайдаланушы ӘК командирі ӘК ұшып өтетін ауданда іздестіру-құтқару қызметіне қатысты барлық қажетті ақпараттармен қамтамасыз етеді.

**Ескерту. 699-тармақ жана редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

700. Пайдаланушы орындалатын ұшу көлемі мен күрделігіне сәйкес келетін ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін құрады және оның жұмыс істеуі мен осы Қағиданың 6-параграфның талаптарын қанағаттандыруды қамтамасыз етеді.

701. Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі шеңберінде пайдаланушының ұшу қауіпсіздігі мәселелеріндегі функцияларының құрылымы, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі пайдаланушы басшыларының функциясы айқындалады.

702. Ең жоғары ұшу салмағы 27000 кг болатын әуе кемесінің пайдаланушысы ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің құраушы бөлігі ретіндегі ұшу деректерін талдау бағдарламасын бекітеді және орындайды.

Ұшқыштардың біліктілігіне тексеру жүргізген кезде, сондай-ақ оларды тоқтату, қызметін шектеу және жою жағдайында пайдаланушы жалпы бақылау

құралдарының деректерін азаматтық авиацияның авиация персоналына сертификат (куәлік) беру бойынша функциялары жүктелген азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға жібереді.

Ұшу деректерін талдау бағдарламасы осындай дерек көздерін қорғауды қамтамасыз етеді.

703. Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі шеңберінде пайдаланушы персоналдың орындауға арналған ұшу қауіпсіздігі бойынша құжаттамалар жүйесін жасайды.

704. Пайдаланушы мына жағдайларды орындауды қамтамасыз ететін рәсімдерді белгілейді:

1) пайдаланушы ол алған деректер негізінде осындай ұшу үшін, әуе кемесін қауіпсіз пайдалану үшін тікелей талап етілетін жер үсті және (немесе) су құралдары бар екендігіне және борттағы адамдарды қорғау ұшу орындалуы тиіс жағдайларға сәйкес келетіндігіне және олар осы мақсатта дұрыс пайдаланатынына көзін жеткізгенше дейін орындалмайды;

2) ұшуды қамтамасыз ету құралдарының жұмысында ұшу уақытында пайда болған кез келген жөнсіздіктері туралы ешбір кешіктіріусіз көрсетілген құралдарға қызмет көрсететін ұйымдарға хабарлайды.

Пайдаланушы ҰЖН-ның болуын және оның ұшуға даярлау және орындауды қамтамасыз ету мәселелерімен айналысатын авиация персоналының қолданылуын қамтамасыз етеді.

705. Пайдаланушы ҰЖН-ғы ақпараттың жаңарту мақсатында оған өзгеріс енгізеді. Өзгеріс енгізіліп және қайта қаралған әр жағдайда ҰЖН-ны пайдалануға тиіс барлық персоналға хабарланады.

Пайдаланушы ҰЖН-ның бір данасын барлық өзгерістері және/немесе қайта қаралған ережелерімен уәкілетті органға келісуге береді.

706. ҰЖН мазмұны мен құрылымы "Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыны сертификаттау және сертификат беру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 18 қазандағы № 1070 қаулысында келтірілген.

707. Пайдаланушы ұшуды қамтамасыз ететін және орындайтын барлық авиация персоналының өз міндеттемелері мен функцияларына қатысты нұсқау алуын қамтамасыз етеді.

708. Пайдаланушы әуе кемесінің әрбір үлгісінің авиация персоналын және ұшу экипажын қарапайым штаттан тыс және авариялық жағдайда әуе кемесін пайдалану бойынша рәсімдер қамтылған ҰПН қамтамасыз етеді.

709. Пайдаланушы ҰПН және ҰЖН талаптарын ескеріп, сондай-ақ адами факторларды ескеріп қорытынды тексеру картасын әзірлейді және әуе кемелерінің ұшу экипажының оларды ұшу уақытына дейін және кейін қолдануын қамтамасыз етеді.

710. Пайдаланушы ұшу орындалатын аумақ мемлекеті бекіткендерден кем емес, бағыттарда АҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі абсолютты биіктігін белгілеуі мүмкін.

711. Пайдаланушы ҰЖН-де оның көмегімен ұшу орындалатын аумақ мемлекетінің немесе ұшуды аэронавигациялық қызмет көрсетуге жауап беретін мемлекеттің ең төменгі абсолюттық биіктігі белгіленбеген бағыты бойынша орындалатын АҰҚ бойынша ұшу үшін ең төменгі абсолюттық биіктікті айқындайтын әдісті көрсетеді.

Пайдаланушының АҰҚ-да көрсеткен ең төменгі абсолюттік биіктікті айқындайтын әдісі азаматтық авиация саласында уәкілетті органмен келісіледі.

Жоғарыда аталған әдістерге сәйкес айқындалған ұшудың ең төменгі абсолюттық биіктігі Халықаралық азаматтық авиация (ИКАО) туралы конвенцияның 2-қосымшасында көрсетілген биіктіктен төмен емес болуы тиіс.

## **116-параграф. Әуеайлақтардың пайдалану минимумы**

712. Пайдаланушы әуеайлақтың ұшуларын орындау үшін әр бір пайдаланған пайдаланушы минимумды белгілейді және осындай минимумдарды анықтау әдістемелерін бекітеді. Осындай минимумдер олар орналасқан мемлекеттің сондай әуеайлақтары үшін, сол мемлекеттің уәкілетті органының келісімін алған жағдайды қоспағанда, тағайындалған минимумдерден төмен болмауы тиіс.

Әуеайлақтардың пайдалану минимумдарын пайдаланушылар осы Қағиданың 4-қосымшасында келтірілген ӘК ұшып шығуы және қонуына арналған әуеайлақтардың пайдалану минимумдарын Анықтау талаптарына сәйкес белгілейді.

713. Нақты тасымалдауға қатысты қолданылатын әуеайлақтың пайдаланушы минимумдарын айқындау кезінде мыналар ескеріледі:

- 1) әуе кемесінің үлгісі, ұшу-техникалық сипаттамасы;
- 2) пайдалану үшін таңдалуы мүмкін ҰҚЖ өлшемдері мен физикалық сипаттамалары;
- 3) көзбен шолу және көзбен шолуға болмайтын құралдардың сәйкестігі және сипаттамалары;
- 4) қонуға бет алу және қонуға кідіртіп бет алу (екінші шеңберге кету) уақытында ұшу траекториясын ұстау үшін навигациялық мақсаттар және (немесе) бақылау үшін әуе кемелеріндегі жабдықтар;
- 5) қонуға бет алу және қонуға кідіртіп бет алу (екінші шеңберге кету) аймақтарындағы кедергілер және аспаптар бойынша қонуға бет алу кезінде кедергілерден ұшып өтудің абсолюттық (қатысты) биіктігінің шекті мәні;

6) метеорологиялық параметрлерді анықтау үшін пайдаланылатын өлшегіштер және аспаптар;

7) ұшып көтерілу кезінде жинақтау аймақтарындағы кедергілер және кедергілер үстіндегі биіктіктің қажетті қоры.

**Ескерту. 713-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

714. Егер, ҰҚЖ-дағы (RVR) көрініс туралы ақпарат ұсынылмаса, II және III санат бойынша, сондай-ақ 800 м кем көріністе қонуға бет алуға және аспаптар бойынша қонуға тыйым салынады.

715. Пайдаланушы қону жағдайында биіктіктің жеткілікті қорымен қону конфигурациясындағы ҰҚЖ кіреберісін әуе кемеде қиып өтуді қамтамасыз ететін қағидаларды белгілейді.

### **117-параграф. Отын және май құю есебі**

716. Пайдаланушы осы Қағиданың 739-тармағында көрсетілген талаптарды әр ұшу кезінде орындауды растауға мүмкіндік беретін, отынды және майды құю есебін жүргізеді.

717. Отын мен май құю есебінің құжаттарын пайдаланушы үш ай ішінде сақтайды және одан кейін пайдаланушының мұрағатына сақтауға беріледі.

**Ескерту. 717-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

### **118-параграф. Жұмыс уақыты, ұшу уақыты және демалыс уақыты**

718. Пайдаланушы оған әуе кемесінің барлық мүшелерінің шаршауын бақылауға мүмкіндік беретін әуе кемелерінің экипаж мүшелерінің жұмыс уақытының, ұшу уақытының және демалу уақытының нормативтерін әзірлейді және ҰЖН-ға енгізеді және уәкілетті органмен келіседі.

719. Егер, әуе кемесінің экипаж мүшелерінің шаршауын регламенттейтін қағидадан ауытқу қажеттілігі туындаса, пайдаланушы осындай ауытқуды жүзеге асыруға мүмкіндік беретін қолданатын құралдарды айқындайды. Пайдаланушы кез келген ауытқулар кезінде ұшу қауіпсіздігінің баламалы деңгейін қамтамасыз етеді.

720. Пайдаланушы әуе кемесі экипажының барлық мүшелерінің ұшу, жұмыс уақыты және демалысы есебін жүргізеді.

721. Пайдаланушы әрбір экипаждың ғарыштық радиация әсерінің жалпы мөлшерін айқындаудың 15000 м астам биіктіктегі ұшақтың әрбір ұшуы туралы есеп құжаттарын қатарынан 12 ай ішінде сақтайды.

## **119-параграф. Ұшуға даярлық**

722. Ұшу немесе ұшулардың сериясы ӘКК:

- 1) экипаж және әуе кемесінің ұшуға жарамдылығын;
- 2) алдағы ұшу үшін осы Қағиданың 33 параграфында көзделген аспаптар мен жабдықтар жеткілікті санда орнатылғандығын;
- 3) әуе кемесінде техникалық қызмет көрсетудің пайдаланушы құжаттамаларында көзделгенді орындағандығын;
- 4) әуе кемесінің салмағы және оның ауырлық ортасынан орналасуы ұшудың күтілетін жағдайларын ескеріп, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретіндігін ;
- 5) бортта бар кез келген жүк дұрыс орналасқанын және сенімді бекігенін;
- 6) нәтижесін тағайындалған ұшу барысында осы Қағидалардың 744-тармағында көзделген пайдалану шектеулері сақталатындығын көрсеткен тексеру жүргізілгендігін;
- 7) ұшудың жұмыс жоспарын жасауға қатысты осы Қағиданың 723-тармағының талаптары сақталғандығын растайтын даярлық нәтижелеріне көз жеткізгенге дейін басталмайды.

**Ескерту. 722-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

723. Ұшудың жұмыс жоспары(навигациялық есеп) әрбір тағайындалған ұшуға немесе пайдаланушының ҰЖН-де айқындалған қатарынан ұшу серияларына арналып жасалған. Ұшудың жұмыс жоспарын ӘК командирі және бұл ҰЖН-де көзделген болса, ұшуды қамтамасыз ету бойынша қызметкер (ұшу диспетчері) бекітеді және мына мәліметтерді қамтиды:

- 1) әуе кемесінің үлгісі;
- 2) рейс нөмірі, ұшу күні, ӘК мемлекеттік тіркеу нөмірі;
- 3) ӘК экипажы;
- 4) ұшып шығу және қону әуеайлақтары;
- 5) қайталама пункттерді және міндетті жеткізу пункттерін қоса алғандағы ұшу бағыты, қашықтығы, олар арасындағы ұшу уақыты және қосымша әуеайлақтарға ұшуды қоса алғанда, бағытта тағайындалған жол бұрыштары;
- 6) жоспарланған крейсорлық жылдамдық және ұшудың жалпы уақыты, көрсетілген пункттерді ұшып өтудің есептік және нақты уақыты;

7) ұшудың ең төменгі қауіпсіз биіктігі (эшелондар), ұшудың жоспарланған биіктігі (эшелондар);

8) отын есебі және ұшуда отынды жұмсауды бақылау;

9) тағайындалған, ұшып көтерілудің және бағыттағы қосымша әуеайлақтары;

10) ұшуда өзгерген ұшу жоспарын есептеу;

11) қажетті метеорологиялық ақпарат;

12) пайдаланушы белгілеген басқа ақпарат;

13) егер, жоғарыда аталған пункттердің кез келген ақпараты әуе кемесі экипажына қол жетімді басқа құжатта қамтылса, ол ұшудың жұмыс жоспарында келтірілмейді.

Ұшу жұмыс жоспарының нысанын пайдаланушы бекітеді және ҰЖН-де келтіріледі.

Ұшу жұмысы жоспарының бір данасы пайдаланушыға беріледі немесе егер, ол мүмкін болмаса, ұшып кету пунктіне сақтауға тапсырылады.

Жұмыс жоспарын құру кезінде осы Қағиданың 724, 741-тармақтарының талаптары орындалады.

## **120-параграф. Қосымша әуеайлақтар**

724. Ұшудың жұмыс жоспарында егер, ұшып көтерілу әуеайлағындағы метеорологиялық жағдай әуеайлақтың эксплуатациялық минимумынан төмен болса немесе басқа себептер бойынша ұшып кету әуеайлағына қайтып келу мүмкін болмаған жағдайда ұшып көтерілу кезінде әуе кемесі үшін қосымша әуеайлақ көрсетіледі.

725. Ұшып көтерілу кезінде ұшақтар үшін қосымша әуеайлақ осы Қағиданың 451, 452-тармақтарындағы талаптарға сәйкес таңдалады.

726. Бағыттағы қосымша әуеайлақтар екі немесе одан көп газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін таңдалады және ұшудың жұмыс жоспарында көрсетіледі.

727. Қосымша әуеайлақты таңдау осы Қағиданың 84, 85-параграфтарының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

Тағайындалған пункттің қосымша әуеайлақ ретінде тағайындалған әуеайлақтың екінші қиылыспайтын ҰҚЖ пайдалануға рұқсат беріледі.

728. Тікұшақ ұшып көтерілу кезіндегі қосымша тікұшақ айлағы егер, тікұшақ айлағындағы (әуеайлақтағы) ауа райы жағдайлары тікұшақ айлағының (әуеайлақтың) пайдаланушы минимумынан төмен болмаса, таңдалады және ұшудың жұмыс жоспарында көрсетіледі немесе басқа себептерге байланысты ұшу әуеайлағына қайтуға мүмкіндік туындайды.

Ескерту. 728-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

729. Ұшып көтерілу кезінде қосымша тікұшақ айлақ (әуеайлақ) ретінде таңдалатын тікұшақ айлағы (әуеайлақ) бойынша бар ақпарат ұшып көтерілуді орындау үшін тікұшақ айлағының (әуеайлақтың) пайдаланушы минимумынан төмен болмайтын, оның пайдаланудың есептік уақытының жағдайларын айқындайды.

730. АҰҚ бойынша орындалатын ұшу кезінде ұшудың жұмыс жоспарында және ұшу жоспарында мына жағдайларды қоспағанда, белгіленген пункттегі кемінде бір қосымша әуеайлақ көрсетіледі:

1) ұшудың ұзақтығы және басым метеорологиялық жағдайлар тағайындалған тікұшақ айлағына (әуеайлаққа) ұшып келудің есептік уақытына, сондай-ақ қонудың жоспарланған уақытына дейін 1 сағат ішінде және кейін қонуға бет алу және қону көзбен шолынатын метеорологиялық жағдайда орындалу мүмкіндігіне сенімді болу үшін негіздеме береді;

2) жарамды қосымша тікұшақ айлағы (әуеайлақ) жоқ. Осы жағдайда қайту шегі (бұдан әрі – PNR, қысқартылған атауы ағылшын тілінде) айқындалады.

731. Тағайындалған тікұшақ айлағы (әуеайлақ) ретінде таңдалатын тікұшақ айлағы (әуеайлақ) бойынша бар ақпарат қону үшін тікұшақ айлағының (әуеайлақ ) пайдалану минимумынан төмен болмайтын уақыт есебінде оны пайдалануды айқындайды.

732. Ашық теңізде орналасқан жарамды қосымша тікұшақ айлағы (әуеайлақ) мыналарға сүйене отырып, таңдалады:

1) ашық теңізде орналасқан жарамды қосымша тікұшақ айлағы тек PNR кейін пайдаланылады (PNR дейін тек қосымша тікұшақ айлағы, құрлықтағы әуеайлақтар пайдаланылады);

2) бір жұмыс істемейтін қозғалтқышы бар 1 және 2 класының ұшу-техникалық сипаттамалары қосымша тікұшақ айлағына қонуға мүмкіндік береді;

3) палубаларда орынды қамтамасыз етеді;

4) ауа райы туралы ақпарат сенімді және нақты болуы тиіс.

Ашық теңізде орналасқан жарамды қосымша тікұшақ айлағы егер, әуе кемесінің бортында құрлықта орналасқан жарамды қосымша тікұшақ айлағында ұшу үшін жеткілікті отын қоры бар болса, пайдаланылмайды.

## **121-параграф. Метеорологиялық жағдайлар**

733. ҚҰҚ бойынша орындалуы жоспарланған ұшу ағымдағы метеорологиялық ақпарат немесе әуе кемесі ҚҰҚ бойынша жүретін бағыт бөлігі осы Қағиданың 462-тармағының талабына сәйкес келмейінше басталмайды.

734. Осы Қағиданың 735-тармағында көрсетілген жағдайларды қоспағанда, мыналарды көрсететін ақпарат алынбағанша дейін АҰҚ бойынша ұшуды бастауға тыйым салынады:

1) ұшып келу есептік уақытына тағайындалған қону әуеайлағының жағдайлары әуеайлақтың пайдалану минимумына сәйкес немесе олардан асатын болады;

2) тағайындалған қосымша әуеайлақ пунктінің жағдайлары, егер ол қонуға жоспарлы бет алу кезінде ұшып келудің есептік уақытына талап етілсе, осы Қағиданың 457-тармағының талабына сәйкес келетін болады.

Қосымша әуеайлақты таңдау кезінде жел бағыты мен жылдамдығын ескере отырып, нақты ҰҚЖ-да қолданылатын әуеайлақтың пайдалану минимумы пайдаланылады.

735. Осы Қағиданың 455-тармағының 1)-7) тармақшаларының талаптарына сәйкес келетін метеорологиялық жағдайлары бар екі қосымша әуеайлақтың немесе бұлттардың төменгі шекарасы мынадай болатын:

1) 150 м кем емес, бірақ 5 000 м кем емес көрініс кезінде 450 м кем емес шеңбер маневрін жасауды қолданып қонуға бет алу үшін MDA/H асатын;

2) пайдалану минимумынан жоғары 1000 м-де ҰҚЖ-ға көріністе MDA/H 100 м асатын бір қосымша әуеайлақтың болуы кезінде тағайындалған әуеайлақтың метеорологиялық жағдайлары туралы ақпарат болмаған кезде АҰҚ бойынша ұшуды бастауға рұқсат беріледі.

## **122-параграф. Отын және май қоры**

736. Поршеньді қозғалтқышы бар ұшақ бортындағы отын мен май саны мыналарға мүмкіндік беруі тиіс:

1) әуеайлақтың тағайындалған қону әуеайлағына дейін және одан кейін ұшу жоспарында және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарында көрсетілген қосымша әуеайлақтың отынды жұмсау тұрғысынан анағұрлым сындарлыға (отын шығынына қарай) дейін ұшуды орындау және одан кейін ұшуды тағы 45 минут ішінде жалғастыру;

2) тағайындалған пунктінің таңдалған қосымша әуеайлағы бар ұшуды орындау кезінде кету шегіне қарай кету мүмкіндігі;

қосымша әуеайлаққа дейін ұшуды кетудің белгілі бір шегі арқылы орындау және одан кейін ұшуды 45 минут ішінде жалғастыру;

3) қосымша әуеайлаққа дейін ұшуды орындау және ұшу уақытының бағыты бойынша ұшуға жоспарланған 15% отынды құрайтын қосымша отын қорын

көздей отырып, одан кейін ұшуды 45 минут ішінде жалғастыру бірақ екі сағаттан астам емес;

4) қосымша тағайындалған әуеайлақсыз ұшуды орындау кезінде ұшуды тағайындалған әуеайлаққа дейін орындау және оны тағы 45 минут ішінде жалғастыру.

737. Газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақ бортындағы отын мен май саны мыналарға мүмкіндік беруі тиіс:

1) тағайындалған пунктін таңдалған қосымша әуеайлағы бар ұшуды орындау кезінде тағайындалған қону әуеайлағына дейін орындау, қонуға бет алуды және екінші шеңберге кетуді жүзеге асыру, ұшудың жұмыс жоспарында және ӘҚК үшін ұшу жоспарында көрсетілген қосымша әуеайлаққа дейін ұшуды орындау;

2) одан кейін стандартты температуралық жағдайлар кезінде қосымша әуеайлақ үстінен 450 м биіктікте күту аймағында ұшу жылдамдығымен 30 минут ішінде ұшуды орындау, қонуға бет алуды және қонуды орындау;

3) кез келген жағдайлар туындауына байланысты отын шығынының ұлғаюы кезінде ұшу үшін пайдаланушының немесе ӘҚК көзқарасы бойынша отынның жеткілікті мөлшеріне ие болу.

Тағайындалған пунктін таңдалған қосымша әуеайлағы бар ұшуды орындау кезінде осы Қағиданың 455-тармағының 1)-7) тармақшасының талаптарын бұлттардың төменгі шекарасынан 50 м-ге және осы Қағиданың 461-тармағының талаптарын сақтай және көрініс қашықтығы бойынша 500 асырған кезде кету шегінен болуы мүмкін:

ұшуды жоспарланған кету шегі арқылы қосымша әуеайлаққа дейін орындау, одан кейін оны қосымша әуеайлақ үстінен 450 м биіктікте 30 минут ішінде жалғастыру;

немесе ұшуды тағайындалған қону әуеайлағына дейін орындау және одан кейін крейсерлік режимде отынды қалыпты жұмсау кезінде бір сағат ішінде жалғастыру;

кез келген жағдайлар туындауына байланысты отын шығынының ұлғаюы кезінде ұшу үшін пайдаланушы көрсеткен немесе ӘҚК назарға алған отынның қосымша жеткілікті мөлшеріне ие болу.

Тағайындалған пунктін қосымша әуеайлағысыз ұшуды орындау кезінде осы Қағиданың 460-тармағының талаптарын сақтау кезінде ұшуды тағайындалған әуеайлаққа дейін орындау:

стандартты температура жағдайларында әуеайлақ үстінен отынның қалыпты шығыны кезінде 450 м биіктікте 1 сағат ішінде жалғастыру;

кез келген жағдайлар туындауына байланысты отын шығынының ұлғаюы кезінде ұшу үшін пайдаланушы көрсеткен немесе ӘҚК назарға алған қосымша отын мөлшерін қарастыру.

Мүмкіндікті төтенше жағдайлар туындаған кезде қажетті отын мөлшері ұшып шығу әуеайлағынан тағайындалған әуеайлағына дейін ұшу кезінде шығындалатын отыннан 3% кем емес есебінен қабылданады.

738. КҰҚ бойынша ұшу кезінде тікұшақ әуеайлағының бортында отын мен май саны қонуға тағайындалған тікұшақ айлағына дейін ұшуды орындауды, одан кейін ұшуды отынды жұмсау тұрғысынан оптималды жылдамдықта 20 минут ішінде жалғастыруды қамтамасыз етуі тиіс.

739. АҰҚ бойынша ұшу кезінде тікұшақ әуеайлағының бортында отын мен май саны мынаны қамтамасыз етуі тиіс:

1) қосымша тікұшақ айлағына қажеттілік болмаған кезде (осы Қағиданың 735-тармағының "1" тармақшасында көзделген жағдайларда) ұшуды тағайындалған тікұшақ айлағына дейін орындау, одан кейін стандартты температура жағдайларында қосымша тікұшақ айлағы үстінен 450 м биіктікте күту аймағындағы жылдамдықпен 30 минут ішінде жалғастыру және қонуға бет алуды және қонуды орындау;

2) қосымша тікұшақ айлағына (әуеайлаққа) қажеттілік болған кезде ұшуды тағайындалған тікұшақ айлағына дейін (әуеайлаққа) орындау, қонуға бет алуды және қонуға кешігіп бет алуды (екінші шеңберге кету) жүзеге асыру, одан кейін ұшуды ұшу жоспарында көрсетілген қосымша тікұшақ айлағына (әуеайлаққа) дейін жалғастыру, одан кейін ұшуды стандартты температура жағдайларында қосымша тікұшақ айлағы (әуеайлақ) үстінен 450 м биіктікте күту аймағындағы жылдамдықпен 30 минут ішінде орындау, қонуға бет алуды және қонуды орындау;

3) табиғи қосымша тікұшақ айлағына (әуеайлаққа) қажеттілік болмаған кезде (осы Қағиданың 735-тармағының "2" тармақшасында көзделген жағдайларда) ұшуды тағайындалған тікұшақ айлағына дейін (әуеайлаққа) орындау және одан кейін тағайындалған тікұшақ айлағы (әуеайлақ) үстінен 450 м биіктікте күту аймағындағы жылдамдықпен бір сағат ішінде жалғастыру.

740. Отын мен май санын есептеу кезінде мыналар ескеріледі:

1) болжанған метеорологиялық жағдайлар;

2) ӘҚК органдарының нұсқауы бойынша және метеожағдайлар бойынша бағыттан болжанған ауытқу, сондай-ақ әуе қозғалысымен байланысты кешігу;

3) АҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде тағайындалған қону әуеайлағына аспаптар бойынша қонуға бір рет бет алу, сондай-ақ екінші шеңберге кету;

4) әуе кемесінің қонуын кешіктіретін немесе отынның және (немесе) майдың көп жұмсалуды туындататын кез келген басқа жағдайлар.

Ұшу бағыты өзгерген орыннан бастап Қағиданың осы тармағының 1)-4) тармақтарының талаптары сақталынуы мүмкін жағдайларда бағыттың өзгеруі және басқа әуеайлаққа бару мақсатында ұшудың ұшу жоспарында өзгеріс жасауға рұқсат етіледі.

### **123-параграф. Ұшуды орындау кезіндегі қосымша талаптар**

741. Пайдаланушы әуе кемесінің бортынан метеорологиялық қадағалауды жүргізу және оның нәтижелерін ӘҚҚ органына хабарлау, сондай-ақ ұшудың қарсы қауіпті жағдайлары туралы хабарлау тәртібін ҰЖН-де айқындайды.

742. Бағыттың кез келген нүктесінен әуеайлаққа қону үшін жарамдығына дейін асатын тымық стандарттық атмосфера жағдайлары кезінде бір жұмыс істемейтін қозғалтқыштың крейсерлік жылдамдығында 60 минутқа сәйкес келетін қашықтықтағы бағыттарда ең жоғары ұшып көтерілу салмағы 45500 кг екі газтурбиналық қозғалтқышы бар ұшақтар пайдаланушылары мына қағидаларды (ETOPS) орындайды:

1) ұшуларды, мүшелері осындай ұшуды орындау үшін арнайы даярлығы бар әуе кемесінің экипажы орындайды;

2) пайдаланушы әуе кемесінің осындай ұшу экипаждарының мүшелерін даярлаудың тиісті бағдарламасын әзірлейді және ҰЖН-ге енгізеді, олар мыналарды қамтуы тиіс:

бағытты және бағыттағы қосымша әуеайлақтарды таңдау қағидасы;

бағыттың кез келген нүктесінен әуеайлаққа қону үшін жарамдығына дейін асатын тымық стандарттық атмосфера жағдайлары кезінде бір жұмыс істемейтін қозғалтқыштың крейсерлік жылдамдығында 60 минутқа сәйкес келетін қашықтықтағы бағыттарда ұшуды орындау кезінде ең аз жабдықтар тізімін қолдану;

ұшар алдында және ұшуда отын қорына қойылатын талаптар;

қосымша әуеайлаққа бағытта метеожағдайдың нашарлауы кезінде іс-қимыл тәртібі;

крейсерлік ұшуда қозғалтқыштардың бірі тартылысты толық жоғалтқан кезде іс-қимылдар бойынша жаттығу;

генераторлардан электр қорегін толық жоғалтқан кезде іс-қимыл жаттығуы.

3) ұшуды жоспарлау кезінде, бағытта жарамды қосымша әуеайлақтарды таңдау кезінде келудің есептік уақытына дейін және кейін бір сағат ішінде әуеайлақтағы метеорологиялық жағдайлар мынадай болуы тиіс:

дәл бет алу кезінде – бұлттардың төменгі шекарасының төменгі биіктігі көріністің мәлімденген қашықтығы мәнінен жоғары 800 м қашықтықта көріну кезінде 60 м ұлғайған DA/DH мәнінен төмен емес;

дәл емес және көзбен шолып бет алу кезінде - бұлттардың төменгі шекарасының төменгі биіктігі көріністің мәлімденген қашықтығы мәнінен жоғары 1500 м қашықтықта көріну кезінде 1200 м ұлғайған MDH/MDA мәнінен төмен емес;

4) пайдаланушы пайдаланушының сертификатына ерекшелікте әуе кемесінің түрі мен әуеайлағына қону үшін жарамды стандартты атмосфералық жағдайларда бас тартқан бір қозғалтқыш бар крейсерлік жылдамдықта ұшып өтіп бара жатқан қашықтыққа сәйкес келетін ең жоғарғы уақытты көрсете отырып, ETOPS қағидалары бойынша ұшуды орындауға рұқсаты бар.

## **124-параграф. Ұшу-техникалық сипаттамаларды шектеуді есепке алу**

Ескерту. 124-параграф жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

743. Әуе кемесі ұшу жарамдығы сертификатының ережелеріне (ұшуға жарамдығы туралы куәлік) сәйкес және ӘК осы түріндегі ҰПН-да қамтылған ұшу-техникалық сипаттамалардың пайдалану шектеулерінде бекітілген шегінде пайдаланылады.

744. Әуе кемесі ҰПН-да қамтылған ұшу-техникалық сипаттамасы туралы ақпарат алдағы ұшулар кезінде мынадай төмендегі:

- 1) ұшақтар үшін – осы Қағидалардың 745, 747-752 тармақтарындағы;
- 2) тікұшақтар үшін – осы Қағидалардың 745, 756-762 тармақтарындағы талаптар орындалуы мүмкін екендігін көрсеткен жағдайда ғана ұшуға рұқсат беріледі.

Көрсетілген талаптарды орындау кезінде ӘК ұшу-техникалық сипаттамасына (салмағы, әуеайлақты асуға тиісті барометрлік биіктігі, температурасы; ҰҚЖ бейімделуі және ҰҚЖ жай-күйі, судың және (немесе) мұздың болуы, гидроұшақтар үшін су бетінің жай-күйі) әсер ететін барлық факторларды ескеру қажет.

745. ӘК салмағы ұшып шығар алдында егер олар максималды ұшып шығу салмағын анықтауға арналған параметрлер ретінде пайдаланылса, нақты метеорологиялық жағдайдың есебімен әуеайлақты асуға тиісті барометрлік биіктіктерге арналған ҰПН-да көрсетілгендей максималды ұшып көтерілу салмағынан аспайды.

746. Бір қозғалтқышы бар ұшақтар қозғалтқыш істен шыққан жағдайда мәжбүрлі қонуды орындауға мүмкіндік беретін бағыттарда және олардан сондай істен шығуда ауа райы жағдайларында және жарықтықта ғана пайдаланылады.

747. Ұшып көтерілу басындағы ұшақтың салмағы осы Қағидалардың 749-752 тармақтарында көрсетілген ұшу және отынды құю барысында салмақтың болжамды азаюын ескере отырып, осы Қағидалардың 750 және 751-тармақтарында көзделген себептер бойынша, ал қосалқы әуеайлақтар үшін – осы Қағидалардың 748 және 752-тармақтарында көрсетілген салмақтан аспайды.

748. Тағайындалған қону әуеайлағына және тағайындалған пункттің кез келген қосымша әуеайлағына қонудың есептік уақытына әуе кемесінің есептік салмағы сол әуеайлақтардың асуына сәйкес барометрлік биіктік үшін, сондай-ақ кез келген басқа да жергілікті атмосфералық жағдайлар үшін, егер олар қону кезінде ең жоғары рұқсат етілген салмақты анықтау үшін өлшемдер ретінде пайдаланса, ҰПН-де көрсетілген ең жоғары ұшып көтерілу салмағынан аспайды.

749. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы ұшып көтерілудің кез келген нүктесінде сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, ұшып көтерілуді тоқтатуға және үзілген ұшып көтерілудің орын алған қашықтығы шегінде тоқтап алуға немесе ұшып көтерілуді жалғастыруға және осы Қағидалардың 750-тармағында қамтылған талаптарды орындамағанша, жеткілікті қормен ұшу траекториясы бойынан барлық кедергілерден ұшып өтуге мүмкіндік береді.

ҰҚЖ-ның орын алған ұзындығын айқындау кезінде ұшып көтерілу алдындағы осьтік жолға ұшақты шығару қажеттілігіне байланысты оның азаю мүмкіндігі ескеріледі.

750. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы бағыттың кез келген нүктесінде немесе одан қосымша бағыттардан бас тартқан жағдайда жоспарланған сындарлы қозғалтқыштың істен шыққан жағдайда, ұшуды осы Қағидалардың 752-тармағының талаптары орындалуы мүмкін әуеайлаққа дейін, ең төменгі рұқсат берілген биіктікке дейін еш жерге төмендемей жалғастыруға мүмкіндік береді.

751. Қосымша әуеайлақтарда орналасқан кез келген бағыттағы үш немесе одан көп қозғалтқыштары бар ұшақтардың ұшуы кезінде және ұшудың жалпы ұзақтығы қауіпсіздіктің жалпы деңгейін сақтау үшін екінші қозғалтқыштың істен шығуын ескеру қажет, ұшақ кез келген екі қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, бағыттағы қосымша әуеайлаққа дейін ұшуды жалғастыруға және қонуға қабілетті .

752. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамасы биіктік қорының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін ең төмендігімен қонуға бет алу траектория бойынан барлық кедергілерді ұшып өткеннен кейін және, егер гидроұшақ туралы сөз болса, тоқтау қажеттілігін, орын алған қону қашықтығының шегіндегі жеткілікті төмен жылдамдыққа қол жеткізуді ескере отырып, тағайындалған қону әуеайлағына немесе кез келген қосымша әуеайлаққа қонуға мүмкіндік береді. Бұл ретте ӘК

командирі, егер бұл ұшу-техникалық сипаттаманы белгілеу кезінде ескерілмесе, қонуға бет алу және қонуды орындау кезінде ұшу техникасында болжанған айырмашылықтарды ескереді.

753. 3 классты тікұшағының ұшу-техникалық сипаттамасы бар тікұшақтағы ұшу траекториясының кез келген нүктесінде қозғалтқыш істен шыққан кезде осы Қағидалардың 743-тармағында көрсетілген талаптар қолданылады.

754. Ұшуды қауіпсіз жалғастырған кезде қозғалтқыш істен шыққан жағдайда қамтамасыз етілмейді, тікұшақта тасымалдау қауіпсіз жерге мәжбүрлі қону жағдайын орындау есебімен жүзеге асырылады.

755. 3 классты ұшу-техникалық сипаттамалары бар тікұшақтарда АҰҚ бойынша жолаушылар тасымалын орындау осы Қағидалардың 756-тармағындағы ережеге сәйкес жүзеге асырылады.

756. 2 классты тікұшағының ұшу-техникалық сипаттамасы ҰПН-де анықталған ұшып көтерілгеннен кейінгі нүктеге қол жеткізгеннен кейін кез келген сәтте сындарлы қозғалтқыштың бас тартуы жағдайында, осы Қағидалардың 758-тармағында көрсетілген талаптарды орындамағанша, ұшу траекториясының бойымен барлық кедергілердің тиісті қорын ұшып өтуді қамтамасыз ете отырып, ұшып көтерілуді жалғастыруға мүмкіндік береді.

ҰПН-де анықталған ұшып көтерілгеннен кейінгі нүктеге қол жеткізгенге дейін сындарлы қозғалтқыш бас тартқан кезде осы Қағидалардың 754-тармағында көрсетілген талаптар қолданылады.

757. 1 классты тікұшағының ұшу-техникалық сипаттамасы мыналарға:

1) ұшып қону кезінде шешім қабылдау нүктесінде немесе сол нүктеге дейін анықталатын сындарлы қозғалтқыштың істен шығуы жағдайында, ұшып көтерілуді тоқтатуға және үзілген ұшып көтерілудің орын алған аймағында тоқтауға;

2) ұшып қону кезінде шешім қабылдау нүктесінде немесе сол нүктеге дейін анықталатын сындарлы қозғалтқыштың істен шыққан жағдайында, тікұшақ осы Қағидалардың 758-тармағында көрсетілген талаптарды орындамағанша, ұшу траекториясының бойымен барлық кедергілердің тиісті қорын ұшып өтуді қамтамасыз ете отырып, ұшып көтерілуді жалғастыруға мүмкіндік береді.

758. 1 немесе 2 классты тікұшағының ұшу-техникалық сипаттамасы бағыт бойынша ұшу траекториясының кез келген нүктесінде қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, осы Қағидалардың 760-тармағында немесе 761-тармағында көрсетілген шарттарды орындай алатын орынға дейін, ұшудың кез келген нүктесінде рұқсат берілген биіктіктен төмен тікұшақтың төмендеуіне жол бермей, ұшуды жалғастыруға мүмкіндік береді.

759. 3 классты тікұшағының ұшу-техникалық сипаттамасы барлық жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштар кезінде өзі тағайындаған бағыт бойынша немесе

ұшудың кез келген нүктесінде ең төменгі абсолютті тиісті биіктігінен төмендеуге жол бермей, жоспарлы өзгерген бағыт бойынша ұшуды орындауға мүмкіндік береді.

760. 1 классты тікұшағы қонуының ұшу-техникалық сипаттамасы туралы шешім қабылданған нүктеге дейін қонуға бет алу және қону кезеңінің кез келген нүктесінде сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, қонуға бет алу траекториясының бойында барлық кедергілерді ұшып өткеннен кейін тағайындалған тікұшақ айлағына немесе кез келген қосымша тікұшақ айлағына қонуды орындауға және орын алған қону қашықтығы шегінде тоқтауға немесе екінші шеңберге кетуді жүзеге асыруға және траектория бойында барлық кедергілерді ұшып өтуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Қону туралы шешім қабылдаған нүктеден кейін сындарлы қозғалтқыштың істен шыққан жағдайда, тікұшақтың қонуының ұшу-техникалық сипаттамасы қонуды орындауға және орын алған қону қашықтығы шегінде тоқтауға мүмкіндік береді.

761. Қонуға дейін тән нүктеге дейін сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда, 2 классты тікұшағы қонуының ұшу-техникалық сипаттамасы қонуға бет алу траекториясының бойында барлық кедергілерді ұшып өткеннен кейін тағайындалған тікұшақ айлағына немесе кез келген қосымша тікұшақ айлағына қонуды орындауға және орын алған қону қашықтығы шегінде тоқтауға немесе екінші шеңберге кетуді жүзеге асыруға және ұшу траекториясы бойында барлық кедергілерді ұшып өтуді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Көрсетілген нүктеден кейін және қонуға дейін қозғалтқыш істен шыққан кезде осы Қағидалардың 753-тармағының талаптары қолданылады.

762. Егер, әуеайлақта ұшып көтерілу, биіктікті бастап таңдау, қонуға бет алу және қону рәсімдері айқындалмаған жағдайда, пайдаланушы ҰПН белгілеген әуе кемесінің ұшу-техникалық сипаттамасын ескере отырып, осындай рәсімдерді әзірлеу үшін кедергілер туралы деректерді пайдаланады.

## **125-параграф. Кеме құжаттары**

763. Әуе кемесінде 121, 122, 123-тармақтарда көрсетілген құжаттар болуы тиіс, оларды әуе кемесінің экипаж мүшелері уәкілетті лауазымды тұлғалардың талабы бойынша ұсынады.

121, 122, 123-тармақтарға қосымша әуе кемесінің бортында мыналар болуы тиіс:

1) MEL;

2) "Төтенше жағдайлар кезіндегі іс-әрекеттер бойынша азаматтық ӘК экипажына Нұсқаулық бекіту туралы" (Нормативтік құқықтық актілерді

мемлекеттік тіркеу тізбесінде № 6478 тіркелген) Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2010 жылғы 18 тамыздағы № 365 бұйрығы;

3) техникалық қызмет көрсету және оның пайдалануға жарамдылығы туарлы куәлік (борт журналындағы жазба);

4) әуе кемелері үшін жиынтық жүктеме көрінісі;

5) бас декларация (халықаралық ұшулар кезінде);

6) жолаушылар ведомосы (манифест);

7) жүк ведомосы (манифест), сондай-ақ қауіпті жүк туралы ақпаратты қамтитын құжат.

764. Осы Қағиданың 121, 122, 123-тармақтарында көрсетілген құжаттардан басқа әуе кемесінің бортында ұшу орындалатын аумақ үстінен мемлекет қағидалары бойынша талап етілетін өзге де құжаттар болуы тиіс.

765. Осы Қағиданың 121-тармағында көрсетілген ұшуға тапсырма мына жазбаларды қамтуы тиіс:

1) мемлекеттік және тіркеу тану белгілері бар әуе кемесі;

2) ұшу күні;

3) әуе кемесі экипаж мүшелерінің тегі және олар орындайтын міндеттемелер;

4) ұшып кету және келу пункттері;

5) ұшып көтерілудің және қонудың жоспарланған және нақты уақыты;

6) ұшу мақсаты, рейс нөмірі;

7) ұшуға қатысты ескертулер;

8) ӘКК қолы;

9) пайдаланушы белгілеген өзге де жазбалар.

Ұшуға арналған тапсырма нысанын және оны жүргізу тәртібін пайдаланушы айқындайды.

## **126-параграф. Ең аз түзетілген жабдықтар тізбесі**

766. Қандай да болмасын аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде коммерциялық әуе тасымалын орындауға талаптары осы Қағиданың 5-параграфында келтірілген MEL негізінде рұқсат беріледі.

767. ТМД елдерінің әуе кемелерінде ұшуды орындау, істен шыққан аспаптармен, жабдықтармен немесе жүйемен ұшуды орындау үшін негіздеме ретінде ҰПН ережесі қолданылады.

## **127-параграф. Борттық аспаптар және жабдықтар**

768. Әуе кемесінің бортында пайдаланылатын әуе кемесіне және ұшу орындалуы тиіс шарттарына байланысты осы Қағиданың 33-параграфында,

сондай-ақ 767-772 тармақтарында көрсетілген аспаптар мен жабдықтар орнатылады немесе болады.

769. Әуе кемесі, әуе кемесінің ұшу экипажына ұшу траекториясын бақылауға, Қағидада талап етілетін кез келген маневрлерді жасауға және пайдаланудың күтілетін шарттарында осы ұшаққа қатысты пайдаланушылық шектеулерді сақтауға мүмкіндік беретін аспаптармен жабдықталады.

770. Осы Қағиданың 33-параграфының талаптарына қосымша әуе кемесі мыналармен жабдықталады:

1) жеңіл қол жетімді орындарда және осы әуе кемесінің тасымалында рұқсат берілген жолаушылардың санына сәйкес келетін санда, алғашқы жәрдемнің бір немесе бірнеше жиынтығын қамтитын қажетті медициналық құралдардың қоры;

2) 250 астам жолаушыларды тасымалдау рұқсат етілген ұшақтарда ұшуда жедел медициналық көмек көрсету үшін дәрігерлер немесе басқа білікті тұлғалар пайдалану үшін медициналық құралдар жиынтығы;

3) ұшақ ішінде улы газдардың қауіпті шоғырлануын құрамайтын көшпелі өрт сөндіргіш. Әуе кемесінің ұшу экипажының кабинасында және ұшу экипажының кабинасынан бөлектенген және экипаж мүшелері тікелей қол жеткізе алмайтын әрбір жолаушылар салонында кемінде бір өрт сөндіргіш орнатылады.

771. АҰҚ бойынша ұшулар үшін ең жоғары ұшып көтерілу салмағы 5700 кг астам болатын әуе кемесі осы Қағиданың 155-173-тармақтарының талаптарына қосымша әуе кемесінің кеңістік жағдайын көрсететін электр аспаптар үшін авариялық қоректену көзімен жабдықталады, ал 1975 жылдың 1 қаңтарынан кейін пайдалануға берілген әуе кемелері электр жабдықтаудың негізгі жүйесіне байланысты емес және кемінде 30 жұмысты қамтамасыз ететін және ӘКК авиакөкжиекке қарық түсіретін авариялық қоректену көзімен жабдықталады.

Авариялық қорек көзі электрмен қамтудың негізгі жүйесі толық бас тартқаннан кейін автоматты түрде тоқталады және аспапты тақтада әуе кемесінің авиакөжиегі (авиакөкжиектері) авариялық қорек көзінен жұмыс істейтіндігі нақты көрсетіледі.

772. Жоғары ұшып көтерілу салмағы 5700 кг астам болатын немесе бортында 9 астам жолаушыларды тасымалдауға рұқсат берілген өзге әуе кемелер ұшу бағытындағы аймақтың бағалау функциясы бар, әуе кемесінің ұшу экипажына жер бетінің әлеуетті қауіпті жақындығы туралы ескертуді автоматты түрде ұсынатын, жердің жақындығы (GPWS-қысқартылған атауы ағылшын тілінде) туралы ескерту жүйесімен жабдықталады.

773. Ұшып көтерілу салмағы 5700 кг астам немесе бортында 19 астам жолаушыларды тасымалдауға рұқсат берілген газтурбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар соқтығысуларды ескертудің борттық жүйесімен (СБЖ) жабдықталады.

Ескерту. 773-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

774. Сурет үлбіріне жазылған ұшу деректерінің ұшу өлшемдерін (өздігінен жазғыш) борттық тіркеуді пайдалануға тыйым салынады.

775. Өздігінен жазу болған кезде оларды әуе кемесінің экипажы ұшар алдында қолмен немесе автоматты түрде енгізеді және барлық ұшу кезінде енгізілмейді.

776. Авиациялық оқиға немесе соқтығыс жағдайында, әуе экипажының борттық өздігінен жазбасы ұшу аяқталған бойда енгізеді және "Авиациялық оқиға немесе соқтығыс жағдайын тексеру Қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 18 шілдедегі № 828 қаулысымен көзделген тәртіпте берілгенге дейін жаңадан енгізілмейді.

777. Пайдаланушы электронды навигациялық деректері бар бағдарламалық өнімдерді пайдалануға қатысты осы Қағиданың 695-тармағының талаптарын орындайды.

## **128-параграф. Авиациялық қауіпсіздік**

778. ӘК-дегі ұшу экипажы кабинасының есігі (ол орнатылған жерде) осы Қағиданың 106-тармағында көзделген тұлғалардың кіруі мен шығу мүмкіндігін қамтамасыз етуге қажетті жағдайларды қоспағанда, оларды шығару үшін кез келген осындай есік ашылғанға дейін жолаушыларды отырғызғаннан кейін барлық сыртқы есіктер жабылған сәттен бекітілген қондырғыда жабық тұрады.

779. Пайдаланушы әуе кемесін тексерудің бақылаушы тізбенің әуе кемесінің бортында болуын қамтамасыз етеді, оны болжанған диверсия жағдайында жарылғыш қондырғыны іздеу кезінде және әуе кемесін жасырылған қару, жарылғыш заттар немесе басқа қауіпті қондырғыны анықтау мәніне тексеру кезінде, әуе кемесі авиация саласындағы қызметке заңсыз араласу актісіне кезігуіне қатысты күдік болғанда басшылыққа алу қажет.

780. Пайдаланушы саласындағы қызметке заңсыз араласу салдарларының ең азын мәлімдеуге бағытталған және мына элементтерді:

- 1) оқиғаның қауіптілік деңгейін бағалауды;
- 2) экипаж мүшелері арасындағы байланысты және үйлестіруді;
- 3) өзін қорғаудың тиісті шараларын;
- 4) экипаж мүшелеріне арналған қорғаныс қондырғыларын қолдануды;
- 5) террористердің мінез-құлқын және жолаушылар реакциясын бақылау әдістермен танысуды;

6) әртүрлі жағдайларды, қауіптерді ескере отырып, нақты жағдайдағы іс-қимылды пысықтау бойынша оқытуды;

7) әуе кемесін қорғау мақсатында ұшу экипажының кабинасындағы іс-қимыл тәртібін;

8) әуе кемесін қарап тексеру қағидалары және қауіпті заттарды орналастыру үшін анағұрлым қауіпті орынға қатысты ұсынымдарды өзінде қамтитын анағұрлым дұрыс іс-қимылдарды экипаж мүшелерін қабылдауды қамтамасыз ететін авиациялық қауіпсіздік бойынша әуе кемесінің экипаж мүшелерін даярлық бағдарламасын белгілейді және орындайды.

781. Пайдаланушы, оның қызметкерлері терроризм актілерін немесе азаматтық авиация қызметіне заңсыз араласудың басқа нысандарын тоқтатуға ықпалын тигізе алатындай, өз қызметкерлерін әуе кемесінде тасымалдауға арналған жолаушыларға, багаждарға, жүктерге, поштаға, жабдықтарға, қорлар мен борттық тамақтарға қатысты ескерту шараларымен және әдістерімен таныстыру мақсатында даярлау бағдарламаларын белгілейді және орындайды.

## **10. Жалпы мақсаттағы жеңіл және аса жеңіл әуе кемелерінің**

### **ұшуды орындау ерекшеліктері**

#### **129-параграф. Планерларда, дельтапландарда, парaplандарда ұшу**

782. Ұшу-қону алаңында ұшуды ұйымдастыру, әуе кеңістігін пайдалану және дельтопландарда ұшуды басқару азаматтық авиация қызметі және әуе кеңістігін пайдалану саласындағы Қазақстан Республикасының заңдарына сәйкес жүргізіледі.

783. Дельтопландарда ұшудың қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында мынадай ерекшеліктер ескерілуі тиіс:

1) ұшудың биіктігі мен бағыты бойынша ауыспалы профилі, ол экипаждың ауаның шығыс ағындарын іздеуіне байланысты;

2) қалқу үшін метеожағдайдың болмауынан бағыттың кез келген учаскесінде ұшуды мәжбүрлі тоқтату мүмкіндігі;

3) бағытты ұшуды орындайтын экипаждармен сенімді радио-байланыстың болмауы.

784. Дельтопландарда бағытты ұшудың қауіпсіздігіне:

1) бағыттар бойында мәжбүрлі қону жағдайына арналған алаңы бар қауіпсіздік жолағын (дәлізін) орнатумен;

2) дельтопландардың ұшу ауданына басқа ұшу аппараттарының кіруіне тыйым салумен;

3) экипаждың байқағыштығымен;

4) ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз ету арқылы қол жеткізіледі.

785. Егер екі немесе одан көп ауадан ауыр ұшу аппараттары қону мақсатында әуеайлаққа жақындаса, неғұрлым жоғары деңгейдегі әуе кемесі неғұрлым төменгі деңгейдегі әуе кемесіне жол береді, алайда соңғы кеме бұл ережені қонуға бағыт алудың соңғы сатысындағы басқа әуе кемесінің жолын кесіп өту үшін немесе осындай әуе кемесін басып озу мақсатында пайдаланбайды. Күш қондырғысымен қозғалысқа келтірілген ауадан ауыр әуе кемесі планерларға жол береді.

786. Басып озылатын ұшу аппараты бірінші кезектілік құқығын пайдаланады, ал озып кеткен ұшу аппараты оның биікке көтерілгеніне, төмендегеніне немесе көлденең ұшқанына қарамастан, оңға бұрылып жол береді; бір-біріне қатысты осы екі ұшу аппаратының қозғалысындағы бұдан кейінгі ешқандай өзгерістер жеткілікті қашықтауды қамтамасыз еткен кезде озу толығымен аяқталғанға дейін озып кеткен ұшу аппаратын осы талапты орындаудан босатпайды.

787. Екі ұшу аппараты қарама-қарсы бағытта немесе қарама-қарсыға жақын бағытта жақындаған кезде және бұл ретте соғысып қалу қаупі болса, онда осы ұшу аппараттарының әрқайсысы оңға бұрылып кетеді.

### **130-параграф. Аэростаттарда ұшуды орындау**

788. Аэростаттарда ұшу коммерциялық, спорттық және ғылыми мақсатта тәулік бойы орындалуы мүмкін. Ұшуға мемлекеттік және тіркеу тану белгілері бар ұшуда пайдалануға жарамды және ӘҚК органдарымен байланыс құралы бар аэростаттар жіберіледі.

789. Аэростатты пайдалану аумағынан оны ұшыру жүргізілетін мемлекеттің уәкілетті авиациялық органдарының рұқсатымен жүргізіледі.

790. Аэростаттың басқа мемлекеттің аумағы арқылы ұшуы осы мемлекеттің рұқсатын алғаннан кейін ғана жүзеге асырылады. Егер ұшуды дайындау кезінде аэростат басқа мемлекеттің аумағының әуе кеңістігінде самғауы мүмкін деп нақты күтілсе, мұндай рұқсат аэростаттың ұшуы алдында алынады.

791. Аэростат тіркеу мемлекеті және аумағының үстінен ұшу ұйғарылатын мемлекет (мемлекеттер) анықтайтын шарттарға сәйкес пайдаланылады.

792. Аэростаттарда ұшуды жоспарлау Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларының талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

793. Ұшқыш аэростаттың стартынан кейін дереу ұшуды басқару орталығына және ӘҚК органына мынадай ақпарат береді:

- 1) аэростаттың ұшуын (мақсатын) белгілеу;
- 2) старт орны, шақыру белгілері;
- 3) іс жүзіндегі старт уақыты;
- 4) ұшу биіктігін алудың есепті уақыты;

5) ӘҚҚ органына алдын ала хабарланған ақпараттағы кез келген өзгерістер.

794. Ұшу процесінде ұшу биіктігін өзгерту қажет болған кезде аэростаттың ұшқышы, егер ұшуға өтінімде ұшу ауданының шегіндегі барлық биіктерде ұшуға рұқсат көрсетілмесе, ұшуды басқару орталығынан немесе ӘҚҚ диспетчерінен осы маневрге рұқсат алуы тиіс.

795. Ұшудың бүкіл ұзақтығында аэростаттың ұшқышы жауапкершілік аймағында орналасқан ӘҚҚ органы жұмысының белгіленген байланыс радиожилігін тыңдайды.

796. Жоспарланған төмендеу басталғанға дейін 20 минут бұрын ұшқыш ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ тиісті органына мынадай ақпаратты жібереді:

- 1) осы сәттегі орналасқан орны;
- 2) ұшудың эшелоны (барометрлік биіктігі);
- 3) жерге қонудың есепті уақыты мен орны.

797. Ұшуды аяқтау үшін төмендеудің тікелей алдында аэростаттың ұшқышы ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына өзінің шақырылу белгісін, жерге кону орнын (ауданын) және жерге қонудың ұйғарылатын уақытын хабарлайды.

798. Жерге қонғаннан кейін аэростаттың ұшқышы егер радиобайланыс мүмкіндік берсе, 5 минуттан кешіктірмей ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына ұшудың аяқталғаны және бұдан кейінгі іс-әрекеттері туралы баяндайды.

799. Аэростатты, дирижабльді басқаруға жасы 18-ден кіші емес, арнайы дайындық алған, аэростаттарда және дирижабльдерде ұшу құқығына тиісті құжаттары бар адамдар жіберіледі.

800. Ұшу уақытында аэростатта, дирижабльде мынадай құжаттар мен жабдық болуы тиіс:

- 1) тіркеу туралы куәлік;
- 2) ұшуға жарамдылығы туралы куәлік;
- 3) борт журналы;
- 4) ұшу картасы;
- 5) борт радиостанцияларына рұқсат;

6) Ұшуды басқару орталығымен және ӘҚҚ органдарымен радиобайланыс жасауға мүмкіндік беретін борт радиостанциялары;

7) ұшу биіктігін есептеуге және бақылауға арналған барометр (биіктік өлшегіш);

8) компас;

9) өрт сөндірудің алғашқы құралдары.

801. Аэростаттарда, дирижабльдерде ұшуды орындауға рұқсат етілетін ең төменгі метеорологиялық жағдайлар түрлі аудандар үшін әзірленетін ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарда келтіріледі.

802. Ұшулардың орындалуын жоспарлау болжанатын метеожағдайлардың негізінде: көру мүмкіндігі 5000 м кем емес және бұлттардың төменгі шекарасы 400 м кем емес биіктікте жүзеге асырылады.

803. Ұшуларды орындау іс жүзіндегі ауа райында жүргізіледі, бұл ретте жерде желдің жылдамдығы 5 м/сек-тен аспауы тиіс, ұшудан төмен биіктіктегі бұлт мөлшері 4 октанттан аспауы тиіс.

804. Аэростаттардың, дирижабльдердің ірі қалалардың немесе кенттердің халық қоныстанған аудандарының үстінен, сондай-ақ ашық ауада адамдардың шоғырының үстінен ұшып өтуін 300 м төмен емес биіктікте жүргізуге рұқсат етіледі.

805. Ұшуды басқару орталығынан, ӘҚҚ органдарынан бағыт бойынша аэростат үшін қауіпті метеорологиялық құбылыстардың (найзағай, бұршақ бұлғақтау, желдің жылжуы, мұз қату, құйын, дауыл, шаңды боран, күшті нөсерлеткен жауын-шашын) бар болуы туралы ақпарат алған немесе өзі дербес қадағалаған жағдайда аэростат ұшқышы, ұшуды басқару орталығы мен ӘҚҚ органын жерге қону туралы хабардар ете отырып, жақын маңдағы бұл үшін ыңғайлы жерге оны қондыруды қамтамасыз етуі тиіс.

## **11. Авиациялық жұмыстарды жүргізу кезіндегі ұшу**

806. Пайдаланушылар авиациялық жұмыстарды жеке және (немесе) заңды тұлғалардың мүддесіне қарай азаматтық ӘК қолдана отырып орындайды.

807. Авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшу олардың мақсатына, орындау қағидаларына және орындау технологиялары ерекшеліктеріне байланысты мынадай түрлерге бөлінеді:

- 1) авиациялық-химиялық жұмыстар;
- 2) әуеден суретке түсіру;
- 3) орманавиациялық жұмыстар;
- 4) құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстары;
- 5) көлік-байланыс жұмыстары;
- 6) ашық теңіздер мен мұхиттар аралдарында ұшу;
- 7) теңіз кемелерінен және теңіздегі бұрғылау қондырғыларынан ұшу;
- 8) халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлық іс-шаралар жүргізу мақсатында ұшу;
- 9) тәжірибелік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу үшін ұшу;

10) парашюттерді десанттауға немесе парашюттерде жүкті түсіру бойынша ұшу;

11) авариялық-құтқару және іздестіру жұмыстары;

12) ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің жер үстіндегі құралдары, авиациялық радиобайланыс және әуеайлақтық схемалар;

13) басқа жеке және (немесе) заңды тұлғалардың мүддесіне қарай мамандандырылған операциялардың орындалуына байланысты басқа да авиациялық жұмыстардың түрлері.

808. Авиациялық жұмыстардың белгілі бір түрін орындау ерекшеліктерін пайдаланушы ҰЖН-де көздейді, оның ішінде:

1) авиациялық жұмыстың нақты (белгілі бір) түрлерін орындау шарттары және тәртібі;

2) пайдалану тәртібін айқындау, ал қажет жағдайда бақыланбайтын әуеайлақтарды, отыру орындарын және олардың жабдықтарын пайдаланушылық жағдайда ұстау;

3) олардың ерекшеліктері тұрғысынан авиациялық жұмыстарды орындауды қамтамасыз етудің санитарлық, экологиялық және өзге шарттары;

4) тиісті аумақтың экологиялық ерекшеліктерімен немесе осы аумақта көлік құралдары мен адамдардың болудың ерекше режимімен байланысты авиациялық жұмыстарды орындауға шектеу;

5) әуе кемесінің экипаж мүшелерінің демалысы үшін тұрғын үй-тұрмыстық шарттарын құру және пайдалану тәртібі;

6) олардың орындалуын бақылауды жүзеге асыру.

809. Жұмыс технологиясымен көзделген жағдайда, әуе кемесінің ұшу экипажының құрамында тиісті үлгідегі және белгіленген тәртіпте сақтандырылған қолданыстағы куәлігі (сертификаты) бар тапсырыс берушінің мамандары (қадағалаушы ұшқыштар, штурмандар, бортоператорлары және т.б.) енгізілуі мүмкін.

810. Авиациялық жұмыстарды орындау үшін жіберілетін ұшу құрамы мен басқа да мамандар тиісті арнайы дайындыққа ие болуы тиіс.

811. Негізгі әуеайлақтан алыста жұмыс істеу кезінде ұшуға арналған тапсырма жұмыстың барлық кезеңіне беріледі.

812. Авиациялық жұмыстарды жасау мақсатында ұшу ауа райы жағдайында және аталған жұмыс түрі үшін белгіленген тәулік уақытында орындалады.

813. Жұмыстар басталар алдында, ал бар ауа райы болжамының қолдану мерзімін асыратын, уақытта тағайындалған пунктте (жұмыс процесінде) әуе кемесінің кезігуі кезінде ӘК командирі қажет уақыт кезеңінде қолданылатын басқа болжамды алады, нақты ауа райына талдау жасайды және ұшуды орындауға шешім қабылдайды.

814. Жер үсті арналары бойынша ауа райы болжамын алу мүмкін болмаған жағдайда ӘК командиріне нақты ауа райы кезінде радио бойынша ауа райы болжамын алу үшін ӘК командирі минимумынан төмен емес ұшып көтерілуді жасауға рұқсат етіледі.

Ауа райы болжамсыз қайта ұшуды орындау немесе авиациялық жұмыстарды жасауға тыйым салынады.

815. Әуе кемесінің ӘК командиріне аралық қонудан кейін авиациялық жұмыстарды орындау кезінде, ал қайта ұшып көтерілу кезінде негізгі әуеайлақта шешім қабылдауға рұқсат беріледі, ал ӘҚҚ органына мына жағдайларды:

1) алдағы ұшуға даярлық жұмыс басталар алдында толық жүргізілгендігін (әуе кемесі командирінің баяндамасы бойынша);

2) негізгі және қосымша әуеайлақтарға (алаңдарға) бағытта ұшуды орындауға кедергі болатын өзгерістер болмауын;

3) ауа райы болжамының қолданыс мерзімі ұшуға арналған тапсырмаларды орындауды қамтамасыз етуін (ауа райы болжамын радио бойынша беруге рұқсат етіледі);

4) әуе кемесінде тоқтау уақыты бір сағаттан аспайтынын сақтау кезінде радио бойынша ұшып кетуге рұқсат береді.

Бұл жағдайда ұшып кетуге шешім қабылдау негіздемесі үшін жауапкершілік әуе кемесінің командиріне жүктеледі.

816. Бақыланатын әуе кеңістігінде авиациялық жұмысты орындау бойынша ұшу кезінде ӘК командирі ол тұрған жауапкершілік аймағында жұмыстың басталуы туралы ӘҚҚ органына баяндайды және онымен әрбір 60 минуттен жиі емес, егер осы ӘҚҚ органы өзге тәртіпті белгілемесе, радио бақылаушы байланысты қолдайды.

817. Қону алаңдары (әуеайлақтары) әдеттегідей жер үсті іздеумен таңдалады. Жеке жағдайларда, тиісті рұқсат болған кезде әуе кемесінің командиріне әуеден оларды қағып алуға рұқсат беріледі.

818. Әрбір әуеайлаққа (қону алаңына) Ұшудың негізгі қағидаларының талаптарына сәйкес ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулық әзірленеді.

819. Әуеден қону алаңдарын таңдай отырып, ұшуға мыналар жатады:

1) процесінде алдын ала дайындалмаған жер учаскесіне қону жасалатын ұшу, сондай-ақ әуеайлақтан тыс салбырау режимінде тікұшақтар орындалатын операциялар;

2) ӘҚҚ органдарымен радиобайланысты құралдар болмаған кезде, қолайлы дайындалған әуежайларға және қону алаңдарына қона отырып, авиациялық-химия жұмыстарынан басқа, ӘК командиріне алғашқы ұшу.

820. Әуеайлақтан тыс ниетті қонуды орындау кезінде әуе кемесінің экипажы қонуға бет алу алдында болжанған қону орнын, оның өлшемін, еңісін және бедер жағдайын бағалау мақсатында қарап шығуы тиіс.

Қарап шығу кедергілер үстінен кемінде 100 метр биіктіктен басталуы және таңдалған қону бағытында кемінде 10 метр биіктікке дейін төмендей отырып, орындалуы тиіс.

821. Өндірістік қажеттілік мақсатында тапсырыс беруші өкілінің өтінімі бойынша ӘК командиріне жұмыс ауданы шегінде ұшу бағыты мен қону орнын, бұл туралы әуе кеңістігінде бақылайтын ӘҚҚ органына алдын ала хабарлай отырып, өзгертуге рұқсат беріледі.

822. Осы Қағиданың, авиациялық жұмыс түрлерін және ұшуға арналған тапсырманы орындау қағидаларының талаптарына қайшы келетін тапсырыс беруші нұсқауларын (өтінішін, ұсынысын) орындауға тыйым салынады.

823. Сыртқы аспаларды қолдана отырып, тікұшақтарда құрылыс-монтаждау жұмыстарын, түсіру-тиеу операцияларын, жүк тасымалдарын жасауға рұқсат берілмейді, егер тапсырыс беруші:

1) тасымалдауға және техникалық қауіпсіздік қағидаларын сақтауға жүктерді даярлау технологияларын сақтауды қамтамасыз етпесе;

2) өз тарапынан ресми тәртіпте көрсетілген жұмыс түрлерін жауапты басшыны тағайындамаса.

Бұл жағдайларда тікұшақ командирі ұшуға өтінімнің кері жағында тиісті жазбаны жасайды.

824. Тапсырыс берушінің өтінімдері бойынша әуе кемелерінде тасымалданатын жолаушылар және жүктер Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 13 желтоқсандағы № 1522 қаулысымен бекітілген Жолаушыларды, багажды және жүктерді әуе көлігімен тасымалдау қағидаларына сәйкес ресімделеді.

**Ескерту. 824-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 20.09.2013 № 733 бұйрығымен (алғашқы ресми жариялағаннан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі).**

825. Жүктің нақты салмағының тасымалдау үшін өтінімде берілген мәндерге сәйкестігіне тапсырыс беруші жауапты болады.

Әуе кемесінің шекті ұшып көтерілу және қону салмағын сақтау үшін жауапкершілік әуе кемесінің командиріне жүктеледі.

826. Негізгі әуеайлағынан жұмыс орнына және кері, сондай-ақ бір жұмыс әуеайлағынан (алаңынан) басқа авиация жұмысы ауданына жеке өздігінен ұшуға (тасымалдаусыз) әуеден қону алаңын таңдауға құқығы бар трассада тыс ұшуға рұқсат берілген әуе кемесінің командирі орындайды.

## 131 параграф. Авиациялық-химиялық жұмыстар

827. Жаппай авиациялық-химиялық жұмыстарды (бұдан әрі – АХЖ) орындау кезеңінде техникалық қызмет көрсету және ұшуды қамтамасыз ету үшін пайдаланушы жедел басшылықты және бақылауды сүйеніш базаның жұмыс істеуінде ұйымдастыра алады.

Әрбір әуе кемесі әуеайлағынан алғаш ұшып кету алдында толық ұшу салмағында және орнатылған ауыл шаруашылығы аппаратурасында бақылаушы ұшып кетуде (аралап ұшуда) тексеріледі.

Аралап ұшу нәтижелері формулярға және әуе кемесінің борттық журналына жазылады.

828. Негізгі әуеайлағынан АХЖ орнына және кері, сондай-ақ бір жұмыс әуеайлағынан (қону алаңынан) басқаға ұшулар КҰҚ бойынша орындалады

829. АХЖ орындау рұқсат етіледі:

1) тегіс және қыратты жерлерде – кемінде 3000 м көріністе (тікұшақта – 2000 м) және бұлттардың төменгі шекарасынан кемінде 150 м биіктікте, ал таулы жерлерде және таулы далада еңістерден ұшудың соңғы нүктесінен қашықтықта кемінде 5 км;

2) таулы жерде - кемінде 5 км көріністе және ұшу биіктігінен бұлттар шекарасынан төмен кемінде 100 м биіктіктен асуды қамтамасыз ете отырып, бұлттар төменгі шекарасынан кемінде 300 м биіктікте.

830. ӘКК мына жағдайда:

1) қауіпті метеокұбылыс болмаса;

2) АХЖ орындауға нақты ауа райы мен бұлттардың төменгі шегінің биіктігі мен көрінуі бойынша ауа райы болжамы минимумнан төмен болмаса;

3) жұмыс ауданында ұшуға тыйым салынбаса АХЖ орындауға шешім қабылдайды.

831. Ұшуларды орындау тәртібі, ауа райы болжамы АХЖ орындау үшін минимумға сәйкес келмесе, жұмыс ауданындағы командалық-ұшу құрамы өзіне бағынатын экипажға белгіленген минимумнан төмен емес нақты ауа райы кезінде ұшуды орындауға рұқсат береді. Ұшуды орындауға рұқсат берген командалық-ұшу құрамының адамы ұшудың барлық кезеңінде ауа райының өзгерісін қадағалап, ол бұзылған жағдайда ұшуға тыйым салады.

832. АХЖ-ға өздігінен шабуылдың кемінде 500 сағатқа ие ӘК командирінің шешім қабылдауы, әуеден қону орындарын таңдау құқығы бар ұшуға рұқсаты және ұшуға арналған тапсырмаға, мына жағдайларда нақты ауа райы бойынша ұшуды орындауға тиісті рұқсаты:

1) көрінісі 5000 м және астам;

2) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі белгіленген минимумнан 100 м жоғары;

3) желдің жылдамдығы осы үлгідегі немесе АХЖ түрі әуе кемесі үшін рұқсат етілгеннен астам емес;

4) өңделетін учаскеге дейінгі ұшу уақыты 20 минуттан астам емес.

Төменде көрсетілген ескертулерден ауа райы нашарлаған жағдайда әуе кемесінің командирі ұшуды орындауды тоқтатады.

833. Учаскені пысықтауды бастағанға дейін ӘК командирі кедергілердің орналасуын және тән бағдарларды айқындайды (жер үсті тәсілімен немесе ауадан).

Осындай мақсатпен учаскені аралап ұшу кедергілер үстінен кемінде 50 м биіктікте тікбұрышты бағыт бойынша орындалады.

834. Учаскелерді (алаңдарды, бақшаларды, жүзімдерді және т.с.) пысықтау кезінде жер бедерінде 5 м төмен емес биіктікте, орманның жеке ағаштары ұшында – 10 төмен емес биіктікте орындалуы тиіс.

835. Учаскелерді пысықтау үшін ұшу күн шыққанға дейін 30 минуттен кеш емес, ал таулы жерде – күндіз (күн шыққаннан кейін) бастауға рұқсат етіледі. Көрсетілген ұшуға күн батқаннан кейін тыйым салынады.

836. Пысықталатын учаскелерге және кері әуе кемесінде ұшу кедергілер үстінен кемінде 50 м биіктікте қысқа қауіпсіз бағыт бойынша орындалады.

837. Учаскелерді пысықтау кезінде кедергілер үстіндегі бұрылыстар ұшақтарда кемінде 50 м және тікұшақтарда 30 м биіктікте орындалуы тиіс. Әуе кемесінің жантаюы ҰПН-ге немесе оған ұқсас құжатқа сәйкес ұсталады.

Учаске шекарасында орналасқан кедергілерді кемінде 10 м, ал жоғары вольтты ЭБЖ (бұдн әрі -ЭБЖ) үстінен – кемінде 20 м аса түсіп ұшып өтуге рұқсат етіледі.

838. Күрделі жер бедерінде, сондай-ақ оларда жоғары вольтты ЭБЖ болған кезде пысықтау учаскелері бойынша ұшуды орындау тәртібі мен шарттары белгіленген тәртіпте бекітілетін осындай учаскелерді пысықтау бойынша нұсқаулықта айқындалады.

839. Әуе байланыс желілері мен электр таратқыштармен қиылысатын учаскелер үстінен сым бойы ұшып өтуге желдің жылдамдығы кезінде сымдар желілерінен кемінде 50 м қашықтықта 8 м/с аспай жел жақтан; желдің жылдамдығы кезінде сымдар желілерінен кемінде 50 м қашықтықта 5 м/с дейін ық жақтан, және 6-дан 8-ге дейін м/с жел жылдамдығы кезінде 100 м кем емес рұқсат беріледі.

840. Тау еңістерінде учаскелерді пысықтау үшін бет алу бағыттары әдеттегідей тік еңіс бойы орындалады. Еңіс бойы жоғары бет алу жұмыс

биіктігін және белгіленген ҰПН кем емес жылдамдықты сақтау кезінде жасауға рұқсат беріледі.

841. АХЖ орындау кезінде айналмалы бұрамалары бар тікұшақты жүктеу тек авиациялық-техникалық құрам тұлғасының басшылығымен жасалады.

842. АХЖ-де ұшуды орындау кезінде әуе кемесінің ұшу экипажына мынаған:

- 1) химикаттардың шығуын қадағалау үшін артқа қарауға;
- 2) егер көкжиек үстінен күннің шығуы 15 градустан кем болса, ал күннің бұрышы 30 градустан кем болса, учаскелерді өңдеу, ұшып көтерілу және қонуды орындауға;
- 3) химикаттардың шығуын кешіктіруді жою мақсатында эволюцияны орындауға;
- 4) елді мекендер үстінен шоғырланбаған ұшуды жасауға және әуе кемесінің бортына тапсырманы орындаумен байланысты емес тұлғаларды алуға;
- 5) ұшу экипажының мүшелеріне ұшу аяқталғанға дейін жұмыс орнын босатуға тыйым салынады.

### **132 параграф. Әуеден суретке түсіру**

**Ескерту. 132-параграф жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

843. Әуеден суретке түсіру бойынша ұшуға мыналар жатады:

- 1) аэрофото түсіру;
- 2) іздестіру-суретке түсіру;
- 3) аэросурет түсіру;
- 4) аэро көзбен шолу.

Жұмыс басталар алдында, суретке түсіру ауданының (қауіптілігі аз биіктікте) байқап зерттеп ұшуды жасайды.

844. Түсіру ұшуларын орындау кезінде 50 м кем нақты биіктікте:

- 1) бұрылулар кемінде 50 м биіктікте жасалады;
- 2) қисаю бұрышы 30 градустан астам емес;
- 3) шығару қондырғыларымен – қисаю бұрышы 20 градустан астам емес.

845. Егер паралельді бағыттар арасындағы қашықтық кемінде 20 км болса, бір учаске үстінен екі әуе кемесіне бір уақытта ұшуға рұқсат беріледі. Бұл ретте ӘК командирі өзінің орналасқан орны туралы уақытылы ақпараттандыру үшін бір-бірімен радиобайланыста тұрады.

Әуе кемесінің тобына әуе суретке түсіруді орындауға пайдаланушы белгіленген тәртіпте нұсқаулықты бекітуге дайындалады.

846. Аэрофото түсіру ұшулары аэрофото түсіру аппаратурасымен жабдықталған әуе кемелерімен фото түсіру мақсатында жасалады.

Аэрофото түсіру учаскесінің үстінен ұшу 760 мм рт.ст. (1013,25 мбар/пГа) стандартты атмосфералық қысым бойынша берілген шығуда жасалады.

Учаскеден учаскеге ұшулар және ұшу эшелонының (биіктігінің) өзгеруі кезінде фотоға түсіру ӘҚК органының рұқсатымен жасалады.

847. Издестіру-суретке түсіру ұшулары аэрогеофизикалық суретке түсірудің әр түрлі түрлерін өткізу мақсатында орындалады.

Издестіру-суретке түсіру ұшулары шекті шағын биіктікте өткізілуі мүмкін.

Шығару қондырғылары бар аппаратурамен жабдықталған әуе кемесінің издестіру-суретке түсіру ұшуларын орындау кезінде, егер осы әуе кемесі немесе сурет түсіру аппаратурасы үшін басқа шектеулер болмаса, ұшудың ең төменгі рұқсат етілген биіктігі жіберілген тросс ұзындығына ұлғаяды.

Мезеттік қимылдағы автоматты троскескіштің болмауы кезінде шығарылатын қондырғылары бар әуе кемелерінде ұшуға рұқсат етілмейді.

848. Тау жерде ұшу кезінде күннің жарығы түскен және ық жақта тұрған еңістерден ұстану қажет.

Мыналарды орындауға:

1) шайқалу кезінде жел жақтағы еңісте тау шыңында сурет түсіру үшін ұшуға ;

2) кемінде 100 м нақты биіктікте, тауда – кемінде 200 м биіктікте, көкжиектен кемінде 15 градус және бағыттық бұрыштан кемінде 30 градус күн биіктігі кезінде жазық және ойлы-қырлы жерде күнге қарсы ұшуға;

3) еңі берілген биіктікте әуе кемесінің осы түрі үшін қисаю бұрышы 20 градус кезінде бұрылыстан үш радиустен кем болатын тұйық аңғарлар мен тау шатқалдарында ұшуға тыйым салынады.

849. Аэросурет түсіру ұшулары берілген аудандарда белгіленген бағыт бойынша геологиялық карталау, қашықтықтан аймақтау және қоршаған ортаның жағдайын бақылау мақсатында орындалады.

Аэрофото түсіру ұшуларын орындау кезінде барометрлік өлшеуіш бойынша тұрақты биіктікте ұсталатын шағын, орта және үлкен биіктіктер пайдаланылады.

Сурет түсіру бағыттарының ұзақтығын, ұшу биіктігін, бағыттар арасындағы қашықтықты және ұшудың басқа параметрлерін тапсырыс беруші береді.

850. Аэрокөзбен шолу ұшулары объектілерді көзбен шолып тексеру және орындағы жағдайды (ЭБЖ, байланыс желілерін, газ және мұнай құбырларын, өзендерді, арналарда, автомагистральдерін патрульдеу, мұзды барлау; балық пен жануарлар қорын барлау; жабайы жануарларды түгендеу және т.с.с.) қадағалау мақсатында орындалады.

Аэрокөзбен шолу ұшуларды әдеттегідей әуе кемесінің бортында тапсырыс берушінің қадағалаушысы орындайды.

851. Аэрокөзбен шолу ұшуларды бортта тапсырыс берушінің қадағалаушысысыз орындау жағдайында, ұшу экипажы кемінде екі ұшу экипажының мүшелерінен тұруы қажет.

852. Белсенді ұшуды орындайтын ұшу экипажының мүшесі аэрокөзбен шолып қадағалауды жасай алмайды.

853. Аэрокөзбен шолу ұшуларды күндіз КҰҚ бойынша орындалады:

1) жазық және ойлы-қырлы жерлерде – кемінде 2000 м көріністе және бұлттардың төменгі шекарасынан кемінде 150 м биіктікте;

2) таулы жерде (2000 м дейін) - кемінде 5000 м көріністе және бұлттар төменгі шекарасынан кемінде 400 м биіктікте;

3) таулы жерде (2000 м жоғары) - кемінде 8000 м көріністе және бұлттар төменгі шекарасынан кемінде 400 м биіктікте.

854. Аэрокөзбен шолу ұшуларды орындау кезінде объектілерді алыстан егжей-тегжейлі қадағалау үшін әуе кемесін төмендетуді кедергілер үстінен кемінде 10 м биіктікке дейін, ал жоғары вольтты электр беру желілерін қарау кезінде – тіреуіштер үстінен кемінде 20 м биіктікке дейін орындауға рұқсат етіледі.

855. Мұздық барлау ұшудың кемінде 100 м нақты биіктігінде екі және одан көп қозғалтқышы бар әуе кемесінде орындалады.

Мұз жағдайын нақтылау мақсатында әуе кемесінің кедергілер үстінен 50 м дейін төмендеуге рұқсат етіледі.

856. Кемеге мұз жағдайының картасын немесе өзге құжатты борттықфототелеграф аппаратурасы бойынша беру мүмкін болмаған кезде оны жалаушамен түсіруге рұқсат етіледі. Бұл ретте кеме мачталары үстінен ұшу биіктігі кемінде 25 м болуы тиіс.

857. Балықтың немесе теңіз жануарының шоғырлану жерінің үстінен ұшуға кемінде 100 м биіктікте орындауға рұқсат етіледі.

### **133 параграф. Орманавиациялық жұмыстар**

858. Орманавиациялық жұмыстарда ұшу мынадай мақсатта жүргізіледі:

1) ормандарды авиациялық қорғау;

2) ормандарды тексеру және есепке алу;

3) орман қорғау және орман пайдалану ұйымдарына қызмет көрсету.

859. Ормандарды авиациялық қорғау және тексеру бойынша ұшулар КҰҚ бойынша және берілген аудандарда орындалады.

Өрт анықталған кезде қадағалаушы ұшқыш өтініші бойынша ӘҚҚорганының ақпаратымен (бақыланатын әуе кеңістігінде) әуеден таңдалған алаңда тікұшақта қонуды орындауға рұқсат етіледі.

860. Төменгі өрт үстінен төмендеуге өрт жиегі бойынша ағаш төбелерінен ұшақты кемінде 200 м және тікұшақта 100 м биіктікте рұқсат беріледі.

861. Жоғары өрт ошақтары және түтінді аудандар үстінен КҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленгеннен кем көрініс кезінде ұшып өтуге тыйым салынады.

862. Вымпелді хабар қабылдау пунктіне тастау кедергілер үстінен кемінде мынадай биіктіктерде жасалады:

- 1) ені 1500 м -50 м астам жазықты жерде және таулы аңғарларда;
- 2) таулы жерде - 100 м.

863. Вымпелдерді тастау кезінде мынаған рұқсат етілмейді:

- 1) еңіс бойы жоғары бет алуға және бұрылуға;
- 2) кемінде 300 м қашықтықта таудың күрделі шатқалдарына қатты шайқалған кезде жақындауға;
- 3) вымпелді тастауды тек әуе кемесінің командиріне жасауға;
- 4) қауіпсізден төмен биіктікте назар аудару мақсатында хабар қабылдау пунктінің үстінен эволюцияны орындауға.

864. Қуатты қондырғыларды пайдаланып, жауын-шашынды жасанды шақырып, парашюттерді, түсу жабдықтарын қолданып, сондай-ақ жүкті түсіріп және жарылыс заттарды жеткізіп, өртті белсенді сөндіру бойынша ұшулар әуе кемесінің ҰПН-не сәйкес жасалады.

### **134 параграф. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстары**

865. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарына ұшуға мыналар жатады:

- 1) құрылыс конструкциясын, ЭБЖ, құбырларды монтаждау және демонтаждау;
- 2) сыртқы аспаға арналған жүктерді тасымалдау;
- 3) тиеу-түсіру операцияларын өткізу;
- 4) тікұшақтың салбырауымен және орын ауыстыруымен байланысты жұмыстың басқа түрлері.

Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау масатында ұшулар әуе кемесінің ҰПН талаптарына және оған балама құжатқа сәйкес жасалады.

Нақты жағдайлардағы құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау үшін ұшуларды жасау жөніндегі нұсқаулық белгіленген

тәртіпте (оны әзірлеуге аталған жұмыс түріне рұқсат берілген пайдаланушының ұшу-командалық тұлғасына рұқсат етіледі) әзірленеді.

866. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізуге, жүктерді тікұшақтың сыртқы салбырауына орналастыруға мына жағдайда, егер тапсырыс беруші:

1) жүктерді тасымалдауға дайындау технологиясының сақталуын және техника қауіпсіздігі ережесінің сақталуын қамтамасыз етпесе;

2) жұмысқа басшылық жасайтын өкіл тағайындамаса рұқсат етілмейді.

867. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау алдында қажет жағдайда бақылаушы ұшып өту және ҰПН және тікұшақтың осы үлгісінің ұшу экипажының технологиялық жұмыстарының талаптарын сақтай отырып, жұмыс тәсілі мен шарттарының аса табысты бағыттарын айқындау үшін монтаждау алаңы (жүк түсіру) үстінен салбырау жасалады.

868. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындаудың анағұрлым орынды тәсілін айқындау үшін осы жұмыс түрі бойынша нақтыға ең жоғары жақындаған шарттарда арнайы берілген орында жаттығу ұшуларына ұйымдастырылады және қажет жағдайда жасалады.

869. Жұмысшылар бригадасымен (монтаждаушылармен) ұшу экипажының өзара іс-қимылы үшін радиобайланыс және әуе кемесінің командирімен орнатылған көзбен шолу белгісі қолданылады.

870. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарына ұшу бұлттардың төменгі шекарасынан кемінде 150 м биіктікте және кемінде 2000 м көрініс кезінде КҰҚ бойынша орындалады.

871. Егер ауа райы болжамы құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру жұмыстарын орындау үшін минимумдерге сәйкес келмесе, ұшу-командалық құрамның лауазымды тұлғаларына әуе кемесінің командиріне мынадай жағдайлар кешенін орындау кезінде өздігінен шешім қабылдауға рұқсат беру (ұшу тапсырмасында көрсетіле отырып) құқығы беріледі:

1) әуе кемесінің командирі ретінде авиациялық жұмыстарды орындау бойынша шабуыл кемінде 500 сағатты құрайды;

2) нақты көрініс - кемінде 2000 м;

3) бұлттардың төменгі шекарасынан биіктігі - 200 м және астам.

872. Құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсіру операцияларын жасау кезінде қону алаңынан 5 км астам емес радиусте әуе кемесі командирінің нұсқауы бойынша АОҚ-мен, бірақ 20 минуттан кем емес ұшуды орындауға рұқсат беріледі.

**135 параграф. Халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлық іс-шаралар жүргізуге арналған ұшулар**

873. Түнгі ұшулар үшін жабдықталмаған әуеайлақтан жедел медициналық көмек көрсету мақсатымен ұшу мынадай жағдайда рұқсат етіледі:

1) жазық жерде – таң атқанда және түн басталғанша дейін 30 минут ішінде аяқтау;

2) таулы жерде – күн шыққаннан бұрын емес және күн батқаннан кеш емес аяқталады.

874. Ұшулар осы Қағиданың талаптарына сәйкес орындалады:

1) бұлттардың төменгі шекарасынан кемінде 100 м биіктікте және кемінде 1000 м көріністе КҰҚ-тың ең төменгі шарттары бойынша күндіз.

2) бұлттардың төменгі шекарасынан кемінде 300 м биіктікте және кемінде 400 м көріністе түнде.

Түнде жедел ұшуды орындау кезінде әуе кемесінде қонуға жарық белгісі бар (алаулар, қуырғыш және т.б.) әуеайлаққа немесе қону алаңына рұқсат беріледі.

875. Егер әуе кемесі әуеден тандалған алаңға қонса, одан түнде ұшуға тек жедел медициналық көмек көрсету жағдайында рұқсат етіледі.

Егер ӘК командирі ұшып көтерілу курсының жарық белгісі жабдығымен түнде қауіпсіз ұшып көтерілу үшін алаңды даярлау бойынша шараларды қабылдайды.

876. Әуе кемесінің жедел ұшып кетуі кезінде қону бағытында және пунктінде ауа райының нақты жағдайы туралы деректерсіз бағдарлы болжамдар бойынша орындауға рұқсат етіледі.

877. Күндіз және түнде жедел ұшуға АҰҚ бойынша ұшуға рұқсат берілген, арнайы даярланған экипажға (ұшқышқа) рұқсат беріледі.

878. Медициналық көмек көрсету бойынша жедел ұшуларды орындайтын әуе кемесіне қызмет көрсету бірінші кезекте жүргізіледі.

879. Денсаулық сақтауды ұйымдастыру бойынша ұшулар мыналарға бөлінеді :

1) жедел медициналық көмек көрсету үшін ұшуды жедел орындауға;

2) санитарлық жоспарлы консультациялар үшін медицина персоналын, медициналық жүктерді жеткізумен және іс-шаралар бойынша басқа өтінімдерді орындаумен байланысты ұшуларға.

880. Халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлық іс-шаралар жүргізуге арналған ұшулар денсаулық сақтау ұйымдарының пайдаланушымен жасалған шарт және оның өтінімдері негізінде жасалады.

881. Екі бағытта жедел ұшу деңгейі денсаулық сақтау ұйымы өтінімі негізінде ұшуға тапсырмада көрсетіледі.

Адамдар өмірін құтқарумен байланысты жеке жағдайларда, құжаттаманы одан әрі толтыра отырып, жазбаша өтінімсіз жедел медициналық көмек көрсету үшін ұшуларды орындауға рұқсат етіледі.

882. Денсаулық сақтау ұйымының қызмет көрсету бойынша ұшулары осы Қағидада көзделген шарттар кезінде КҰҚ бойынша, КҰҚ және АҰҚ бойынша арнайы ұшумен орындалады.

Адамдар өмірін құтқарумен байланысты қажетті жағдайларда, әуе кемесінің командирінің келісімі кезінде осы Қағидада жазылған ұшу тәртібі мен қағидаларынан кетуге жол беріледі.

Бұл ретте әуе кемесінің командирі аталған ауданда ұшу тәжірибесі, аспаптар бойынша ұшуға рұқсаты, ал түнгі ұшулар кезінде денсаулық сақтау ұйымының қызмет көрсетуі бойынша шұғыл ұшуларды орындаған кезде ҚҰЕ бойынша арнайы ұшуға рұқсаты болуы тиіс.

Осы кезде аталған тапсырманы орындау үшін барлық ұшу экипажының дайындығы да ескерілуі қажет.

883. Түнгі жедел ұшуларды орындау кезінде әуе кемесінің қонуы түнгі ұшу үшін жабдығы немесе жарық белгісі (алаулар, күйдіргіштер) бар әуеайлақтарға және қону алаңдарына рұқсат беріледі.

Адам өмірін қалдырлаған салдардан немесе қауіптен құтқарумен байланысты ерекше жағдайларда, жарық белгісі жоқ, әуеден таңдалған, алаңға қонуды орындауға рұқсат беріледі, бұл ретте әуе кемесінің командирі және ұшу экипажы белгіленген тәртіпте арнайы тексеруден өтеді және ұшудың осы түріне рұқсат беріледі.

884. Азаматтық авиацияның барлық әуежайларында (әуеайлақта) медициналық көмек көрсету бойынша жедел ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне техникалық қызмет бірінші кезекте көрсетіледі.

885. Мәжбүрлі қону жағдайында, әуе кемесінің экипажы ауруларды немесе медициналық жүкті жақын медициналық пунктке жеткізуді ұйымдастыру бойынша барлық мүмкін шараларды қабылдайды және мүмкін жағдайда басқа әуе кемесіне қону үшін орын дайындайды.

**Ескерту. 885-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

## **136 параграф. Көлік-байланыс жұмыстары**

886. Көлік-байланыс жұмыстары тапсырыс берушінің жолаушыларын, жүктерін және жабдықтарын тасымалдау үшін әуе кемесі пайдаланылатын

әртүрлі эпидемиялық, ғылыми және шаруашылық ұйымына қызмет көрсету мақсатында орындалады.

Көлік-байланыс ұшулары әуе трассалары бойынша, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар КҰҚ және АҰҚ бойынша осы Қағида талаптарына сәйкес орындалады.

887. Жүктерді тасымалдауды сыртқы аспаларды пайдаланып жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

Түсіруді ұшуда тастау әдісімен немесе тікұшақтың салбырау режимінде, әуе кемесі қонғаннан кейін жүзеге асыруға рұқсат етіледі.

888. Жүктерді тастау парашютпен және парашютсіз жасалады:

1) парашютпен - кемінде 150 м биіктікте;

2) парашютсіз:

жазық жерде - 25 м төмен емес биіктікте;

ойлы-қырлы жерде - 50 м төмен емес;

таулы жерде - 100 м төмен емес.

**Ескерту. 888-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

889. Сыртқы аспада жүгі бар тікұшақтарда ұшу елді мекенді аралап, КҰҚ бойынша орындалады;

1) жазық және ойлы-қырлы жерде:

күндіз және алакөленкеде - кемінде 2000 м көріністе және бұлттардың төменгі шекарасынан 200 м төмен емес биіктікте;

түнде - кемінде 4000 м көріністе және бұлттардың төменгі шекарасынан 450 м төмен емес биіктікте;

2) таулы жерде – күндіз бұлттардың төменгі шекарасынан 400 м төмен емес биіктікте мынадан кем көрініс кезінде:

рельефті 2000м. жоғары арттыра отырып 5000м. таулы жерде;

рельефті 2000м. жоғары арттыра отырып 8000 м. таулы жерде.

890. Сыртқы аспада тасымалданатын жүк мынадай жағдайда авариялық тасталуы тиіс:

1) қалықтап тұрғанда, егер қозғалтқыштың (қозғалқыштардың) барынша қуаты пайдаланылса, ал тікұшақ өздігінен төмендейді;

2) ұшу экипажының қарлы (шаңды) құйын жағдайында жермен көзбен көру байланысы жоғалған кезде;

3) тікұшақтың жылдамдық алу немесе тежеу кезінде жүктің жермен немесе кедергімен жанасуы кезде;

4) ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін жүктің шайқалуы кезінде;

5) жүкпен жерге қону мүмкін болмағанда, мәжбүрлі қону кезінде;

6) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) істен шыққан кезде;

7) тікұшақ командирінің дәйекті шешімі бойынша басқа жағдайда.

### **137 параграф. Теңіз кемелерінен және теңіздегі бұрғылау қондырғыларынан ұшулар (бұдн әрі - ТБҚ)**

891. Теңіз кемесінің бортына орналасқан тікұшақтың ұшуы кеме капитанының тапсырмасы бойынша орындалады. Тікұшақ командирі ұшып шығуға шешім қабылдайды және ұшу қауіпсіздігі үшін жауапты болады.

892. 2000 тікұшақтарда сағаттан кем емес дербес ұшуы және ұшу тапсырмасында жазылған тиісті рұқсаты бар тікұшақ командирі теңіз кемесінен ұшуларды орындау кезінде, мынадай жағдайларда нақты ауа-райы бойынша шешім қабылдайды және ұшуды орындайды.

1) осы жұмыс түрі үшін көріну кемінде 5000 м., 100 м ең төменгіден жоғары бұлттың төменгі шегінен жоғары;

2) ауа-райында осы жұмыс түрі үшін барынша шекті желдің жылдамдығын күшейтуді және әуе кемесінің осы үлгісі үшін ҰПН шектеулерін көздемейді. Бұл ретте тікұшақ командирі барлық ұшу уақытында ауа-райындағы өзгерістерді байқауы және оның төменде көрсетілген мәндері нашарлаған жағдайда тапсырманы орындауды тоқтату.

893. Теңіз кемесінде орнатылған радиотехникалық құралдарды пайдалана отырып, тұрақты екі жақты радиобайланысты және бағыт бойынша бақылауды қамтамасыз ететін қашықтықта теңіз кемесінен тікұшақтың ұшуына рұқсат етіледі.

894. ТҚБ ұшулар екі қозғалтқышы бар тікұшақтарда белгіленген бағыттар бойынша орындалады. ТҚБ ұшулар жағалау шегінен 30 км асатын қашықтықта белгіленген және жабдықталмаған РТҚ-ға тыйым салынады.

895. Радиусы 2 км және одан кем емес ауданда екі және одан көп ТҚБ кезінде ұшулар былайша ұйымдастырады: осы радиуста бір тікұшақтың болуын.

896. Тікұшақ экипажы ұшу алдындағы дайындық кезінде нақты ауа райы, теңіз кемесінің теңселу параметрі, ТҚБ ауданы мен бағыты бойынша теңіз бетінің күйі туралы мәліметпен қамтамсыз етіледі.

897. Теңіз кемелері және ТҚБ ұшулар ауа-райы жағдайында КҚҰ бойынша орындалады:

1) күндіз: көру кемінде 2000 м және бұлттардың төменгі шегінің биіктігі кемінде 150 м;

2) КҚҰ бойынша арнайы ұшулар кезінде:

күндіз: көру кемінде 1000 м және бұлттардың төменгі шегінің биіктігі кемінде 100 м;

түнде: көру кемінде 4000 м және бұлттардың төменгі шегінің биіктігі кемінде 450 м.

Ескерту. 897-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

### **138 параграф. Авиациялық эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстары**

898. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар шарттар бойынша және тараптар бекіткен ұшу (лар) бағдарламасына сәйкес пайдаланушылар жүзеге асырады.

899. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар КҰҚ және АҰҚ бойынша күндіз және түнде орындалады.

Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшуларды орындау кезіндегі минимумдар ұшуларды сынау бағдарламасына сәйкес белгіленеді.

Осы жұмыс түріне барынша дайындалған ұшу экипажы жіберіледі.

900. Эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын өткізу бойынша ұшулар егер ұшуды орындау технологиялары мен ережелері осы жұмыс түрлерін реттейтін осы Қағиданың талаптарына, ҰПН немесе оған балама құжатқа және азаматтық авиация қызметі және әуе кеңістігін пайдалану заңына қайшы келмегенде орындалады.

### **139 параграф. Парашютшілерді түсіру және десанттау бойынша ұшулар**

901. Парашютшілерді түсіру бойынша ұшулар өндірістік, секіру жаттығулары және спорттық іс-шараларды орындау мақсатында жүргізіледі.

902. Өндірістік секірулерді орындау бойынша ұшулар оны пайдалануға беру бойынша нұсқаулыққа сәйкес парашют жүйесін пайдаланудың ең төменгі биіктігінен төмен емес ӘК шынайы ұшулары кезінде орындауға рұқсат етіледі.

903. Парашюттен секіруге арналған әуе кемелерінде кіретін есіктің сыртқы тұтқасында және сол жақ тірек амортизаторының сүйірінде қоршау орнатылуы тиіс. Парашютпен секіру жеке де, топталып те орындалады.

904. Құтқарушы парашютшілерді кесінділерге, өртке, желге, шалшыққа (өте құрғақтан басқа), қурап қалған жасыл-желектерге, сондай-ақ олардың жоғарғы вольтты желілерге түсуі ықтимал жағдайларда тастауды орындауға тыйым салынады.

905. Жерге қону алаңын мұқият қарау үшін қауіпсіз биіктікке дейін ұшақтың төмендеуіне рұқсат етіледі.

906. Өзендер мен су қоймаларынан 500 м жақын орналасқан алаңдарға құтқарушы парашютшілерді тастау өзеннен немесе су қоймасынан барынша қашықтағы алаңды таңдап алу мүмкіншілік болмаған жағдайда ғана рұқсат етіледі.

907. "Дөңгелек нысанды" парашюттермен өндірістік секіру жерге қону орнындағы жердегі желдің күшеюі кемінде секундына 8 метр кезде, негізгі парашюттің тактикалық-техникалық сипаттамасы бойынша "қанат" үлгісіндегі барынша тік жылдамдықтан асатын желдің күші секундына 5 метрден аспайтын кезде орындалады.

908. Парашюттік-десанттық топтарды (ПДТ) парашютпен немесе басқа әдіспен түсіруге шешімді ПДТ тобының басшысы ӘК командирі мен іздестіру-құтқару жұмыстары басшының келісімі бойынша қабылдайды.

#### **140 параграф. Арнайы қорғаныш құралдармен орманға парашютпен өндірістік секірулер**

909. Орманға парашютпен секірулер орманның жазығында жел күші жерге қону орнында секундына 10 метрден аспаған кезде орындалады.

Парашютшілерді орманға тастауды тек апатты аудандағы бар алаңда көмек көрсету үшін апат орнына құтқарушы парашютшілердің уақытылы келуін қамтамасыз етпегенде жағдайда және құтқарушы парашютшілерді парашютсіз түсіруді орындау мүмкін болмаған кезде орындауға рұқсат етіледі.

910. Іздестіруші ӘК-мен орман учаскесін қарау кезінде құрап қалған ағаштар мен беткей құлдиының болуын ерекше назарға алуы тиіс.

911. Құтқарушы парашютшілерді орманға тастау тек үш адамнан кем емес топқа рұқсат етіледі. Қажеттілігіне қарай әрбір ӘК кіруінде бір парашютшіні тастауға рұқсат етіледі.

#### **141 параграф. Парашютпен секіру жаттығулары**

912. Парашютпен секіру жаттығулары парашютшілердің жерге қону қауіпсіздігінің талаптарына жауап беретін және мынадай өлшемдері бар әуесайлақтарда және арнайы таңдалған алаңдарда жүргізуге рұқсат етіледі:

1) бастапқы оқыту бағдарламасы бойынша секірулерді орындау кезінде - кемінде 600 x 600 м;

2) барлық басқа да жағдайларда - 400 x 200 м кем емес.

Жерге қону аймағы мынадай талаптарға жауап беруі тиіс:

3) олар бойынша ұшулар орындалатын әуе трассалары жанында тұру;

4) кедергілері жоқ (егер бұл дайындық (жаттығу) бағдарламасында көзделмесе);

5) оның шекарасы шегінде (кемінде 250 – 300м) қауіпсіз, бос құрылыс аймағы, темір жолдар, электр беру желілері, ірі су қоймалары және басқа жерге қону үшін қауіпті кедергілері болуы;

6) автокөлік үшін кірме жолдардың болуы.

913. Күндіз парашюттен секіру жердегі желдің мынадай жылдамдық кезінде орындауға рұқсат етіледі:

1) алғашқы парашютшілер үшін кемінде секундына 5 м;

2) лицензияланған парашютшілер кемінде секундына 10 м;

3) 2 сыныптан төмен емес нұсқаушы парашютшілер үшін негізгі және қосымша парашютшілердің ТТД еске ала отырып, секундына 15 м

914. Түнгі парашюттен секіру, сондай-ақ күндіз қатып қалған және қары аз жабындарда жердегі жел күшінің жылдамдығы кезінде орындауға рұқсат етіледі:

1) алғашқы үйренуші парашютшілер үшін кемінде секундына 4 м;

2) нұсқаушы парашютшілер мен лицензияланған парашютшілер үшін кемінде секундына 8 м.

915. Суға парашютпен секіру 3 балдық судың толқуы кезінде және су беті желінің жылдамдығы кезінде орындалады:

1) алғашқы парашютшілер үшін кемінде секундына 8 м;

2) тәжірибелі парашютшілер мен нұсқаушы парашютшілер үшін кемінде секундына 10 м.

916. Негізі парашютті кедергісіз ашып секірудің ең аз биіктігі:

1) "қанат" үлгісі - 1000 м.

2) дөңгелек нысанда - 800 м.

917. Осы секірулер орындалатын жердің бетін есептегенде, негізгі парашюттің ранцін ашудың ең төменгі биіктігі:

тандем - 1200 м.

негізгі парашютті ашуда секірулерді кідіртіп орындаған алғашқы үйренуші парашютшілер - 1100 м.

"қанат" үлгісіндегі парашюттерден секірулерді орындайтын парашютшілер – 1000 м.

дөңгелек нысандағы парашюттерден секірулерді орындайтын парашютшілер – 800 м.

## **142 параграф. Издестіру және апаттық-құтқару жұмыстары**

918. Издестіру және апаттық-құтқару жұмыстары апатқа ұшырау үстіндегі немесе апатқа ұшыраған әуе кемелерінің жолаушылары мен экипажын құтқару мақсатында ұйымдастырылады.

919. Іздестіру және апаттық-құтқару жұмыстарын өткізу тәртібі ұшудың негізгі ережесінің талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

**143 параграф. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз етудің, авиациялық радиобайланыстың жер үсті құралдарын және әуесайлақтық сұлбаларды ұшып тексеру.**

920 Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз етудің, авиациялық радиобайланыстың жер үсті құралдарын (бұдан әрі – ҰРТҚ және байланыс құралдары) ұшып тексеруі нормативтік-пайдалану құжаттамасының талаптарына тактикалық сипаттамасы және ҰРТҚ, байланыс құралдары пайдалануға жарамдылық бағасы сәйкес келетінін растау үшін жүргізіледі.

ҰРТҚ және байланыс құралдарын ұшып тексеруі Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы №1525 Қаулысымен бекітілген Азаматтық авиациясындағы ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету және авиациялық радиобайланыс ережелерінің талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

921. ӘК әуесайлағы ауданынан шығу және қонуға бет алуды орындағанда іске асырылатын әзірленген әуесайлақтық сұлбалардың ұшып тексеруі өкілетті органдармен келісілген бағдарламалар бойынша жүргізіледі.

## **12. Ауа-райының барлық жағдайындағы ұшулар**

922. Пайдаланушы ұшуларды орындау болжанатын әуесайлақтар (тікұшақ айлағы) үшін әуе кемелерінің пайдалануға берілетін үлгілеріне арналған минимумдары белгіленеді. Бұл минимумдар осы Қағиданың 4-қосымшасының талаптарына сәйкестеніп есептеледі.

Минимумдарды айқындау әдісі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісіледі. Бұл минимумдар осы мемлекеттің әрбір нақты жағдайда арнайы рұқсатын қоспағанда, әуесайлақ орналасқан мемлекеттің авиациялық әкімшілігі белгілеген минимумдардан төмен болмауы тиіс.

Ұшуда жоспарланбаған қосымша әуесайлақтарына арналған минимумдардың бекітілген әдісі бойынша есептеуге рұқсат етіледі.

923. Кез келген нақты ұшып көтерілуге/қонуға арналған әуесайлақтың (тікұшақ айлағының) минимумдарын айқындау кезінде пайдаланушы мынадай факторларды ескереді:

- 1) әуе кемелерінің үлгілері мен ұшу сипаттамалары;
- 2) ұшу экипажының құрамы, оның дайындығы және ұшу тәжірибесі;
- 3) пайдаланылатын ҰҚЖ өлшемдері мен сипаттамасы;
- 4) көзге көрінетін және көзге көрінбейтін жердегі құралдардың сәйкестігі және сипаттамасы;

5) навигация, ұшып көтерілу кезінде ұшуды бақылау және басқару, қонуға бет алу, теңестіру, қонғаннан кейін ҰЖҚ бойынша жылдамдық алу және екінші айналымға кету мақсаттары үшін пайдаланылатын әуе кемелерінің борттық жабдықтары;

6) қажетті рұқсаттарды және штаттан тыс рәсімдерді талап ететін ұшып көтерілу аймағындағы және ұшып шығу кезінде биіктікті алудағы, қонуға бет алу және екінші айналымға кетудегі кедергілер;

7) АҰҚ бойынша кіру рәсімдері үшін абсолюттік/салыстырмалы ұшу кедергілерінің биіктігі;

8) айқындау құралы және әуайлақтағы метеожағдай туралы ақпаратты ұсыну рәсімі.

924. Осы тарауында қарастырылған әуе кемелерінің үлгілері Қағиданың 4-қосымшасында келтірілген әдіс бойынша айқындалады.

925. Пайдаланушы мынадай жағдайларды сақтау кезінде II және III санаты бойынша қонуға бет алуды орындайды:

1) мұндай бет алуларды орындауын болжайтын әрбір әуе кемесі шешімді қабылдау биіктігімен (ШҚБ, DH) кемінде 60м (200 фут) немесе ШҚБ-сыз қонуға бет алуды орындауы сертификатталған;

2) автоматты бет алуларды және/немесе қонуларды тіркеу (жазу) жүйесі белгіленді, мұндай ұшуларды қауіпсіз орындау бақылау мақсатында олардың мағынасын ашу және талдау жүргізіледі;

3) пайдаланушы мұндай ұшуларды (қонуға бет алуды) орындау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның рұқсаты болуы керек;

4) экипаж ең аз дегенде 2 ұшқыштан тұрады;

5) ШҚБ (DH) радио биік өлшегіші бойынша айқындалады.

926. Пайдаланушы ҰҚЖ кемінде 150 м (А, В және С ұшақтың санаты) немесе кемінде 200 м (D ұшақ санаты) көзбен көру кезінде әрбір нақты жағдайда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның арнайы рұқсатынсыз ұшып көтерілуді орындамады.

#### **144 параграф. Шектеулі көзбен көру жағдайындағы ұшулар – әуеайлақтарға қойылатын талаптар**

927. Пайдаланушы егер ол тіркелген мемлекеттің авиациялық әкімшілігі мұндай ұшуларға әуеайлаққа (тікұшақ айлағына) рұқсат етілмесе (сертификатталмаса), II және III санаттары бойынша қонуға бет алуды орындамауы тиіс.

Ескерту. 927-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

928. Пайдаланушы әуесайлақта (тікұшақ айлағында) көрінудің төмендеуі кезінде (LVP) ұшу рәсімдерінің іс-әрекеті белгіленгеніне және енгізілгеніне көз жеткізеді.

#### **145 параграф. Шектелген көзбен көру жағдайындағы ұшулар – ұшу экипажы мүшелерін даярлау және біліктілігі**

929. Пайдаланушы II және III санаттары бойынша шектеулі көріну (LVTO) және/немесе қонуға бет алған жағдайда ұшып көтерілуді орындау алдында мыналарды:

1) ұшу экипажының әрбір мүшесі II немесе III санаттарына рұқсат етуге байланысты ҰҚЖ (RVR) және ШҚБ (DH) көрінудің әртүрлі мәні кезіндегі іс-әрекеттер бойынша тренажерда дайындалуды қамтитын дайындықтан және тексеруден өтуін; және

2) дайындық пен тексеру азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен және пайдаланушының ҰЖН енгізілген бағдарламаларға сәйкес жүргізілуін;

3) ұшу экипажының әрбір мүшесі ұшақтың осы түрінде тиісті минимум бойынша ұшулар үшін қажетті арнайы дайындықтың болуын қамтамасыз етеді.

930. Пайдаланушы шектеулі көріну жағдайында ұшуға дайындық бағдарламасы ұшу экипажының жердегі жаттығу құрылғысында және/немесе ұшуға дайындалуды құрылымдық қамтуын қамтамасыз етеді. Пайдаланушы егер қысқа курстің мазмұнын азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган мақұлдаса 939 және 940-тармақшаларында көрсетілген сияқты қысқартылған бағдарлама бойынша жаттығулар жүргізеді.

931. II немесе III санаттары бойынша бұрын ұшуларды орындамаған ұшу экипажының мүшелері 146, 147 және 148 параграфтарына сәйкес дайындықтың толық бағдарламасын аяқтайды.

932. II немесе III санаттары бойынша бұрын ұшуларды орындаған ұшу экипажының мүшелері қысқартылған бағдарлама бойынша жерде дайындық жүргізеді.

933. II немесе III санаттары бойынша бұрын ұшуларды орындаған ұшу экипажының мүшелері мазмұны 947-тармақтың 1) тармақшасының немесе 948-тармақтың, 950-тармақтың 2) тармақшасының талаптарын қамтитын қысқартылған бағдарлама бойынша дайындықтан өтуі мүмкін.

934. Пайдаланушы шектеулі көріну жағдайында (LVP) бастапқы жердегі дайындықтар мынадай тақырыптарды қамтуын қамтамасыз етеді:

- 1) ILS және/немесе MLS сипаттамалар мен шектеулер;
- 2) жарық және басқа көзбен көру жабдықтарының сипаттамасы;
- 3) тұман сипаттамасы;
- 4) қонуға бет алу кезінде нақты жүйелердің қолданыстағы мүмкіндіктері мен шектеулері;

5) жауын-шашын, мұздану, төмен биіктікте желдің жылдамдығы мен тынымсыз ұшу жағдайында кіруге бет алу;

- 6) ұшақ жүйесі мен жабдықтары жұмысының істен шығуы;
- 7) ҰҚЖ (RVR) көрінуі және метеорологиялық көріну мәндерін бағалау;
- 8) қауіпсіз биіктікті айқындау қағидалары;
- 9) жердегі жабдық істен шыққан жағдайдағы іс-әрекет;

10) 400м және одан кем көру жағдайлары ұшақтың жердегі қозғалысы кезіндегі қажетті алдын алудың рәсімдері мен шаралары және 150 м (D санаттағы ұшақтар үшін 200 м) төмен жағдайда ұшып көтерілу кезіндегі қосымша талаптар;

11) олардың көрсеткіштеріне, сондай-ақ қонуға бет алу және қонудың автоматты жүйесінің жұмысына жақындау аймағының жер үсті бейінінің ықпалын есепке ала отырып, радио биік өлшегіштер дабылы бойынша ҰЖҚ (DH) айқындау әдістемесі;

12) Радио биік өлшегішті баға қоюшының қоятын ескерту биіктігінің (Alert Height) маңыздылығы мен мәні және қол жеткізу бойынша және осы биіктіктен төмен қандай да бір ақаулы жағдайдағы іс-қимыл тәртібі;

935. Жердегі дайындыққа, сондай-ақ ұшып көтерілу (LVTO) мен қонудың (CAT II/CAT III) төменгі көру жағдайындағы ұшуларды орындауға рұқсат алу және растау кезінде ұшқыштар арналған біліктілік талаптарын білуі және ұшқыш орындығында дұрыс қону мәні мен көру бұрышын қамтиды.

## **146 параграф. Тренажер және/немесе ұшу дайындығы**

936. Шектеулі көру жағдайында ұшуға тренажер және/немесе ұшуға дайындалуда Пайдаланушы мыналарды қамтиды:

- 1) жердегі және ұшудағы жабдықтардың жұмыс істеу қабілетін тексеру;
- 2) белгіленген жердегі жабдықтардың мәртебесіне байланысты минимумды пайдаланудың дұрыстығы;
- 3) қонуға бет алудың автоматты жүйесінің және осы жүйенің жұмысындағы істен шығу және ауытқу жағдайлары бойынша автоматты қону жүйесінің жұмысын талдау;

4) қозғалтқыштардың, электр жүйелері, гидравлика немесе автоматты басқару жүйелерінің істен шығуы және түрлі ақаулар кезіндегі іс-әрекет;

5) жабдықтардың ықтимал ақауларымен және жабдықтардың (MEL) ең аз тізбесін пайдалана отырып, ұшулар;

6) ұшуларға дайындығы туралы Куәлікте көрсетілген пайдалануға беру шектеулерін қолдану;

7) ШҚБ (DH) көзбен көруге арналған ҰҚЖ және аспаптар бойынша және қонуға бет алу және қонуды жалғастыру туралы шешім қабылдауға қатысты ұшақтың ауытқуларын айқындау;

8) Радио биік өлшегішті бағалаушының қоятын қол жеткізу бойынша және ескерту биіктігінен (Alert Height) төмен қандай да бір ақаулы жағдайдағы іс-қимыл тәртібі;

937. Пайдаланушы ұшу экипажының әрбір мүшесі жұмыс технологиясын зерделеуіне және экипаж құрамында жаттығудан өтуіне көз жеткізеді. Жаттығудың осы түрі үшін барынша тренажер пайдаланылады.

938. Дайындық кезең кезеңмен жүргізіледі. Бірінші кезең күтілетін ауа-райы жағдайына ұқсатып, бірақ жабдықтар мен жүйелердің істен шығуына ұқсамайтын жаттығуларды қамтиды. Екінші кезең, сондай жағдайларда II / III санаттары бойынша қонуға бет алуды қамтамасыз ететін жабдықтардың істен шығуының имитациясын қамтиды. Егер ұшақ жабдықтары қосымша жүйелерді пайдалануды көздесе, тренажерді дайындау кезінде аталған жүйені пайдалану қажет.

939. Жаттығу кезінде II / III санаттары бойынша шектеулі көрінулер (LVTO) және қонуға бет алу жағдайында ұшып көтерілуді орындау үшін қажетті дағдылар іс жүзінде өңделуі тиіс.

940. II санатының минимумы бойынша қонуға бет алудың көзбен көру фазасын өңдеу үшін тренажері жоқ ұшақтарға арналған жаттығулар азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган осы мақсат үшін мақұлданған тренажерде жүргізіледі. Мұндай жаттығулар 4 қонуға бет алу минимумын қамтиды. Ұшудың осы түріне сәйкес келетін жұмыстардың технологиясын және басқа да рәсімдерін өңдеу ұшақта жүргізіледі.

941. II/III санаттары бойынша ұшуға дайындықтың бастапқы бағдарламасы қалай болғанда да мынадай жаттығуларды қамтиды:

1) ШҚБ дейін ұшақта орнатылған тиісті басқарушы, автоматты және бақылаушы жүйелерін, көзбен көріп ұшу және қонуға ауысуды пайдалана отырып, қонуға бет алу;

2) екінші айналымға кетумен шешім қабылдау биіктігіне дейін тиісті басқарушы, автоматты және бақылаушы жүйелерін пайдалана отырып, барлық

жұмыс істейтін қозғалтқыштармен қонуға бет алу; барлығы сыртқы көзбен көру байланысынсыз;

3) мүмкіндігіне қарай, автоматты теңесу, қону және рульдеуді қамтамасыз ететін қонудың автоматты жүйесін пайдалана отырып, қонуға бет алу; және

4) көзбен көру контактісінің болуы және жоғалуы кезінде ШҚБ жүйесі бойынша қонуға бет алу кезіндегі қарапайым іс-қимыл.

942. Кейінгі дайындық фазалары, қалай болғанда да мыналарды қамтиды:

1) қонуға бет алудың түрлі кезеңдерінде қозғалтқыш істен шыққан ұшулар;

2) ең қажетті жабдықтың істен шығумен қонумен бет алу (электр жүйесі, автоматты басқару, жердегі және/немесе борттық жабдықтар сияқты жүйелер, аспаптық жабдықтар және дисплейлер үшін пайдаланылады);

3) өңдеу үшін кішкене биіктіктегі ұшуды автоматты басқару жүйесі жабдығының істен шығуымен қонуға бет алу:

теңесу, қону және рульдеу, сондай-ақ екінші айналымға кету үшін ұшудың қолмен басқаруға ауысу;

ШҚБ (DH) екінші айналымға кетуді немесе төмен биіктікте, сондай-ақ ШҚБ жанасқаннан кейін екінші айналымға кетуді орындау үшін ұшуды қолмен, немесе толық емес автоматты басқаруға ауысу;

4) ұшудың санаттары бойынша ең аз рұқсат етілген көзбен көру жағдайлары кезінде ШҚБ дейін немесе төмен, курс және/немесе глиссада бойынша айтарлықтай істен шығуларға әкелуі мүмкін жүйелердің ақаулығы; және

5) қателік сипаттамасы және оларды ұшақтың үлгісі немесе нұсқасы бойынша түзету іс-әрекеті.

943. Жаттығу бағдарламасы оларды жасау кезінде көтерілу тарапына қайта қарау минимумы жүргізілетін қателіктерді талдау тәжірибесі қарастырылады.

944. Бағдарлама III санат бойынша автоматты қонудың пассивті жүйесін пайдалану кезінде, автопилоттың өздігінен немесе қателесіп ажырату немесе ШҚБ төмен кезінде, 300м және одан аз (RVR) жолағында көріну кезінде ұшақты қолмен басқару бойынша жаттығуларды қамтиды.

945. 400м және одан төмен (RVR) көріну жағдайында көтеріліп ұшу бойынша жаттығу бағдарламасы қозғалтқыш пен жүйе істен шыққан кезде ұшып көтерілуді тоқтату және жалғастыру бойынша дайындықты қамтиды.

**147 параграф. ӘК басқа да үлгісінде осы жағдайларда ұшуға бұрыннан рұқсаты бар ұшу құрамына арналған (LVP, CAT II/III) шектеулі көріну жағдайындағы дайындықтарға қойылатын талаптар.**

946. Пайдаланушы, ӘК басқа үлгісіне ауысуы кезінде (LVP, CAT II/III) шектеулі көріну жағдайындағы ұшуларды орындауға рұқсаты бар ұшу

экипажының мүшелерінің қысқартылған бағдарлама бойынша дайындықтан өтуін қамтамасыз етеді.

947. Жердегі дайындық. Тиісті талаптар 147 параграфте көрсетілген, бұл ретте ұшулардың II/III санаты бойынша ұшу экипажының дайындығы мен тәжірибесін ескеру қажет.

948. Тренажерде және/немесе ұшу дайындығы мыналарды қамтиды:

- 1) Тренажер 8 қонуға бет алу және/немесе қону минимумы.
- 2) қандай да болмасын, екінші айналымға 1 кетуді қоса алғанда, әуе кемесінде 3 қонуға бет алу минимумының тренажері болмаған кезде.
- 3) Тиісті қосымша дайындық, егер әуе кемесінде арнайы жабдық орнатылса.

949. Ұшу экипажы мүшелерінің біліктілігі. Пайдаланушы ұшу экипажы мүшелерінің біліктілігіне қойылатын арттыру талаптары орындалатын ұшу ерекшелігі мен қиындығын айқындайды.

950. Пайдаланушы ұшу экипажының әрбір мүшесі II / III санаты бойынша ұшуларды орындағанға дейін тиісті тексеруден өтуіне кепілдік береді.

951. 950-тармағында көрсетілген тексеру ретінде, артықшылық түрінде тренажерде және/немесе ұшу дайындығы табысты аяқталды деп есептеледі.

952. Рейстік дайындық бақыланады. Пайдаланушы, экипаждың барлық мүшелері рейстік дайындық бақылауынан өтуіне кепілдік береді:

- 1) II санат үшін қажет болған жағдайда автопилотты ажырата отырып, 3 минимум қолмен ұшуды басқару режимінде қону;
- 2) III санат үшін ұшу дайындығын талап етпейтін тренажерде 939-тармаққа сәйкес дайындықтан өткен жағдайда 3 автоматты қону немесе 1 қону минимумы.

953. Санат бойынша ұшуларды орындауды бастағанға дейін (ӘК-ны басқару берілген командирлер мен ұшқыштар) ұшақ үлгісіндегі мынадай бастапқы тәжірибе қажетті шарт– бақыланатын ұшуларды қоса алғанда, ӘК үлгісіндегі 50 сағат ұшу немесе 20 қону.

954. Бақыланатын рейстік дайындықты қоса алғанда, осы минимум бойынша бұрын ұшуларды орындамаған ұшу экипажы мүшелері үшін ШҚБ (RVR) көрінуі бойынша, ӘК осы үлгідегі 100 с ұшу немесе 40 қонуға қол жеткізу бойынша II/III санатының жарияланған минимумына 100 метрді қосуы қажет.

## **148 параграф. Көріну жағдайында (RVR) кемінде 150/200 м ұшып көтерілу**

955. Пайдаланушы көріну жағдайында (RVR) кемінде 150/200 м (D санатты ұшақтарға арналған 200 м төмен) ұшып көтерілуді орындауға рұқсат алғанға дейін мынадай дайындықтың орындауға кепілдік береді:

1) ШҚБ (RVR) ең аз рұқсат етілген көріну жағдайындағы қалыпты ұшып көтерілу;

2) қауіпсіз жағдайларға сүйене отырып, V1....V2 диапазон жылдамдығында немесе осы диапазонға жақын қозғалтқыштың істен шығумен ҰҚЖ (RVR) ең аз рұқсат етілген көріну жағдайындағы ұшып көтерілу;

3) V1жылдамдығына дейін істен шығумен және ұшып көтерілуді тоқтатумен ШҚБ (RVR) ең аз рұқсат етілген көріну жағдайындағы ұшып көтерілу.

956. Пайдаланушы 955-тармағының талаптарына сәйкес дайындықты тренажерда орындалуын тексереді. Осы дайындық кез келген арнайы рәсімдер мен жабдықтарды пайдалануды қамтиды. Тренажер болмаған кезде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган, артықшылық түрінде ШҚБ (RVR) ең аз рұқсат етілген көріну жағдайындағы ұшып көтерілу бойынша талаптарына сәйкес тренажерда дайындықсыз әуе кемесінде дайындықты орындауға рұқсат етеді.

957. Пайдаланушы, ұшу экипажы мүшесінің кемінде 150 м (D санатты ұшақтарға арналған 200 м төмен) (RVR) көріну жағдайында ұшып көтерілуге рұқсат алғанға дейін қажетті тексеруді орындағанына көз жеткізеді. Тексеру ретінде ӘК басқа үлгісін қайта дайындау кезінде 930-тармағының талаптарына сәйкес тренажерда және/немесе ұшу дайындығында дайындықты табысты аяқталды деп есептеледі.

#### **149 параграф. Мерзімдік дайындық және шектеулі көріну жағдайындағы (LVP – ағылшын тіліндегі аббревиатура) ұшуларды тексеру.**

958. Пайдаланушы қолданыстағы рұқсат етулерді сәйкес ұшулардың нақты санатына байланысты тапсырмаларды орындау үшін қажетті мерзімді дайындықтар мен тексерулердің негізгі түрлерін, білім мен ептілікті тексеруді орындауды қамтамасыз етеді. Рұқсат етудің қолданысы кезеңінде кемінде 3 тексерудің қонуға бет алуын орындайды, олардың ішінде II немесе III санаттары бойынша әуе кемесінде қонуға бет алу және қону орындалады. Осы қонуға бет алудың бірі екінші айналымға кетумен орындалады. Егер Пайдаланушы кемінде 150/200 м ШҚБ (RVR) көрінуі кезінде ұшып көтерілуді орындауға рұқсаты бар болса, белгіленген кезеңде кәсіби тексерулерді орындау кезінде, қалай болғанда да ең аз рұқсат етілген көріну (RVR) жағдайы кезінде бір ұшып көтерілуді (LVTO) орындайды.

959. III санат бойынша кәсіби дағдыларды, тексерулерді және жаттығуларды қолдау үшін Пайдаланушы тренажерды пайдаланады.

960. Пассивті автоматты басқару жүйесімен әуе кемесіндегі III санаты ұшуларды орындау үшін пайдаланушы ШҚБ (DH) тең және төмен биіктікте

автопилотты ажырата отырып, әрбір үш жүйелі тексеру кезеңінде ШҚБ (RVR) 300м және одан кем көріну кезінде, екінші айналымға кетумен бір қонуға бет алуды орындауды қамтамасыз етеді.

961. Аталған ӘК үшін тренажер жоқ болған кезде, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган II санат және ұшақта төменгі көріну (LVTO) жағдайындағы ұшып көтерілу бойынша ұшуларға мерзімдік дайындықтар мен тексерілуді орындауға рұқсат беруі мүмкін.

962. Төменгі көріну (LVTO) жағдайында және II/III санаттары ұшуға рұқсат беру ұзартуды осы параграфтың талаптарына сәйкес мерзімдік тексерулер мен дайындықтарды орындау кезінде жүзеге асырады.

## **150 параграф. Шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар – орындау тәртібі**

963. Пайдаланушы төмен көріну (BHB, LVTO) кезінде ұшып көтерілу, II және III санаты қонуға бет алу және қонулар үшін оларды орындау бойынша рәсімдер мен нұсқаулықтарды белгіленеді.

Бұл рәсімдер пайдаланушының ҰЖН қамтылған және ұшып көтерілуді рульдеу, қонуға бет алу, теңесу, қону, қонудан кейінгі жүрісі және 2 айналымға кетуі кезіндегі ұшу экипажы мүшелерінің міндеттерін қамтиды.

964. Мұндай рәсімдерді орындау алдында ӘК командирі мыналарға көз жеткізеді:

1) жердегі көзбен көру және радиотехникалық құралдарының жай-күйі төмен көріну, қонуға бет алу мен II және III санаты бойынша қону кезінде ұшып көтерілу қамтамасыз етеді;

2) әуесайлақтақ (тікұшақ айлағында) ТКР (LVP) (ӘҚҰ органының ақпараты бойынша) қамтамасыз ететін құралдар қолданысқа енгізілді және жұмыс істейді; және

3) ұшу экипаж мүшелері кемінде 150м (А, В, С санаттары бойынша ӘК үшін) немесе 200м (D санатты ӘК үшін) ҰҚЖ (RVR) көріну жағдайлары және II немесе III санаттары бойынша қонуға бет алу кезіндегі ұшып көтерілуді орындау үшін тиісті дайындығы бар.

965. Төмен көріну кезіндегі ұшулар мынадай операцияларды қамтиды:

1) штурвал режиміндегі ұшып көтерілу (дәлдеудің электрондық жүйелерін пайдалану немесе пайдаланбау).

2) ШҚБ-ға дейін және одан төмен автоматты режимде қонуға бет алу, теңесу, қону және штурвал режиміндегі жүрісі.

3) автоматты режимде қонуға бет алу, автоматты теңесу және қону, штурвал режиміндегі жүрісті басқару.

4) қонуға бет алу, теңесу, қону және автоматты режимдегі қонудан кейінгі жүрісі, ондағы ҰҚЖ (RVR) көрінуі бойынша жарияланған минимум кемінде 400 м.

### **151 параграф. Шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар – әуе кемелерінің жабдықтарына қойылатын талаптар**

966. Пайдаланушы ҰЖН ең аз жабдықтар тізбесін қамтиды, олар төмен көріну (LVTO), қонуға бет алу және ҰПН-ға не басқа да мақұлданған құжатқа сәйкес II және III санаттары бойынша қону кезінде ұшып көтерілуді орындау үшін пайдалануға жарамды.

967. ӘК командирі әуе кемесінің жабдықтары мен жүйелерінің мәртебесі төмен көріну кезіндегі алдағы ұшу түрлеріне сәйкестігіне көз жеткізеді. Бұл ретте әуе кемесінің ҰПН және пайдаланушының ҰЖН пайдаланылады, онда тиісті нұқсаулықтар бар.

### **152 параграф. Шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар – пайдаланушының борттық жүйесін көрсету.**

968. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органнан II және III санаттары бойынша ұшуға рұқсат алу үшін пайдаланушы әуе кемесінің борттық жүйесінің жұмыс қабілеттілігін көрсетеді.

969. Пайдаланушы II және III санаттары бойынша ұшақтың жаңа түрлерін ұшуға дайындау кезінде 948-тармағында көрсетілген талаптарды орындайды.

970. II және III санаттары бойынша әлдеқашан пайдалануға берілген әуе кемелерінің барлық түрлері үшін 936-тармағында көрсетілген пайдалануға беру бағдарламасы қолданылады.

971. II және III санаттары бойынша ұшулардың табыстылықтың талап етілетін деңгейі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган белгіленген талаптарынан жаман болмауы тиіс.

972. Қонуға бет алу мынадай жағдайда сәтті болып есептеледі, егер:

1) Ұшу жарамдылығы бойынша басшылығымен (ИКАО 9760, AN/967) белгіленген шектеулі көрініс кездегі қонуға бет алудың сәттілік өлшемдері қолданылады;

2) қонуға бет алуды қамтамасыз ететін борттық жүйе істен шыққан жоқ.

### **153 параграф. Борттық жүйесінің жұмыс қабілеттілігі туралы деректер жинағы.**

973. Пайдаланушы II және III санаттары бойынша ұшуларды орындауға рұқсат алу үшін белгіленген кезең ішінде борттық жүйе жұмысының қабілеттілігі туралы ақпаратты тіркеу, жинау және мерзімділік талдау жүйесін белгілейді.

974. Бұл жүйе қонудың барлық сәтті және сәтсіз бет алуларын, қонуға арналған сәтсіз қонуға бет алудың себептерін (егер бар болса), төмен көріну кезінде ұшуларды орындау кезінде пайдаланатын борттықжабдықтардың істен шығу жағдайларын тіркеуді қамтиды.

975. Деректерді жинау жүйесі ұшу экипажы мүшелерінің баяндамасына және борттық өздігінен жазатындардың жазбаларын ашып жазу нәтижелеріне негізделеді.

976. Пайдаланушы орындайтын рейстік ұшулар және/немесе кез келген басқа да ұшулар кезінде өздігінен жазатындарға жазба жазуға рұқсат етіледі.

### **154 параграф. Борттық жүйе жұмысы туралы деректер жинау – кемінде 15 м (50 фут) ШҚБ ұшулары.**

977. Кемінде 15 м (50 фут) ШҚБ ұшулар үшін пайдаланушының, ал қажет болған кезде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның өкілдері борттық жүйе жұмысы туралы деректер өңделеді.

978. Ұшу экипажы мүшелерімен мынадай дұрыс мәліметтер жазылады:

- 1) әуесайлақ және пайдаланылатын ҰҚЖ;
- 2) ауа-райы жағдайы;
- 3) уақыты;
- 4) сәтсіз (штаттан тыс) қонудың немесе екінші айналымға кетудің (егер орны болса) себептері;
- 5) күш тарту автоматы арқылы жылдамдықты басқарудың тиімділігі;
- 6) автоматты қону жүйесінің (АҚЖ) ажырау сәтіндегі ұшақтың жағдайы;
- 7) автоматтық жүйе жұмысының аспаптар көрсеткіштеріне және басқару командасына сәйкестігі (барабарлығы);
- 8) 30м биіктікті қиып өту кезінде ILS курстық желілеріне қатысты ұшақ жағдайының көрсеткішіне индикацияланатын;
- 9) жерге қону орны.

979. II және III санаттары бойынша ұшуларды орындауда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның рұқсатын алу үшін жұмыстың сенімділігін 90%-ға және қонуға бет алудың 95% сәтті болу мүмкіндігін дәлелдеу үшін бірінші сатыда орындалған қонуға бет алулардың жеткілікті саны қажет.

### **155 параграф. Борттық жүйенің жұмысы туралы деректер жинау - 15 м (50 фут) ШҚБ-мен немесе белгіленбеген ШҚБ-сыз қонуға бет алу.**

980. Ұшу экипажы мүшелерінің баяндамасына қосымшада борттық жүйелер берілген сипаттамаларға сәйкес жұмыс істейтінін растау үшін борттық өздігінен жазатындар немесе басқа да жабдықтар пайдаланылады.

981. Ұшу экипажы мүшелерінің ұсынған мәліметтері мыналарды қамтиды:

1)  $H = 30$  метр (100 фут) ШҚБ өсіндегі, жерге қону нүктесіндегі, жүрістегі бағытты ұстап қалу жүйесін ажырату сәтіндегі ауытқулар, және осы нүктелер арасындағы ауытқулардың ең жоғарғы мәні;

2) жанау (жерге қону) кезінде.

982. Кез келген штаттан тыс ұшулар олардың себептерін анықтау мақсатында барлық ықтимал құралдардың көмегімен тексеріледі.

### **156 параграф. Пайдаланушы үшін әуе кемелерінің жаңа үлгілерін пайдалануды бағалау.**

983. Пайдаланушы әуе кемелерінің жаңа түрлерін пайдалануға енгізу кезінде осы тармақта қамтылған талаптардың орындалуын қамтамасыз етеді.

1) Автоматты қону жүйесі пайдалануға жағдайларында мәлімделген сипаттамаларға және жұмыстың сенімділігіне сәйкес келеді.

2) Ұшақтың әрбір үлгісінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның талаптарын сәйкес пайдалануға берудің қарапайым жағдайларында және/немесе қонудың және жүрістің автоматты жүйесін пайдалана отырып, дайындық кезінде сәтті қонудың белгіленген саны орындалады.

984. II және III бойынша ILS пайдалана отырып, ұшулар өткізіледі.

Алайда, Пайдаланушының шешімі бойынша автоматты қону жүйесінің (АҚЖ) қанағаттанарлықсыз жұмысының себепін айықтау үшін деректердің жеткілікті санын жинау талаптары кезінде қонудың басқа жүйесін пайдалана отырып, ұшулар өткізілуі мүмкін.

985. Егер пайдаланушы әуе кемесінің бірдей үлгісінде біркелкі АҚЖ (АСУП) немесе әртүрлі АҚЖ (АСУП) бір үлгісіндегі әуе кемесінің әртүрлі түрленулері бар, ол барлығының борттық жүйе сипаттамасының негізгі өлшемдеріне сәйкес келетінін көрсетеді, бұл ретте әуе кемесінің түрлендіруге толық көрсетілім өткізуінің қажеттілігі жоқ.

986. II және/немесе III санаттары бойынша ұшуға рұқсат етілген әуе кемелерінің жаңа үлгілерін пайдаланушы сатып алған жағдайда, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган көрсетілген әуе кемелерін пайдалануды бағалау бағдарламасын қысқартуға рұқсат етіледі.

### **157 параграф. Үздіксіз бақылау.**

987. Төменгі көріну кезінде ұшуды бастауға рұқсат алғаннан кейін бұл ұшуларды пайдаланушы олар қауіпті болмастан бұрын қандайда бір ұнамсыз үрдістерді айқындау мақсатында үнемі бақылап отырады. Бұл үшін ұшу экипажы мүшелерінің баяндамалары пайдаланылады.

988. 12 ай ішінде мынадай ақпараттар жиналады және өңделеді:

1) рейстік жағдайындағы және дайындық кезіндегі сияқты II және III санаттары бойынша қонуға бет алу кезінде пайдаланылатын борттық жабдықтарды қоса отырып, қонуға бет алулар мен қонулардың (әуе кемелерінің үлгілері бойынша, метеожағдайға байланысты) жалпы саны.

2) мынадай себептер бойынша сәтсіз қонуға бет алулар және/немесе автоматты қонулар туралы ұшу экипажы мүшелерінің баяндамалары:

борттық жүйенің істен шығуы;

жердегі құралдардың тұрақсыз жұмысы;

диспетчерді көрсету бойынша екінші айналымға кету;

басқа да себептер.

989. Пайдаланушы әрбір әуе кемесінде автоматты қону жүйесінің жұмыс өлшемдерін бақылау тәртібін белгілейді.

## **158 параграф. II немесе III санаттары бойынша пайдаланушыдан рұқсат алу шарты**

990. Пайдаланушы II немесе III санаттары бойынша ұшу тәжірибесіз егер осы әуе кемесінде I санат бойынша кем дегенде, алты ай тәжірибесі бар болса, II немесе IIIA санаттары бойынша ұшуға рұқсат алады.

Осы әуе кемесінің үлігісінде II немесе IIIA санаттары бойынша алты ай кезеңіндегі ұшулардың аяқталуы бойынша пайдаланушы IIIB санаты бойынша ұшуға рұқсат алады. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органнан рұқсат алу кезінде ауыспалы кезеңде қандай да бір уақыт кезеңінде жоғары минимумды белгілейді.

991. Жоғары минимум, әдетте, ҰҚЖ көрінуін арттыру және/немесе "ҰҚЖ-сыз" минимумды қолдану бойынша шектеулерді білдіреді және кейіннен ұшу рәсімдеріне қандайда болмасын өзгерістерді енгізуді талап етпейтін сияқты таңдалады.

992. II немесе III санаттары бойынша ұшу тәжірибесі бар пайдаланушы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның өтінімі бойынша ауысу кезеңін қысқартуға рұқсат алады.

993. Төмен көріну кезінде ұшуларды қамтамасыз ететін жабдықтарға техникалық қызмет көрсету. Пайдаланушы дайындаушы зауытпен келісім бойынша ұшларды автоматты басқарудың борттық жабдықтарына техникалық

қызмет көрсету бойынша нұсқаулық әзірлейді және оларды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органнан бұған алдын ала рұқсат алып, әуе кемесінің техникалық қызмет көрсету бағдарламасына қосады.

### **159 параграф. Шектеулі көріну жағдайында ұшып көтерілу мен қонуға бет алу және оларды орындау бойынша рәсімдер**

994. Пайдаланушы ұшып көтерілу, қонуға бет алу, теңесу, жүріс алу және ҰЖН екінші айналымға кетуін орындау кезінде ұшу экипажы мүшелерінің міндетін айқындайды. Көрінудің нашарлауы немесе әуе кемесі жабдығының істен шығуы жағдайында аспаптан көзбен көру жағдайына ауысу кезінде ұшу экипажы мүшелерінің міндеттерін айқындауға айрықша назар аударылады. Сондай-ақ қонуды орындау немесе екінші айналымға кету туралы шешім қабылдайтын ұшқышқа жүктеме оңтайлы болу үшін экипажда міндеттемелерді бөлуге назар аударылады.

995. Пайдаланушы ҰПН сәйкес шектеулерге және міндетті іс-қимылдарға қайшы келмейтін рәсімдерді орындау бойынша егжей-тегжейлі нұсқаулықтарды ҰЖН-да қамтиды және мынадай тармақтары бар:

1) ұшып шығу алдында және ұшуда борттық жабдықтардың жарамдылығын тексеру;

2) ұшып шығу және қону үшін жердегі жабдықтардың және әуе кемесінде белгіленген жабдықтардың мәртебесін өзгерту минимумына ықпал ету;

3) ұшып көтерілу, қонуға бет алу, теңесу, қону, жүріс алу және екінші айналымға кету кезіндегі іс-қимыл;

4) ескерту белгі беру және басқа да штаттан тыс жағдайлардан бас тарту, істен шығуы кезіндегі іс-қимыл;

5) көзбен көру байланысы бойынша ең аз талаптар;

6) жұмыс орындарында және көру бұрышында ұшу экипажы мүшелерінің дұрыс қону мәні;

7) белгілеген көзбен көру байланысын жоғалтқан жағдайдағы іс-қимыл;

8) командирдің назарын қонуға бет алуға және шешім қабылдауға аудару мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында қиын жағдайларда ұшу экипажы мүшелерінің міндеттемелерін бөлу;

9) 60м (200 фут) биіктігінен төмен радио биіктік өлшеуіш бойынша биіктік есебі бойынша және қонуды аяқтаған сәтке дейін ұшқыштардың біреуі аспаптар бойынша ұшудың бақылануын қамтамасыз ету бойынша талаптар;

10) жел жылдамдығы, желдің ығысуы, турбуленттілігі, ҰҚЖ жай-күйі және ҰҚЖ (RVR) көрінудің бірнеше өлшенген нүктесі туралы ақпаратты пайдалану;

- 11) II және III санаттары бойынша қонуға бет алулар толықтай қамтамасыз етілмейтін ҰҚЖ қонуға бет алу және қону жаттығулары кезіндегі рәсімдері;
- 12) ӘК ұшу-техникалық сипаттамаларының шарттасылған ұшу шектеулері.
- 13) ILS курс желілері мен глиссадан шекті-мүмкін болатын ауытқулар туралы ақпарат.

**13. Радионавигациялық жабдықтарды пайдалана отырып, әуе кемесі әуеайлағының ауданынан қонуға бет алу және ұшып шығу кезінде қолданылатын әуеайлақ схемасы құрылымының қағидасы.**

**160 параграф. Әуеайлақ схемасының құрылымы**

996. Бекітілген әуеайлақ схемалары "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 қаулысының талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында (AIP) жариялануға тиіс.

997. Әуеайлақ схемасы құрылымының үрдісі деректерді, құрылымды және олардың жариялымдарын алумен жасалады.

998. Әуеайлақ схемасы құрылымының үрдісі шығыс деректерін енгізу және тексеруден басталып, бекіту және жариялану үшін құжаттамаларды құрастыра отырып, жерде және(немесе) ұшуда апробация аяқталады.

999. уәкілетті орган "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" қаулының талаптарына сәйкес Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы ұйымының және өздерінің құрылымдық бөлімшелері арасында шығыс деректерді дайындау бойынша функцияларды белгілейді.

1000. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетілетін және қажетті аэронавигациялық картаны дайындалатын әуеайлақ схемасын әзірлеуді уәкілетті органға ведомстволық бағынысты аэронавигациялық ұйымдарының аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметі (бұдан әрі – ААБ қызметі) жүзеге асырады. Бақыланбайтын, сыныпталмаған әуеайлақтар, тікұшақ айлақтары және теңіз тікұшақ алаңдары үшін әуеайлақ схемаларын әзірлеуді азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган рұқсат еткен мамандандырылған ұйымдар жүзеге асырады. Мамандандырылған ұйымдардың аэронавигациялық рәсімдерінің дизайнерлері осы Қағиданың 1016-1018-тармақтарының талаптарын сәйкес болуы тиіс.

1001. Әуеайлақ схемасының құрылымы үшін шығыс деректерді "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 қаулысының талаптарына және әуеайлақ ауданында және қону алаңдарында (әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжаты) ұшуларды орындау бойынша нұсқаулықтарға сәйкес ААБ қызметінің жеке және заңды тұлғалары ұсынады.

1002. Әуеайлақтар аудандарында және қону алаңдарында (әуеайлақтың аэронавигациялық төлқұжаттары) ұшуларды орындау бойынша нұсқаулықтар жасау тәртібі және оның мазмұнына қойылатын талаптар Ұшудың негізгі қағидаларында белгіленген.

**Ескерту. 1002-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

1003. Жеке және заңды тұлғалар Осы Қағиданың 1004-тармағының талаптарын есепке ала отырып, әуеайлақ схемасын әзірлеуге арналған ААБ қызметіне өтінім ұсынады.

1004. Әуеайлақ схемасының құрылымы үрдісінде тексерілген геодезиялық түсірілімдердің нәтижелеріне негізделген және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 қаулысымен бекітілген әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасының талаптарына жауап беретін мынадай аспектілер бағаланады:

1) шығыс дерек көздерінің дұрыстығы, олардың рұқсат етілетін қабілетін, тұтастығын, геодезиялық координаттың тірек жүйесін және олардың қолданыс мерзімін тексеру;

2) жергілікті жер туралы деректер: электрондық растровты, векторлық немесе басылымдық карталар;

3) кедергілер туралы деректер: жасанды, табиғи және олардың абсолютті/қатысты биіктігі;

4) әуеайлақ/тікұшақ айлағы бойынша деректер: әуеайлақ/тікұшақ бақылау нүктесі (бұдан әрі - ӘБН/ТБН), ұшып көтерілу-қону жолағы (бұдан әрі – ҰҚЖ) сыныптауышы, жолмен жүру жолдары (бұдан әрі - ЖЖ), перронда және әуе кемесінің тұрақ орындары, магниттік төмен түсу, жарық техникалық құралдары, байланыс және навигация құралдары;

5) аэронавигациялық деректер: әуе кеңістігінің құрылымы мен сыныптауышы, әуе трассалары/ұшу бағыттары, өтудің абсолюттік биіктігі/ұшу эшелоны, аспаптар бойынша ұшулар үшін бағаланатын өзге де әуе кеңістігі;

6) радионавигациялық құралдар туралы деректер: координаттары, асып кетуі,

7) кеңістіктің қызмет көрсетілетін ауданы, радиожилілік, танымдық деректер, магниттік төмен түсу;

8) жоспарланатын навигацияларға арналған айтарлықтай мәні бар бағыттардағы бар нүктелер;

9) Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану туралы Қазақстан Республикасының Заңнамасына және авиация қызметіне сәйкес белгіленген әуе кеңістігін пайдалануға қойылатын талаптар;

10) Әуеайлақ схемаларына қолданылатын әуе кеңістігін пайдаланушылардың (әуе кемелерін пайдаланушы) және аэронавигациялық ұйымдардың талаптары;

11) қоршаған ортамен байланысты аспектілер (авиациялық шудың және авиациялық қозғалтқыш эмиссиясының әсері);

12) әзірленетін әуеайлақ схемалары бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланыс кез келген басқа да әлеуетті аспектілер.

1005. Көзбен көріп ұшулар мен аспаптар бойынша ұшулардың, ұшып шығуы (SID-ағылшын тіліндегі аббревиатуралар), баруы (STAR- ағылшын тіліндегі аббревиатуралар) және қонуға арналған аспаптық бет алулардың (IAC- ағылшын тіліндегі аббревиатуралар) әуеайлақ схемалары әзірлеу, "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көру ұшулар және аспаптар бойынша ұшулар схемасының құрылымы") ИКАО құжатына сәйкес жүзеге асырылады.

1006. Әзірленген әуеайлақ схемаларын тұрақты жұмыс істейтін комиссия қарастырылады, оның құрамын азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекітеді. Қарастыру мерзімі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға түскен сәттен бастап кемінде отыз күнтізбелік күнді құрайды.

1007. Комиссия қарастыратын әуеайлақ схемаларына ескерту болмаған жағдайда отыз күнтізбелік күні ішінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның бұйрықтарымен бекітіледі.

1008. Әзірленген әуеайлақ схемалары осы Қағиданың 1064 -1072-тармақтарына сәйкес жерде және ұшу тексерулеріне жатады.

1009. Аэронавигациялық карталар "Аэронавигациялық карта" халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 4-қосымшасына сәйкес әзірленеді.

1010. Әрбір үлгідегі аэронавигациялық карта әуе кемесінің ұшудықауіпсіз орындауын қамтамасыз ету мақсатында ұшу кезеңі үшін тиісті ақпаратты қамтиды.

1011. Әрбір аэронавигациялық карта оң жағында аэронавигациялық ақпаратта енгізілген күні айқын көрсетіледі.

1012. Аэронавигациялық картаның барлық жазулары үшін латын әліпбиі қолданылады.

1013. Әбір жаңа немесе өзгертілген әуеайлақ схемасы қолданылатын өлшемдердің сақталуына көз жеткізу мақсатында аталған схеманың әзірлеушісі болып табылмайтын, схеманың білікті әзірлеушісі (аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері) тексереді.

1014. Жарияланған әуеайлақ схемалары олардың құрылымына қойылатын талаптардың өзгеруі, кедергілер, әуеайлақтар туралы деректерде, аэронавигациялық деректер мен радионавигациялық құралдар туралы деректерде барлық өзгерістерге бағалу жүргізу кезінде мерзімді қарастыруға, бірақ 5 жылда бір реттен кем емес жатады.

1015. ААБ қызметінің әзірленген аэронавигациялық картасын дайындау, жобалау мен тексеруді қамтамасыз ету үшін ұшу схемаларын әзірлеуші мамандар (аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері) және геодезия мен картография саласындағы мамандары бар.

1016. Аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері, аэронавигациялық рәсімдерді әзірлеу бойынша авиациялық оқу орталығында "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көру ұшулар және аспаптар бойынша ұшулар схемасының құрылымы" құжатына сәйкес дайындықтан өткен, осындай дайындық туралы расталған сертификаты бар ұшқыш, штурман немесе әуе қозғалысына қызмет көрсететін диспетчері мамандығы бойынша авиациялық мамандары, аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметінің (бұдан әрі – ААБК) маманы болып табылады. Аэронавигациялық үдерістердің дизайнерлерін мерзімдік қайта оқытуы үш жылдың ішінде бір реттен кем емес өткізіледі.

1017. Аэронавигациялық рәсімдердің дизайнерін дайындау бағдарламасы "Ұшулардың схемасын әзірлеу кезінде сапаны қамтамасыз ету бойынша басшылық" (Doc 9906) 2-том. "Ұшу схемаларын жобалаушыларды дайындау (Ұшу схемаларын жобалаушыларды дайындау бағдарламасын әзірлеу)" ИКАО құжатына сәйкес жүргізіледі және мыналарды қамтиды:

1) "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көру ұшулар және аспаптар бойынша ұшулар схемасының құрылымы") ИКАО құжатының және басқа да ИКАО тиісті қосымшалардың мазмұнын, атап айтқанда әуеайлақ схемасының құрылымын білуі;

2) "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көру ұшулар және аспаптар бойынша ұшулар схемасының құрылымы") ИКАО құжатына сәйкес аэронавигациялық рәсімдерді автоматты әзірлеу курсы бойынша арнайы теориялық дайындықтан өту, оның ішінде "Аэронавигациялық карталар" халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 4-қосымшасына сәйкес аэронавигациялық картаны жариялауға рәсімдеу";

3) саладағы ең аз абсолюттік биіктік есептеріндегі іс жүзінде дағдылардың бар болуы (MSA – ағылшын тіліндегі аббревиатура), кедергілерден өтудің абсолюттік/қатысты биіктік (OCH/OCA– ағылшын тіліндегі аббревиатура), ұшып шығудың (SID) стандартты бағыттары және аспаптар бойынша (STAR) ұшып келу, (NDB, VOR, VOR/DME, ILS, ILS/DME, 2NDB) аспаптар бойынша қонуға бет алудың аспаптық схемасы, қонуға көзбен көріп, бет алу аймағы (схемасы) және/немесе әуеайлақ ауданындағы (CIRCLE TO LAND) маневр жасау, RNAV (аймақтық навигацияны) пайдалана отырып, схема және спутниктік жүйе негізіндегі схема.

1018. Аэронавигациялық рәсімдердің дизайнерін қайта дайындау бағдарламасы мыналарды қамтиды:

1) аспаптар бойынша көзбен көру ұшулары және ұшулардың әуеайлақсхемаларының құрылымына және ресімдеуге қатысты соңғы айқындауларды және ИКАО құжаттарына түзетулерді білуі;

2) аспаптар бойынша көзбен көру ұшулары және ұшулардың әуеайлақсхемаларын құрылымын қолдау және білімін және дағдыларын тереңдету.

1019. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган аэронавигациялық рәсімдердің дизайнерлерін дайындау (қайта дайындау) бойынша талаптарды ААБ қызметінің сақтауын бақылайды.

### **161 параграф. Ұшып шығу (SID) келу (STAR) стандартты бағыттарын және оған жататын әуеайлақ схемаларын белгілеу**

1020. Әрбір бағытқа жеке индекс беріледі.

1021. ұшып шығу немесе келу (аспаптар бойынша немесе қонуға көзбен көріп бет алу) стандартты бағытының индексі мыналардан тұрады:

- 1) негізгі көрсеткіш;
- 2) мәртебе көрсеткіші;
- 3) бағыт көрсеткіші.

1022. Негізгі көрсеткіш ұшып шығудың стандартты бағыты аяқталатын немесе келудің стандартты бағыты басталатын бес әріптен тұратын негізгі нүктенің (5LNC–ағылшын тіліндегі аббревиатура) кодтықатауы болып табылады.

1023. Мәртебенің көрсеткіші 1- 9 дейінгі сан болып табылады.

Бағыт көрсеткіші латын әліпбиінің бір әрпі болып табылады. "I" және "O" әріптері пайдаланылмайды.

1024. Егер бағыт өзгерген жағдайда, мынадай рет бойынша саннан тұратын жаңа мәртебе көрсеткіші беріледі. "9" санынан кейін "1" саны тұрады.

1025. Әуежайда қолданылатын қонуға бет алулардың барлықсхемаларына барлық әріптер пайдаланып болғанға дейін ILS/MLS/RNAV бойынша қонуға бет алу схемалары үшін көзделген бағыттың жеке әріп көрсеткіштері беріледі. Тек осыдан кейін бағыттың әріп көрсеткіші қайта қолданылады. Бір бағыт көрсеткішін ILS/MLS бір жердегі құралдармен қызмет көрсетілетін екі бағытты көрсету үшін пайдалануға рұқсат етілмейді.

1026. Бірдей жол желілері бар, бірақ ұшудың әртүрлі бейінді схемаларға бағыттың жеке көрсеткіштері беріледі.

## **162 параграф. ӘҚҰ бағыттарын белгілеу**

1027. Келудің және ұшып шығудың стандартты бағыттарын қоспағанда, ӘҚҰ бақыланатын, консультативтік және бақыланбайтын бағыттары былайша белгіленеді.

1028. ӘҚҰ бағытының индексі негізгі индекстен және қажет болған жағдайда толықтыратын индекстен тұрады:

1) бір префикстен (тіреу), \*Премфикс (фр. prefix лат. praefixus – "алдына бекітілген");

2) бір қосымша әріп.

1029. Индексті жасау үшін қажет белгілер саны алтыдан аспауы тиіс.

1030. Негізгі индекс әліпбидің бір әрпінен тұрады, одан кейін 1-999 дейінгі тұруы тиіс.

1031. Әріптер төменде жазылғандардың ішінен алынады:

1) A, B, G, R – ӘҚҰ бағыттарының өңірлік желілерінің бөлігі болып табылатын және аймақтық навигация бағыттары болып табылмайтын бағыттар үшін;

2) L, M, N, P – ӘҚҰ бағыттарының өңірлік желілерінің бөлігі болып табылатын және аймақтық навигация бағыттары үшін;

3) H, J, V, W – ӘҚҰ бағыттарының өңірлік желілерінің бөлігі болып табылмайтын және аймақтық навигация бағыттары болып табылмайтын бағыттар үшін;

4) Q, T, Y, Z – ӘҚҰ бағыттарының өңірлік желілерінің бөлігі болып табылмайтын аймақтық навигация бағыттары үшін.

1032. Негізгі индекске префикс ретінде мынадай жағдайларда тағы бір әріп қосылады:

1) K –шағын биіктіктен өтетін және тікұшақта пайдалану үшін белгіленетін бағытты орналастыру үшін

2) U – бағытты және оның бөліктерін жоғарғы әуе кеңістігінде орнатылатын белгілеу үшін;

3) S – екпін алу уақытында тежеу және тез жылдамдықпен ұшу кезінде дыбыстан тез әуе кемелерін пайдалану үшін ғана орнатылған бағытты белгілеу үшін.

1033. Егер бұл ӘҚҰ-ның тиісті бағытының негізгі индексіне ӘҚҰ тиісті өкілетті органы немесе өңірлік аэронавигациялық келісімдер негізінде жазылмаған жағдайда, мына төмендегілерге сәйкес аталған бағытта қамтамасыз етілетін қызмет көрсету түрін белгілеу үшін қосымша әріп қосылады:

1) F әрпі – бағытта және оның бөліктерінде тек консультативтік қызмет көрсетудің қамтамасыз етілетінін белгілеу үшін;

2) G әрпі – бағытта және оның бөліктерінде тек ұшу-ақпараттық қызмет көрсетудің қамтамасыз етілетінін белгілеу үшін.

1034. бақыланатын бағыт ретінде енгізілетін бағыт немесе бағыт бөлігі, ұшу ақпаратын қамтамасыз ететін консультативті бағыт немесе бағыт Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға "Аэронавигациялық карталар" 4-қосымшасына және "Аэронавигациялық ақпараттар қызметі" 15-қосымшасына сәйкес аэронавигациялық карталарда және аэронавигациялық ақпараттық жинақтарда белгіленеді.

1035. Негізгі магистралдық бағытқа оның барлық аралығында торапты диспетчерлік аудандарды, мемлекеттерді немесе өңірлерді қиып өтуге қарамастан белгілі бір индекс беріледі.

1036. Егер екі немесе бірнеше магистралдық бағыттардың жалпы учаскесі бар болған жағдайда, бұл әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету кезінде қиындық туғызатын жағдайларды қоспағанда, бұл учаске тиісті бағыттардың әрбір индекстерде белгіленеді; соңғы жағдайда барлық мүдделі мемлекеттік органдар келіскен жағдайда тек бір индекс беріледі.

1037. Бір бағытқа берілетін негізгі индекс қандайда бір басқа бағытқа беріледі

## **163 параграф. Әуе кемесін пайдалану кезінде негізгі нүктелерді белгілеу**

1038. Негізгі нүктелер бағытты және (немесе) әуе кемелерінің ұшуын орындауға қатысты ақпаратта әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарының қажеттілігіне байланысты айқындау үшін белгіленеді.

1039. Негізгі нүктелер индекстермен белгіленеді.

1040. Негізгі нүктелер үшін атауды таңдау кезінде мынадай талаптардың сақталуын қамтамасыз ету қажет:

Ұшқыштарға немесе ӘҚҰ персоналына арналған ӘҚҰ байланысты пайдаланылатын тілде олардың айтылуы кезінде атаулар қиындық туғызбайды.

Егер негізгі нүктені белгілеу үшін алынған ұлттық тілдегі географиялық орынның атауы айтылуы кезінде қиындық туғызған жағдайда, өзінің географиялық мәнін мүмкіндігінше сақтайтын бұл атаудың қысқартылған немесе кесілген нұсқасы таңдалады;

2) атау дыбыстық байланыста оңай танылады және жалпы сол ауданда басқа да негізгі нүктелердің атаулары бөлігінде мәндес болып табылады; атау әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары мен ұшқыштар арасында басқа хабарламаларды алмасу кезінде жаңылыс туғызбайды;

3) атау, алты әріптен тұруы тиіс және екі буынды құрайды және үш буыннан аспауы қажет;

4) таңдап алынған атау негізгі нүкте және оның радионавигациялық құралдарын көрсетушілер үшін бірдей болып табылады.

1041. Пайдаланылатын кодталған индекстер тиісті радионавигациялық құралдардың орналасқан жерінен 1100 км (600 теңіз милі) шегінде қайталанбауы тиіс.

1042. Егер негізгі нүктені радионавигациялық құралдарының орналасқан жері бойынша көрсетілген орында орналастыру талап еткен жағдайда, бұл негізгі нүкте жекелеген бес әріпті (5LNC – ағылшын тіліндегі аббревиатура) айтуға ыңғайлы кодтық атауымен, бұл жағдайда негізгі нүктенің қызметін атқаратын атау мен кодталған индекс белгіленеді, олар мыналарды біруақытта қамтиды:

1) қонуға бет аудың бастапқы кезеңінің бақылау нүктесі (IAF – ағылшын тіліндегі аббревиатура);

2) қонуға бет аудың аралық кезеңінің бақылау нүктесі (IF– ағылшын тіліндегі аббревиатура);

3) күту схемасының бақылау нүктесі;

4) бағыттағы (жолдағы) бақылау нүктесі (WPT– ағылшын тіліндегі аббревиатура).

1043. Бір бағытқа берілген негізгі нүкте қандайда бір басқа бағытқа берілмейді.

1044. Тұрақты бағыттар жүйесі орнатылмаған немесе олар бойынша әуе кемелері жүретін бағыттар ауданында пайдалануға беру тұрғысы бойынша өзгереді, әуеайлақ аудандарында, қонуға бет алу аймақтарында немесе ӘҚҰ бағыттарында шығу және/кіру нүктелері ретінде негізгі нүктелер егер тұрақты белгіленген негізгі нүктелер осы Қағиданың қолданылатын 1001-1003-тармақтарына сәйкес белгіленген жағдайларды қоспағанда, Дүниежүзілік геодезикалық жүйенің географиялық координаттарында – 1984 (WGS-84) айқындалады және хабарланады.

1045. Әуе кемелеріне диспетчерлік рұқсат беру кезінде бағыттар және (немесе) әуеайлақ схемалары белгіленетін жұмыс орындарында немесе тиісті

персонал басқаша әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етумен байланысты әрбір қолданыстағы әуе трассасы, ұшып шығудың және (немесе) келудің стандартты бағыты, сондай-ақ әрбір қонуға бет алу туралы егжей-тегжейлі ақпараттың индикациясы қамтамасыз етіледі. Бұл мүмкін болатын кез келген жағдайда, бағыттардың және әуеайлақ схемаларының графикалық бейнесінің индикациясы қамтамасыз етіледі.

1046. Бес әріпті код атауын беруге есеп жүргізу мақсатында (5LNC—ағылшын тіліндегі аббревиатура) сайтты, берілген логинді және паролді пайдаланып, ИКАО өңірлік бюросы хабардар етіледі.

## **164 параграф. Әуеайлақ схемаларының құрылымына қатысты құжаттамалар**

1047. Аэронавигациялық рәсімдер дизайнерлері жасайтын құжаттамалар мыналарды қамтиды:

1) "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 қаулысымен бекітілген әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасына сәйкес Қазақстан Республикасының AIP-дағы жариялау үшін қажетті құжаттаманы;

2) әрбір схеманың учаскесі үшін айтарлықтай кедергілер;

3) әуеайлақ схемаларының инфрақұрылымын бағалау;

4) әуе кеңістігін шектеу (тыйым салынған аймақтар, қауіпті аймақтар, ұшуға шектеу қойылған аймақтар);

5) бар әуеайлақ схемаларына өзгерістер не түзетулер, осындай өзгерістерді не түзетулерді енгізу үшін негіздеме;

6) әуеайлақ схемалары құрылымының стандарттарынан кез келген ауытқулар, осындай ауытқулар үшін негіздемелер және ұшулардың одан әрі қауіпсіз орындалуына кепілдеме беретін шаралар туралы егжей-тегжейлі ақпарат;

7) жерде және ұшуда әуеайлақ схемасын апробациялау үшін аталған әуеайлақ схемасы бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен

8) байланысты кез келген басқа да әлеуетті аспектілері;

9) әуеайлақ схемаларын автоматтандырылған жобалау нәтижелері бойынша қалыптасатын әуеайлақ схемасын әзірлеудің қорытынды хаттамасы және аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері мен тексеруші қол қояды.

1048. Барлық құжаттама ол бекітілгенге және жарияланғанға дейін дәлдігі мен толықтығына түпкілікті тексеруден өтуі тиіс.

1049. Әуеайлақ схемасының құрылымына қатысты құжаттама авиациялық соқтығыстар мен оқиғалар жағдайында болашақта әуеайлақ схемасын ықтимал қайта жаңғырту үшін, сондай-ақ мерзімдік қайта қарау және жаңарту үшін сақталады.

1050. Құжаттама әуеайлақ схемасын пайдалану мерзімі ішінде қағаз және электрондық тасығышта сақталады.

1051. Жойылған әуеайлақ схемалары туралы мәліметті азаматтықавиация саласындағы уәкілетті орган оларды аэронавигациялық ақпараттар жинағынан алып тастау үшін және әуеайлақты пайдаланушыларға оларды әуеайлақ ауданындағы (әуеайлақтыңаэронавигациялық паспорты) ұшуларды орындау бойынша нұсқаулықтардан алып тастау үшін ААБ қызметіне жібереді.

## **165 параграф. Автоматтандырылған жобалау**

1052. Олардың бағдарламалық қамтамасыз етуі "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көріп ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларының құрылымы" ИКАО құжатыныңталаптарын стандартты қолдануды қамтамасыз ететін әуеайлақ схемалары құрылымының автоматтандырылған құралы адам факторына, пайдаланылатын деректердің тұтастығы сақтау және әзірленген әуеайлақ схемаларын хаттамалауға байланысты қателіктерді ықшамдау мақсатында қолданылады.

1053. Әуеайлақ схемалары құрылымының автоматтандырылған құралынқолдануды аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері пайдаланылатын бағдарламалық қамтамасыз ету әзірлеушісі болып табылатын ұйымның тек автоматтандырылған құралды бағдарламалық қамтамасыз ету жұмыстары бойынша ол оқығаннан кейін ғана жүзеге асырылады.

1054. Автоматтандырылған жобалау нәтижелері жобалаудың әрбір кезеңінде пайдаланылатын бағдарламалық қамтамасыз ету жұмысындағы туындаған ақаулардың жалған нәтижелерін анықтау мақсатында аэронавигациялық рәсімдердің дизайнерлерімен тексеріледі.

## **166 параграф. Әуеайлақ схемаларының сапасын қамтамасыз ету**

1055. Әуеайлақ схемаларының сапасын қамтамасыз ету шығыс деректерін алған сәттен бастап және кейіннен жариялаумен аяқталады.

1056. Әуеайлақ схемаларының сапасын қамтамасыз ету мыналармен қол жеткізіледі:

- 1) аэронавигациялық рәсімдерді әзірлеу бойынша мамандарды дайындау;

2) әуеайлақ схемаларын жобалаудың әрбір кезеңінде деректердің тұтастығын сақтауды қамтамасыз ететін электрондық тасығышта немесе құралдарында қолдануды қоса алғанда, шығыс деректердің дәлдігі, рұқсат етумен және тұтастығы;

3) әуеайлақ схемалары құрылымының автоматтандырылған құралын қолдану;

4) ААБ қызметіне сапаны басқару жүйесін енгізу;

5) әуеайлақ схемалары құрылымын оларды пайдалануға беру қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәнін жерде және (немесе) ұшуда тексеру;

6) азаматтық авиация саласындағы қолданылатын рәсімдерді уәкілетті органның тексеруі.

1057. Әуеайлақ схемасы кезеңдерге бөлінеді, әрбір кезең "Әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 желтоқсандағы №1441 қаулысымен бекітілген әуе кемелерін пайдаланушыларды аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидасында көзделген дәлдік пен тұтастықтың қажетті деңгейіне қол жеткізуді және қолдауды қамтамасыз ету үшін сапаны бақылау рәсімі қолданылады.

1058. Сапаны бақылау рәсімін қоса алғанда, әуеайлақ схемаларын әзірлеу үрдісі геодезия және ААБ қызметі картография саласындағы (немесе мамандандырылған ұйымдардың) аэронавигациялық рәсімдердің дизайнерлері мен мамандардың лауазымдық нұсқаулықтарында баяндалады.

## **167 параграф. Аэронавигациялық схемалар қауіпсіздігін қамтамасыз ету**

1059. Әрбір әзірленетін әуеайлақ схемалары оның қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін талдау жатады.

1060. Әуеайлақ схемаларының қауіпсіздігін талдау мыналарды қамтиды:

1) "Әуе кемелерінің ұшуын орындау" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен көріп ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларының құрылымы) ИКАО құжатымен көзделген әуеайлақ схемаларын жобалау әдісі ААБ қызметінің таңдау дұрыстығын және қолданылуын растау, бұл ретте оларды талдау әуеайлақ схемаларының құрылымы кезеңін және оларды әзірлеу сапасын қамтамасыз етуді қамтиды;

2) әуеайлақ схемасы жобасын азаматтық авиацияның мүдделі ұйымдарымен келісу.

1061. Келісу кезінде мынадай мәселелер қарастырылады:

1) әуеайлақ схемасы жобасының әуеайлақ ауданында қолданылатын басқа да әуеайлақ схемаларымен өзара іс-әрекеті;

2) әуеайлақ схемасы жобасын әуе кемелерінің әртүрлі үлгісі экипаждарының орындауын бағалау;

3) әуе қозғалысын қамтамасыз ету қызметінің қосымша жүктемесін бағалау.

1062. Әуеайлақ схемасы жобасын азаматтық авиацияның мүдделі ұйымдарымен келісуді ААБ қызметі жүзеге асырады.

1063. Әуеайлақ схемаларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жүргізілген талдау нәтижелерінде мынадай қорытынды шығарылады:

1) барлық әуеайлақ схемалары негізіне жататын тұжырымдама ұшу қауіпсіздігі рәсімдерін қамтамасыз етуге ықпал етеді және негізгі өлшемдерді қамтамасыз етеді;

2) ұшулардың осы әуеайлақ схемасын қауіпсіз енгізуді қаматамыз ету үшін барлық қажеттілер (жабдықтармен, персоналмен және әуе кеңістігі құрылымы мәселелеріне байланысты) ескерілді,

3) әуеайлақ схемасын дәйекті түрде функционалдық мүмкіндіктерде (персоналдың жабдықтарында, рәсімдері мен міндеттерінде), сондай-ақ деректерді барлық жүйеде пайдалану;

4) барлық логикалық болжамды қалыпты пайдаланылатын талаптар аралас әуеайлақ схемалары және әуе кеңістігі сияқты элементтерді қоса алғанда айқындалады;

5) әуе айлақ схемалары барлық логикалық болжамды қалыпты пайдаланылатын талаптары/шығыс деректер диапозондары кезінде ұшу қауіпсіздігі рәсімдерін орындауды қамтамасыз етуге ықпал етеді.

## **168 параграф. Жерде және ұшуда әуеайлақ схемаларын апробациялау**

1064. Жерде және ұшуда әуеайлақ схемаларын апробациялау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган оны тексергенге және бекіткенге және жариялағанға дейін әуеайлақ схемасы құрылымы үрдісінде сапаны қамтамасыз етуде қажетті кезең болып табылады.

1065. Апробациялаудың мақсаты кедергілер мен навигациялық ақпараттар, әуеайлақ схемасын орындау мүмкіндігін бағалау туралы барлық деректерді тексеру болып табылады.

1066. Апробациялау осы Қағиданың 1054-тармағының ережелерін есепке ала отырып, жердегі және ұшудағы апробациялауды қамтиды.

1067. Апробациялау ұшуда бұрын бекітілген әуеайлақ схемасы айтарлықтай емес өзгерістер мен толықтырулар енгізу кезінде жүргізілмейді.

1068. Апробациялау жерде әуеайлақ схемалары құрылымында тәжірибесі және ұшудағы апробациялау мәселелерінің тиісті білімі бар әуеайлақ

схемасының құрылымы бойынша ұшу аспаптары бойынша құжаттамалардың барлық пакетін талдау жасалады.

1069. Жердегі апробациялаудың мақсаты әзірленген әуеайлақсхемасының рәсімдеріндегі, оның құжаттамасында және жердегі элементтерді бағалаудағы кателіктерді анықтауда жасалады, олар ұшудағы апробациялау үрдісінде бағаланады. Жердегі апробациялау барысында бұрын жарияланған әуеайлақ схемаларындағы өзгерістер мен түзетулерге қатысты ұшудағы апробациялау қажеттілігі айқындалады.

1070. Әуеайлақ схемаларының ұшудағы апробациялау мақсаттары мыналар болып табылады:

- 1) кедергілерден ұшып өту биіктігі қорының кепілдіктерін қамтамасыз ету;
- 2) навигациялық деректерді жариялауға жататындардың дұрыстығын, сондай-ақ әуеайлақ схемалары құрылымы кезінде пайдаланылатын деректерді тексеру;
- 3) барлық қажетті инфрақұрылымның, жарық белгілерінің құралдары, сондай-ақ байланыс және навигациялық құралдардың бар болуы және тиісті жұмыс істеуін тексеру;
- 4) қауіпсіздікті қамтамасыз ету мәніне әуеайлақ схемасын орындау мүмкіндігіне бағалау жүргізу;
- 5) ұшулардың қауіпсіз орындауға ықпал ететін картографиялық деректерді, көрінуін және басқа да пайдалану факторларын бағалау.

1071. Аэронавигациялық рәсімдердің дизайнері қажет болған жағдайда әуеайлақ схемасын бағалауға жәрдем көрсету үшін бастапқы апробациялаумен байланысты ұшуға қатысады.

1072. Әзірленген әуеайлақ схемаларының үстінен ұшулар азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісілген бағдарламалар бойынша жүзеге асырылады.

## **169 параграф. Әуеайлақ схемаларын тексеру және бекіту тәртібі**

1073. Әзірленген әуеайлақ схемалары азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тексеруіне жатады.

1074. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган тексеру жүргізу үшін тұрақты жұмыс істейтін комиссия қалыптасады, оның құрамына азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның, аэронавигациялық ұйымдардың өкілдері, әуе кемелерінің, әуежайлардың, әуеайлақтардың (тікұшақтардың) пайдаланушылары кіреді.

1075. Комиссия әзірленген әуеайлақ схемаларына тексеру жүргізеді және түскен сәттен бастап күнтізбелік отыз күн ішінде қону үшін әзірленген әуеайлақ

рәсімдерін және пайдалану минимумдарын қарастыру туралы актке (бұдан әрі - Акт) қол қойылады.

1076. Комиссия қарастыратын әуеайлақ схемалары, ескертулер болмаған жағдайда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның бұйрықтарымен бекітіледі.

1077. ААБ қызметі (немесе мамандандырылған ұйымдар) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға ілеспе хатпен мыналарды жібереді:

- 1) әзірленген әуеайлақ схемаларының жобалары;
- 2) жасалған Актінің жобасы;
- 3) әуеайлақ рәсімдері дизайнерімен қол қойылған әуеайлақ схемаларының есебі хаттамаларының көшірмелері;
- 4) осы Қағиданың 11-қосымшасында көзделген АҰҚ/(IAP-ағылшын тіліндегі аббревиатура) көзбен көру ұшақтары және аспаптары бойынша ұшақтардың схемаларын ұшу тексерулерінің актісі.

1078. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган осы Қағиданың 1047-тармағымен белгіленген ережелерді есепке ала отырып, ұсынылған құжаттамаларға тексеру жүргізіледі.

1079. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган тексерудің оң нәтижелері кезінде ААБҚ бекітілген Актіні және әуеайлақ схемаларын пайдалануға беру туралы бұйрықты жібереді.

1080. Ескертулер бар болған жағдайда азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган ААБ қызметіне бар ескертулердің тізбесімен ұсынылған құжаттамаларды қайтарады.

Қазақстан Республикасы азаматтық  
авиацияның ұшуларын орындау  
қағидасының 1-қосымшасы

## Құжаттарды сақтау мерзімі

Пайдаланушы төменде келтірілген кестеде көрсетілген мерзім ішінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган үшін тиімді нысандағы қол жетімді мынадай құжаттамалар мен ақпараттарды сақтауды қамтамасыз етуге міндетті.

Ұшуға дайындалу және орындау кезінде пайдаланылатын ақпарат  
1-кесте

|                                                                        |                                  |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Ұшуға тапсырма                                                         | 3 жыл                            |
| Ұшуды пайдалануға беру жоспары                                         | 3 ай                             |
| Борттық техникалық журнал                                              | соңғы жазба күнінен бастап 24 ай |
| NOTAM/AIS, брифингтердің деректері, егер олар Пайдаланушымен шығарылса | 3 ай                             |

|                                                                                               |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Ұшақтың массасы және орталығы туралы деректер                                                 | 3 ай |
| Қауіпті жүктерді қоса алғанда, арнайы жүктер туралы деректер                                  | 3 ай |
| қауіпті жүктерді тасымалдау құжаттары;                                                        | 3 ай |
| қауіпті жүктерді қабылдаудың бақылау парағы (егер ол толтыруы қажет болатын нысанды ұсынады); | 3 ай |
| әуе кемесінің командиріне қауіпті жүктер туралы жазба ақпарат                                 | 3 ай |

## Баяндамалар (есептілік)

### 2-кесте

|                                                                                                        |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Ұшу үрдісіне сәйкес немесе командирдің пікірі бойынша тіркеуді талап ететін кез келген оқиғаны бақылау | 3 ай |
| Ұшу уақытынан асып кету туралы немесе экипаждың демалыс уақытын қысқарту туралы баяндамалар            | 3 ай |

## Ұшу экипажының деректері

### 3-кесте

|                                                                                |                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Ұшу экипажы мүшелерінің куәлігі                                                | осы Пайдаланушының барлық жұмыс уақыты ішінде |
| Старт уақыты, ұшу уақыты, демалыс уақыты туралы мәлімет                        | 15 ай                                         |
| Байланысты енгізу қағидалары бойынша жаттығулар мен тексерулер туралы деректер | 3 жыл                                         |
| Ұшақ командирлерін дайындау және оларды тексеру туралы деректер                | 3 жыл                                         |
| Жаттығулар мен тексерулер туралы деректер                                      | 3 жыл                                         |
| Кез келген ұшқыш креслосында ұшудағы жаттығулар мен тексерулер туралы деректер | 3 жыл                                         |
| Ұшуларды орындаудың алдыңғы тәжірибесі туралы деректер                         | 15 ай                                         |
| Әуесайлақтарды және бағыттарды білу туралы деректер                            | 3 жыл                                         |
| II және III ИКАО санаттары бойынша біліктілік және жаттығулар туралы деректер  | 3 жыл                                         |
| қауіпті жүктерді тасымалдауға дайындау туралы деректер                         | 3 жыл                                         |

## Экипаж кабинасының деректері

### 4-кесте

|                                                                                                      |                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Ұшу және жұмыс уақыты, кабина экипажының мүшелерінің демалыс уақыты туралы деректер                  | 15 ай                                                     |
| Бастапқы дайындау және тексеру туралы деректер                                                       | осы Пайдаланушының барлық жұмыс уақыты ішінде             |
| Мерзімді және шақырылған (үзілістен кейін қалпына келтірілген) ұшулар мен тексерулер туралы деректер | осы Пайдаланушының жұмыс уақытының аяқталуы бойынша 12 ай |
| Қауіпті жүктерді тасымалдау туралы деректер                                                          | 3 жыл                                                     |

## Экипаж мүшесі емес, пайдаланушы персоналға арналған деректер

## 5-кесте

|                                                                                                                                                             |                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Персоналды дайындау/біліктілігі, уәкілетті органның талаптарымен көзделген дайындық бағарламасы туралы деректер және біліктілік тексерулері туралы деректер | Екі соңғы тексерулердің жазбасы |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|

## Өзге де есепке алу деректері

### 6-кесте

|                                                                   |                                                           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Ғарыштық және күн радиацияларының алынған дозалары туралы мәлімет | осы Пайдаланушының жұмыс уақытының аяқталуы бойынша 12 ай |
| Сапа жүйесінің жазбасы                                            | 5 жыл                                                     |

Қазақстан Республикасы азаматтық авиацияның ұшуларын орындау қағидасының 2-қосымшасы

## Әуе кемелерінің жіктеуіші

| Жіктеуіші | Ең жоғарғы ұшып көтерілу масса, кг |                 |
|-----------|------------------------------------|-----------------|
|           | Ұшақтар                            | Тікұшақтар      |
| Ауыр      | 136 000 жоғары                     | 10000 жоғары    |
| Орташа    | 5700 -136 000                      | от 3180 – 10000 |
| Жеңіл     | от 750 -5700                       | от 750 – 3180   |
| Өте жеңіл | 750 кем емес                       | 750 кем емес    |

Қазақстан Республикасы азаматтық авиацияның ұшуларын орындау қағидасының 3-қосымшасы

**Ескерту. 3-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

## Қиындықтар бойынша әуеайлақтар жіктеуіші

1. Әуеайлақтар "А", "В", "С" қиындық санаттары бойынша жіктеледі.
2. Әуеайлақтар "А" санаты мынадай талаптарға жауап береді:
  - 1) аспаптар бойынша қонуға бет алудың мақұлданған (жарияланған) рәсімдері бар;
  - 2) кем дегенде бір ҰҚЖ, ұшып көтерілу және қону рәсімдері бойынша шектеулері бар;
  - 3) 400 м биік емес бұлттардың төменгі шекарасы бойынша қонуға көзбен көріп бет алудың жарияланған минимумы;
  - 4) әуеайлаққа түнде ұшуларға рұқсат етілген.
3. "В" санатты әуеайлақтар "А" санатты әуеайлақтарының талаптарына жауап бермейді немесе қосымша мыналары бар:

1) қонуға бет алу және/немесе өту аймақтарының стандартты емес құралдары;  
2) күрделі жергілікті ауа-райы жағдайлары және/немесе;  
3) ұшып көтерілу-қону сипаттамаларын жүргізу немесе шектеу үшін күрделі жағдай және/немесе;

4) кедергілерді, әуеайлақтың орналасуы, жарық техникалық жабдықтар және тағы басқаларды қоса алғанда, кез келген басқа да маңызды мәліметтер.

4. "С" санатты әуеайлақтар "В" санатты әуеайлақтарының талаптарына жауап бермейді және қосымша арнайы дайындықты талап етеді.

5. Әуеайлақтың қиындық дәрежесіне байланысты мынадай дайындық әдістері қолданылады:

1) "А" санатты әуеайлақтар үшін дайындықты бақылай отырып, алдын ала дайындалу.

2) "В" санатты әуеайлақ үшін:

дайындықты бақылауымен алдын ала дайындық.

"В" санаттағы әуеайлаққа қатысты жоспарланатын нұсқаулық арқылы өз бетімен дайындығы және дайындықты бақылау.

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

Арнайы рәсімдер, кем дегенде мыналарды қамтуы тиіс:

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

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

ұшуларды орындау үшін экипажға қажетті кез келген басқа да ақпарат;

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

6. ӘК командирі мен штурман "шолушы" ретінде немесе нұсқаушының бақылауымен ұшумен танысқаннан кейін, екінші пилот - ӘК командирінің бақылауымен ұшумен танысқаннан кейін "С" санатты әуеайлақтарға және таулы жердегі әуеайлақтарға жіберіледі.

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

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

Белгіленген ауданда немесе әуеайлақта бағыт бойынша ұшуға 12 айдан кем емес үзіліс кезінде пилот және (немесе) штурман осы Қағидалардың 668-тармағында, сондай-ақ осы Қағидалардың 6 (таулы жердегі әуеайлақтар және "С" санатты әуеайлақ үшін) және 5-тармақтарында ("А" және "В" санаттарындағы әуеайлақтар үшін) көрсетілген рәсімдерді өткеннен кейін ұшуға жіберіледі.

8. Экипаж мүшелерінің бағыт және әуеайлақ дайындығы ұшу бөлімшелерінің құрамына енгізу бағдарламалары бойынша рейстік жағдайларда дайындық үрдісінде орындауға жіберіледі.

Қазақстан Республикасы  
азаматтық авиацияның  
ұшуларын орындау  
қағидасының 4-қосымшасы

**Ескерту. 4-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

## **Әуе кемелерінің ұшып көтерілу және қонуы үшін әуеайлақтардың пайдалану минимумдарын айқындау әдістемесі**

### **1. Ұшақтар үшін әуеайлақтарды пайдалану минимумын анықтау.**

1. Осы әуеайлақты пайдаланудың метеорологиялық минимумын айқындау әдістемесі (бұдан әрі – Әдістеме) ұшулар орындалатын Қазақстан Республикасының азаматтық әуеайлақтарында (тікұшақ айлақтарында) пайдаланушыларға ұшып көтерілу және қону минимумдарын анықтауға арналған.

2. Осы әдістемеді қолданылатын қысқартулар:

- 1) APV (Approach vertical) – тігінен дәлдеу үшін қонуға бет алу схемасы;
- 2) CDFA (continuous descent final approach) – қонуға бет алудың соңғы кезеңінде үздіксіз төмендей отырып, қонуға бет алу;
- 3) CMV (Converted meteorological visibility) – есептелген метеорологиялық көрінуі;
- 4) DA (Decision altitude) – шешім қабылдаудың абсолюттік биіктігі;
- 5) DH (Decision height) – шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі;
- 6) DME (Distance measuring equipment) – алысты өлшеу жабдығы;
- 7) EVS (Enhanced vision system) – көрудің жетілдендірілген жүйесі;
- 8) FATO (Final approach and take-off area) – қонуға бет алу-ұшып көтерілудің соңғы кезеңінің аймағы;
- 9) FGS (Flight guidance system) – автоматты басқару жүйесі;
- 10) FMS (Flight management system) – ұшуды басқару жүйесі;

11) GBAS (Ground-based augmentation system) – функционалдык толықтырудың жердегі жүйесі;

12) GNSS (Global navigation satellite system) – жаһандық навигациялық спутниктік жүйесі;

13) HUD (Head-up display) – ӘК алдыңғы шынысындағы аспаптардың көрсеткіштерінің индикациясы;

14) IAS (Indicated airspeed) – аспаптық жылдамдығы;

15) IFR (Instrument Flight Rules) – аспаптар бойынша ұшу қағидасы;

16) ILS (Instrument landing system) – аспаптар бойынша қону жүйесі;

17) LLZ (Localizer) - бағыттық манар;

18) LNAV (Lateral navigation) - жанама навигация;

19) LVP (Low visibility procedures) – шектеулі көру жағдайындағы рәсімдер;

20) LVTO (Low visibility take-off) - шектеулі көру жағдайындағы ұшып көтерілу;

21) MDA (Minimum descent altitude) – төмендеудің ең аз абсолюттік биіктігі;

22) MDH (Minimum descent height) – төмендеудің ең аз салыстырмалы биіктігі;

23) MLS (Microwave landing system) – қонудың микротолқынды жүйесі;

24) NDB (NIP) (Non-directional radio beacon) - бағытталмаған радиомаяк;

25) NPA (Non-precision approach) – дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу

;

26) OCA (Obstacle clearance altitude) – кедергілерден ұшып өтудің абсолюттік биіктігі;

27) OCH (Obstacle clearance height) – кедергілерден ұшып өтудің салыстырмалы биіктігі;

28) OCL (Obstacle clearance limit) – кедергілерден ұшып өтудің ең аз биіктігі;

29) PAPI (Precision approach path indicator) – қонуға дәл бет алу траекториясының көрсеткіші;

30) PAR (Precision radar) - қону радиолокаторы;

31) RNAV (Area navigation) - аймақтық навигация;

32) RVR (Runway visual range) – ҰҚЖ көріну алыстығы;

33) SRA (Surveillance radar) – шолу локаторы;

34) V<sub>at</sub> (Indicated Airspeed at threshold) – ҰҚЖ шегін қиып өтудің аспаптық жылдамдығы;

35) VDF (Very direction finder) - ӘЖЖ-станцияларының радиопеленгаторы;

36) VFR (Visual Flight Rules) – көзбен көріп ұшу қағидасы;

37) VIS (Visibility) – метеорологиялық көрінуі;

38) VOR (VHF omnidirectional radio range) – барлық бағытталған ӘЖЖ-радиомаягі;

39) HF (ӘЖЖ) (Very high frequency) – өте жоғары жиілік;

40) Vslg (Stall speed in the landing configuration) – қону конфигурациясындағы құлдылау жылдамдығы;

41) Vso (Stall speed) - құлдылау жылдамдығы;

42) БТШБ (Ceiling) - бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі;

43) ҰҚЖ (Runway) – ұшып көтерілу – қону жолағы;

44) ӘК (Aircraft) – әуе кемесі;

45) БРМ (Localizer) - бағыттық радиомаяк;

46) ЖЖРС (NDB) (Non-directional radio beacon) – жекелеген жетекті радиостанция;

47) ҰПБ (Aircraft Flight Manual) – ұшуда пайдалану жөніндегі басшылық;

48) СWУ (Clearway) – кедергілерден босатылған жолақ;

49) ЛТХ (Performance) - ұшу-техникалық сипаттама;

50) ALSF (approach light system with sequenced flashing lights – жарқылдап жүгіріп тұрған оттармен кірер жер отының жүйесі;

51) MALSR (medium intensity approach light system with alignment indicator lights) – ұшу-қону жолағының ашылатын ортасындағы көрсетіп тұрған оттар арқылы орташа қарқындылықтағы кірер жер отының жүйесі;

52) MALSF (medium intensity approach light system with sequenced flashing lights) – жарқылдақ жүгіртпе тұрған жарықтарымен орташа қарқындылықтағы кіру жарықтарының жүйесі;

53) SALS (short approach light system) – кіру жарығына қысқарған жүйесі;

54) SALSF (short approach light system with sequenced flashing lights) - жарқылдақ жүгіртпе жарықтармен кіру жарығының жүйесі;

55) ODALS (omni-directional approach light system) – жақындау жарықтарының бағытталмаған жүйесі.

3. Әуе кемесінің қонуға бет алуды және қонуды (бұдан әрі - ӘК) орындау үшін мыналар белгіленеді:

1) әуе кемесінің минимумы;

2) әуе кемесі командирінің минимумы;

3) әуеайлақты пайдалану минимумы;

4) кедергілерден өтудің ең аз қауіпсіз биіктігі.

4. ӘК үшін минимум ҰҚЖ (RVR) көрінуі бойынша ӘК сипаттамаларының негізінде белгіленеді: экипаж кабинасын шолу, екпін алуда дәл бағытты ұстау, оның ішінде ең қажетті қозғалтқыш істен шыққан кезде, ұшып көтерілуді орындау әдістемесі және басқалар. Жекелеген жағдайда ұшып көтерілуге арналған минимум бұлттардың төменгі шегінің биіктігі мен көрінуі бойынша тағайындалады.

5. Қонуға арналған ӘК минимумы ҰҚЖ (RVR) шешім қабылдау биіктігі бойынша белгіленеді, және қамтамасыз ету қажеттілігін айқындайды:

1) одан әрі қауіпсіз қонуды орындауға мүмкіндік беретін ұшудың мәлімделген траекториясынан бас тарта отырып, шешім қабылдау биіктігіне ӘК шығуының мәлімделген мүмкіндігі;

2) одан әрі қауіпсіз қонуды орындауға мүмкіндік бермейтін немесе жердегі бағыттармен қажетті көзбен көру байланысы болмаған кезде ұшудың мәлімделген траекториясынан осы биіктіктен бас тарта отырып, шешім қабылдау биіктігінен ӘК-нің шығу кезінде екінші айналымға кету қауіпсіздігі.

6. Әрбір әуе кемесін пайдаланушы (бұдан әрі – пайдаланушы) осы Әдістемеді көрсетілген мәннен төмен емес әуеайлақтағы ұшулар үшін пайдаланылатын пайдалану минимумдары белгіленеді және осындай минимумдарды айқындау әдістемесін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекітеді.

Егер барынша төмен минимумдарды белгілеуге осы мемлекеттен арнайы рұқсат алған жағдайларды қоспағанда, олар орналасқан мемлекеттің әуеайлағы үшін белгіленуі мүмкін минимумдардан төмен осындай минимумдар белгіленеді.

7. Әуеайлақты пайдалану минимумдарын есептеу үшін пайдаланушылар мынадай әдістемелердің ішінен біреуін уәкілетті орган бекіту үшін таңдауы тиіс (нақты пайдаланушының ерекшелігін, әуе кемесінің пайдаланылатын үлгісін және пайдаланушы экипаждың біліктілігін көрсететін толықтырулар мен өзгерістер):

- EU-OPS-1;
- JAR-OPS-3;
- Барлық ауа-райлық ұшулар, (Doc 9365-AN/910 ИКАО).

8. Жоспарланбаған қосымша әуеайлақ үшін ұшуда орындалатын минимумдар есебіне егер мұндай есеп осы әдістемеге сәйкес жүзеге асырылған жағдайда тыйым салынбайды.

9. Кез келген ұшулар кезінде қолданылатын әуеайлақтың пайдалану минимумын белгілеу кезінде пайдаланушы мыналарды назарға алады:

- 1) ӘК үлгісі, ұшу сипаттамасы;
- 2) ұшу экипажының құрамы, оның дайындығы және ұшу тәжірибесі;
- 3) ҰҚЖ пайдаланылатын өлшемдер мен сипаттамалар;
- 4) көзбен көру және көзбен көрінбейтін жердегі құралдардың сәйкестігі және сипаттамасы;

5) навигациялар және/немесе ұшып көтерілу, қонуға бет алу, теңесу, қону, қонғаннан кейін ҰҚЖ бойынша екпін алу және екінші айналымға кету мақсаттары үшін пайдаланылатын борттық ұшақ жабдығы;

6) қажетті рұқсатты және штаттан тыс рәсімдерді орындауды талап ететін ұшып көтерілу, биіктікке көтерілу аймағында, ұшып шығу кезінде, қонуға бет алу және екінші айналымға кету кедергілері;

7) (ОСА/Н) аспаптары бойынша қонуға бет алу рәсімдері үшін кедергілерден ұшып өтудің абсолютті/салыстырмалы биіктігі;

8) айқындау құралдары және әуеайлақтағы метеожағдайлар туралы ақпарат ұсынуды айқындау.

10. Әуе кемелерінің белгіленген санаты.

Санаттар бойынша ұшақтарды жіктеу кезінде есепке алынатын өлшемдер барынша сертификатталған қону массасы кезінде қону конфигурациясында  $V_{so}$  құлдылау жылдамдығынан 1,3 есе асатын немесе  $V_{slg}$  құлдылау жылдамдығынан 1,23 есе асатын ( $V_{at}$ ) шегін қиып өтудің аспаптық жылдамдығы болып табылады. Егер екі жылдамдық болса, онда  $V_{so}$  және  $V_{slg}$  нәтижелі  $V_{at}$  мәні пайдаланылады.  $V_{at}$  тиісті көрсеткіштерінің ӘК санаты төмендегі 1-кестеде көрсетілген:

1-кесте

| ӘК санаты,<br>ұшақтар | $V_{at}$      | Қонуға бет алудың<br>бастапқы учаскесі | Қонуға бет алудың<br>соңғы учаскесі | Көзбен көріп<br>маневр жасау | Екінші<br>айналымға кету<br>учаскесі |       |
|-----------------------|---------------|----------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|-------|
|                       |               |                                        |                                     |                              | бастапқы                             | соңғы |
| A                     | < 169         | 160–280                                | 130-185                             | 185                          | 185                                  | 205   |
| B                     | 169-223       | 220–335                                | 155-240                             | 250                          | 240                                  | 280   |
| C                     | 224-260       | 295–445                                | 215-295                             | 335                          | 295                                  | 445   |
| D                     | 261-306       | 345-465                                | 240-345                             | 380                          | 345                                  | 490   |
| E                     | 307-390       | 345–465                                | 285-425                             | 445                          | 425                                  | 510   |
| H ,<br>тікұшақтар     | қолданылмайды | 130/220**                              | 110/165***                          | қолданылмайды                | 165                                  | 165   |

$V_{at}$  - барынша сертификатталған қону массасы кезінде қону конфигурациясында құлдылау жылдамдығынан 1,3 есе асып түсетін қону алдындағы ( $V_{AT}$ ) ҰҚЖ шегінен кесіп өту жылдамдығы.

\*\* 1850 метрге дейін кері схема мен "ипподром" схемалары үшін ең жоғарғы жылдамдық сағатына 185 км, ал 1850 метрден жоғары кері схема мен "ипподром" схемалары үшін ең жоғарғы жылдамдық сағатына 205 км құрайды.

\*\*\* Базалық жаһандық навигациялық спутниктік жүйеге негізделген кеңістікте нүктеге дейін қонуға бет алған тікұшақ схемалары пайдалану қажеттілігін есепке ала отырып, бастапқы және аралық учаскедегі ең жоғарғы жылдамдық сағатына 220 км және соңғы учаскеде сағатына 165 км және екінші айналымға кету учаскесіне немесе бастапқы және аралық учаскеде сағатына 165 км және соңғы учаскеде сағатына 130 км және екінші айналымға кету учаскесін пайдалана отырып, құрылуы мүмкін. Қону конфигурациясын тиісті есепке алуды пайдаланушы немесе ӘК дайындаушысы айқындайды.

## 1 тарау. Ұшып көтерілу үшін әуесайлақтардың минимумдарын айқындау

11. Пайдаланушы белгілеген ұшып көтерілу минимумы пайдалану жоспарланатын әрбір әуесайлақ бойынша тиісті факторларды назарға ала отырып, ҰҚЖ (RVR) алыстан көріну немесе (VIS) көріну мәндерінде, сондай-ақ ӘК сипаттамасында көрсетілген.

Егер кедергілерді көзбен көріп шолу нақты қажеттілігі бар кезде және/немесе шұғыл қону үшін қосымша талап көрсетіледі (мысалы БТШБ).

12. Әуесайлақты пайдалану минимумы осы тараудың талаптарына сәйкес жасанды ҰҚЖ белгіленеді.

Ұшып көтерілу үшін пайдалану минимумдарын қону үшін минимумнан төмен емес ұшып келу уақытына қарай нақты және болжанатын ауа-райы таңдалатын қосымша әуесайлақ бар болған кезде қолдануға болады, ал қосымша әуесайлақ мынадай аралық шегінде әуесайлақтан ұшып шығу орналастырылады:

1) екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін: істен шыққан бір қозғалтқышы бар крейсерлік жылдамдықта ұшу уақыты баламалы 2 сағат аралығынан алыс емес;

2) үш немесе одан астам қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін: істен шыққан бір қозғалтқышы бар крейсерлік жылдамдықта ұшу уақыты баламалы 2 сағат аралығынан алыс емес.

Қосымша әуесайлақ болмаған кезде ұшып шығуға шешім ұшып шығу әуесайлағындағы метеожағдайлар кезінде оған қону үшін минимумнан төмен емес қабылданады.

13. Көзбен көру бағдары.

Ұшып көтерілу минимумы қолайсыз жағдайлар кезінде тоқтатылған ұшып көтерілу мен ең қажетті қозғалтқыш істен шыққаннан кейін жалғастырылған ұшып көтерілу жағдайында, ҰҚЖ-ға ӘК-ны басқару кезінде көзбен көру бағдары үшін жеткілікті көрінуді қамтамасыз ету талаптарымен таңдап алынады.

14. Қажетті ҰҚЖ (RVR) көзбен көрудің алыстығы/көзбен көру (VIS).

Көп қозғалтқышты ӘК үшін ұшу сипаттамалары кез келген сәтте ұшудың ең қажетті қозғалтқышы істен шыққан жағдайда, тоқтатылған ұшып көтерілу үшін берілген әуесайлақ учаскесінің шегінде толық доғара отырып, ұшып көтерілуді тоқтатуға және ұшып көтерілу аймағындағы кедергілерден қауіпсіз ұшып өту өлшемдерін сақтай отырып, 450 м (1500 фут) биіктікте ұшып көтерілуді жалғастыруға мүмкіндік береді.

Пайдаланушы 16-тармақта келтірілген жағдайларды қоспағанда, 2-кестеде келтірілген мәндерден төмен емес ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы/ұшып көтерілуге арналған көру мүмкіндігінің (VIS) минимумдарын белгілейді.

2-кесте. Ұшып көтерілуге арналған RVS/VIS

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

|                                                                                                                                                                                                                         |                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Құрал                                                                                                                                                                                                                   | ҰҚЖ дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы/көру мүмкіндігі        |
| Құралдардың жоқтығы (тек күндізгі ұшулар)                                                                                                                                                                               | 500 м                                                        |
| ҰҚЖ қону жарықтары және/немесе білік желілерін таңбалау                                                                                                                                                                 | A, B, C санатты ӘК үшін - 250 м<br>D санатты ӘК үшін - 300 м |
| ҰҚЖ-ның қону және білік жарықтары                                                                                                                                                                                       | A, B, C санатты ӘК үшін - 200 м<br>D санатты ӘК үшін - 250 м |
| ҰҚЖ-ның қону және білік жарықтары және ҰҚЖ орта нүктесінің және алыс шетінің қону аймағында RVR хабарламаның бар болуы.<br>ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігі қашықтығының қажетті мәні өлшеудің барлық нүктелерінде алынуы тиіс. | A, B, C санатты ӘК үшін - 150 м<br>D санатты ӘК үшін - 200 м |

15. Түнгі ұшулар үшін, кем дегенде ҰҚЖ бүйір жарықтары және ҰҚЖ соңының кіру жарықтарын қосу қажет.

16. 150/200 метрге тең минимумдар ҰҚЖ-дағы ілінісу коэффициенті кемінде 0,5 және осы ӘК үлгісінің ұшып көтерілуі үшін бүйірлі желді құрайтын мүмкін болатын шекті мәнінің жартысынан аспайтын кезде қолданылады, сондай-ақ шектеулі көріну жағдайларында (LVP) рәсімдер қолданылады.

17. Көп қозғалтқышты ӘК үшін 19-тармақтың талаптарына жауап бермейтін сипаттамалар ұшып көтерілуде ең қажетті қозғалтқыш істен шыққан жағдайда жедел қону қажеттілігі, сондай-ақ ұшып көтерілу аймағындағы кедергілерді көзбен көріп айналып өту қажеттілігі туындауы мүмкін. Мұндай ӘК олар белгілі бір нысанда қозғалтқышты істен шығарып, кедергілерден өту биіктігінің ең аз өлшемдеріне сәйкес келу жағдайында ұшып көтерілу үшін мынадай төменде көрсетілген ең аз талаптары қолданылады. Бұл жағдайда ұшып көтерілу үшін пайдаланушы белгілеген минимумдар бір істен шыққан қозғалтқыш кезінде қауіпсіз бейін салынуы мүмкін биіктікте негізделеді.

ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің ең аз қашықтығы жоғарыда 2-кесте көрсетілген мәндерден немесе 3-кестеде көрсетілген мәндерден төмен болмауы тиіс.

ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығына/көрінуіне байланысты қозғалтқыш істен шыққан кезде ҰҚЖ жіберілетін биіктік

### 3-кесте

|                                                       |                                                       |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Қозғалтқыш істен шыққан кезде ҰҚЖ жіберілетін биіктік | ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы/көру мүмкіндігі |
| < 15 метр (50 фут)                                    | 200 м                                                 |
| 15-30 метр (51-100 фут)                               | 300 м                                                 |
| 30-45 метр (101-150 фут)                              | 400 м                                                 |
| 45-60 метр (151-200 фут)                              | 500 м                                                 |
| 60-90 метр (201-300 фут)                              | 1000 м                                                |

18. 1500 м көріну мүмкіндігі сондай-ақ егер ұшып көтерілуді жалғастырудың қауіпсіз бейінді салу мүмкін болған жағдайда қолданылады.

19. Егер ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы немесе метеорологиялық көріну мүмкіндігі туралы ақпарат жоқ болса, ӘК командирі ұшып көтерілу үшін нақты метеожағдайдың минимумдарға сәйкестігін айқындағанға дейін ол ұшып көтерілуді бастамайды.

## **2 тарау. Топырақты ҰҚЖ-ның ұшып көтерілуі үшін әуесайлақты пайдалану минимумы**

20. Топырақты ҰҚЖ-ның ұшып көтерілуі үшін әуесайлақты пайдалану минимумы (бұдан әрі – ТҰҚЖ) жарық техникалық жабдық немесе таңбалау ЖҰҚЖ ұшып көтерілу үшін тиісті пайдалану минимумдарына тең.

21. Ұшып көтерілу үшін әуесайлақтың пайдалану минимумдарында ТҰҚЖ таңбалау және жарық техникалық жабдықтар болмаған кезде қону үшін тең пайдалану минимумдары белгіленеді.

22. Егер көру мүмкіндігі бойынша қонуға арналған 2000 метрден асқан жағдайда, ұшып көтерілу үшін минимум 2000 метрге тең көру мүмкіндігі бойынша белгіленеді.

## **3 тарау. Кедергілерді есепке алу бетінде ұлғаятын кедергілер бар болған кезде ұшып көтерілу үшін әуесайлақты пайдалану минимумы**

23. Кедергілерді есепке алудың бетінде ұлғаятын кедергілер бар болған кезде қауіпсіз ұшу ұшып көтерілу схемасын белгілеуді немесе барынша мүмкін болатын ұшу массасын таңдауды қамтамасыз етілмейді, ұшып көтерілу үшін әуесайлақтың пайдалану минимумы кедергілердің биіктігінен асатын биіктікті алғанға дейін кедергілерге қатысты әуе кемесі ережесінің көзбен көріп бақылауға кепілдік беру мақсатында бұлттардың төменгі шегінің биіктігі және көру мүмкіндігі бойынша белгіленеді.

24. Бұлттардың төменгі шегінің биіктігі бойынша пайдалану минимумы (Б.т.ш.б.) мынадай формула бойынша есептеледі:

$$\text{Б.т.ш.б.} = H \text{ кедергі} +$$

$h$  м ӘК-ның барлық санаттары үшін,  
мұндағы  $h$  – кедергілерден биіктік қоры.

## Кедергілерден биіктік қоры

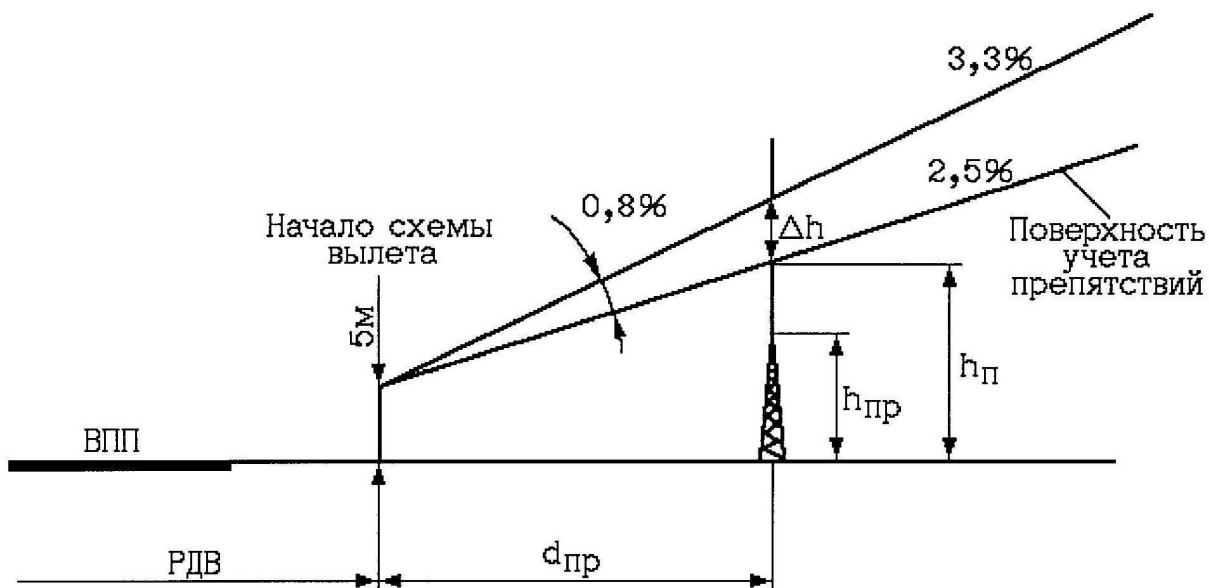
$h$  ұшып шығу схемасының басынан кедергілерге дейінгі ( $d_{пр}$ ) арақашықтыққа байланысты ауыспалы ауқым болып табылады. Биіктік қоры ұшып шығу схемасының басында нөлден  $d$  пр.:  $h = 0,008 d$  аралықта ұлғаяды, бұрылу учаскелерінде биіктік қоры кемінде 90 метр болуы тиіс.

ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы/көру мүмкіндігі (RVR/VIS) бұлттардың төменгі шегінің биіктігі мәніне (Б.т.ш.б.) байланысты 3-кесте бойынша айқындалады.

25. Барлық жағдайларда қарастырылатын кедергілер ұшып шығу осінен 500 метрге жақын болмауы тиіс.

26. Нөлге тең кедергілердегі ең аз биіктік қоры ұшып шығу схемасының басында  $15^\circ$  ең аз бұрылуға мүмкіндік беретін ұшу бағытында көлденең аралықтан 0,8%-ға ұлғаяды.

27. Есептік градиентпен 3,3% кедергілерді есепке алу бетінде ең аз қор 0,8% қамтамасыз етіледі.



28. Ұшып көтерілу үшін әуеайлақты пайдалану минимумындағы бұлттардың төменгі шегінің биіктігін айқындайтын кедергілер егер ұшып көтерілу кезінде кедергілерден ең аз биіктік қоры қамтамасыз етілсе, егер осы кедергілер ұшу қауіпсіздігіне нақты қауіп тудырмаса, ең жоғарғы мүмкін болатын ұшу массасын айқындау кезінде ескерілмейді.

#### **4 тарау. Ұшып көтерілу әуесайлағын пайдалану минимумын төмендету мүмкіндігі**

29. Пайдаланушыға ұшып көтерілу үшін минимумды төмендегі жағдайларда ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығы (А, В және С санатты ӘК) бойынша 125 м немесе 150 м (D санатты ӘК) дейін азайтуға рұқсат етіледі:

- 1) көріну мүмкіндігі төмен жағдайларда рәсімдер қолданылады (LVP);
- 2) жоғары қарқынды ҰҚЖ-ның ось жарықтары 15 м аспайтын аралықта белгіленеді және жоғары қарқынды қону жарықтары 60 м немесе одан да аз аралықта белгіленген. Жарықтар жанып тұруы тиіс;
- 3) ұшу экипажының мүшелері ұшу тренажерлерінде айтарлықтай дайындықтан өтеді;
- 4) ӘК кабинасынан екпін алу басталатын нүктеде ұзақтығы 90 метр учаске көзбен көріп қарастырылады;
- 5) ҰҚЖ-дағы көру мүмкіндігінің қашықтығының қажетті мәні барлық өлшеу нүктелерінде алынады (ҰҚЖ басында, ортасында және соңында);
- 6) ҰҚЖ ілінісу коэффициенті кемінде 0,5;
- 7) осы ӘК үлгісінің ұшып көтерілуі үшін бүйірлі желді құрайтын мүмкін болатын шекті мәнінің жартысынан аспайтын;
- 8) пайдаланушы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органнан ұшып көтерілу үшін төмендетілген минимумдарды пайдалануға мақұлдауын алады;
- 9) аталған рәсім ұшып шығу әуесайлағында көзделген.

30. Мыналарды:

- 1) бүйірлік ауытқулар бойынша мақұлданған индикациялау жүйесін немесе
- 2) ұшып көтерілуді жүзеге асыру үшін мақұлданған индикациялау нүктесін пайдаланатын ӘК-ні пайдаланушы III санат бойынша ҰҚЖ қорғау құралдары мен жабдықтарына сәйкес келген кезде, жоғарыда көрсетілген 29-тармақтағы талаптарды сақтау кезінде ұшып көтерілу үшін минимумдарды ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығын кемінде 125 м (А, В және С санатты ӘК) немесе кемінде 150 м (D санатты ӘК), бірақ кемінде 75 м азайтуға рұқсат етіледі.

#### **5 тарау. Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алулар үшін әуесайлақты пайдалану минимумын айқындау (Non-precision Approach)**

31. Қону үшін әуесайлақты пайдалану минимумы ҰҚЖ-ның барлық бағытына және ӘК-нің әрбір санаты үшін аспаптар бойынша қонуға бет алуды қамтамасыз ететін әуесайлақтың әрбір қону жүйесі үшін белгіленеді.

32. Қонуға бет алудың дәл емес жүйелері бойынша қонуға бет алулар (NPA) – 4-кестеде көрсетілген (Жүйелік минимумдар) MDH кемінде 75 метр (250 фут) және ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы/есептелген метеорологиялық көріну мүмкіндігі (CMV) RVR/CMV 800 метрден кем емес кез келген қызмет көрсету құралдарын пайдалана отырып, аспаптар бойынша қонуға бет алу.

33. Ең аз салыстырмалы төмендеу биіктігі (MDH).

Қонуға бет алудың ең аз төмендеу биіктігінде мынадай мәндердің көбі қолданылады:

- 1) ұшақ санатына арналған ОСН; немесе
- 2) 4-кестеде келтірілген жүйелік минимумдар; немесе
- 3) ӘК ұшуды пайдалану жөніндегі басшылықта айқындалған ең аз төмендеу биіктігі ВС (AFM).

34. Кедергілерді ұшып өтудің салыстырмалы/абсолютті биіктігінің есебі (ОСН/ОСА) "Аэронавигациялық қызмет көрсету қағидасы - әуе кемелерінің ұшуларды орындауы" (PANS - OPS) ИКАО (Doc. 8168-OPS/611) қағидаларына сәйкес жүргізіледі.

35. Көзбен көру бағдары.

Ұшқыш, жоспарланатын ҰҚЖ қонуда мынадай көзбен көру бағдарының бірін анық көрмегенге және танымағанға дейін MDA/MDH төмен қонуға бет алуды жалғастырмайды:

- 1) ҰҚЖ жақындау жарықтары жүйесінің элементтері;
- 2) ҰҚЖ-ның басталатын жері;
- 3) ҰҚЖ-ның басталатын жерін таңбалау;
- 4) ҰҚЖ-ның басталатын жерінің кіру жарықтары;
- 5) ҰҚЖ-ның басталатын жерінің тану жарықтары;
- 6) глиссаданың көзбен көру индикацияларының жарықтары;
- 7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;
- 8) жерге қону аймағының жарықтары;
- 9) ҰҚЖ-ның қону жарықтары; немесе
- 10) басқа да көзбен көру бағдары.

4-кесте. Құралдарға байланысты жүйелік минимумдар

| Құралдарға байланысты ең аз төмендеу биіктігі (MBC, DH/MDH)             |              |         |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| Пайдаланылатын қонуға бет алу жүйесі                                    | DH/MDH ең аз |         |
| ILS (глиссадасыз) немесе DME (LLZ, LLZ/DME) курстық маяк                | 75 м         | 250 фут |
| Шолу радиолокаторы бойынша кіру (SRA) (ҰҚЖ аяқталатын 0,9 км қашықтығы) | 75 м         | 250 фут |
| Шолу радиолокаторы бойынша кіру (SRA) (ҰҚЖ аяқталатын 1,8 км қашықтығы) | 90 м         | 300 фут |
| Шолу радиолокаторы бойынша кіру (SRA) (ҰҚЖ аяқталатын 3,7 км қашықтығы) | 105 м        | 350 фут |
| RNAV/LNAV                                                               | 90 м         | 300 фут |
|                                                                         |              |         |

|                                         |       |         |
|-----------------------------------------|-------|---------|
| VOR                                     | 90 м  | 300 фут |
| VOR/DME                                 | 75 м  | 250 фут |
| NDB, ОПРС                               | 105 м | 350 фут |
| NDB/DME                                 | 90 м  | 300 фут |
| 2NDB немесе ОСП                         | 90 м  | 300 фут |
| VDF (АЖЖ-станциясының радиопелингаторы) | 105 м | 350 фут |

36. Осы Әдістеменің 6, 7, 8, 9-кестелерінде көрсетілген ҰҚЖ (RVR)-дағы көріну ұзақтығының мәндері қонуға кірудің соңғы кезінде (CDFA) үздіксіз төмендеу рәсімін сақтау кезінде қолданылады.

Егер қонуға кірудің (CDFA) соңғы кезеңінде үздіксіз төмендеу рәсімі қолданылмаса, онда ҰҚЖ-дағы көріну ұзақтығының мәндері: "А", "В" санаттарындағы ӘК үшін 200 метрге және "С" және "D" санаттарындағы ӘК үшін 400 метрге ұлғаяды.

6-кесте. Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін RVR мәні (құралдардың толық жинағы)

| Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін минимумдар<br>(NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV) |               |         |         |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|
| MDH                                                                                                                       | RVR/ӘК санаты |         |         |         |
|                                                                                                                           | A             | B       | C       | D       |
| 75 – 89 м. (250 – 299 фут)                                                                                                | 800 м.        | 800 м.  | 800 м.  | 1200 м. |
| 90 – 134 м. (300 – 449 фут)                                                                                               | 900 м.        | 1000 м. | 1000 м. | 1400 м. |
| 135 – 194 м. (450 – 649 фут)                                                                                              | 1000 м.       | 1200 м. | 1200 м. | 1600 м. |
| 195 м. (650 фут) және одан жоғары                                                                                         | 1200 м.       | 1400 м. | 1400 м. | 1800 м. |

7-кесте. Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін RVR мәндері (құралдардың аралық жинағы)

| Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін минимумдар<br>(NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV) |               |         |         |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|
| MDH                                                                                                                       | RVR/ӘК санаты |         |         |         |
|                                                                                                                           | A             | B       | C       | D       |
| 75 – 89 м. (250 – 299 фут)                                                                                                | 1000 м.       | 1100 м. | 1200 м. | 1400 м. |
| 90 – 134 м. (300 – 449 фут)                                                                                               | 1200 м.       | 1300 м. | 1400 м. | 1600 м. |
| 135 – 194 м. (450 – 649 фут)                                                                                              | 1400 м.       | 1500 м. | 1600 м. | 1800 м. |
| 195 м. (650 фут) және одан жоғары                                                                                         | 1500 м.       | 1500 м. | 1800 м. | 2000 м. |

8-кесте. Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін RVR мәндері (құралдардың негізгі жинағы)

| Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін минимумдар<br>(NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, NAV/LNAV) |               |   |   |   |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---|---|---|
| MDH                                                                                                                       | RVR/ӘК санаты |   |   |   |
|                                                                                                                           | A             | B | C | D |
|                                                                                                                           |               |   |   |   |

|                                   | A       | B       | C       | D       |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 75 – 89 м. (250 – 299 фут)        | 1200 м. | 1300 м. | 1400 м. | 1600 м. |
| 90 – 134 м. (300 – 449 фут)       | 1300 м. | 1400 м. | 1600 м. | 1800 м. |
| 135 – 194 м. (450 – 649 фут)      | 1500 м. | 1500 м. | 1800 м. | 2000 м. |
| 195 м. (650 фут) және одан жоғары | 1500 м. | 1500 м. | 2000 м. | 2000 м. |

**9 кесте. Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін RVR мәндері (жақындау жарықтарының жоқтығы)**

| Дәл емес жүйелер бойынша қонуға бет алу үшін минимумдар<br>(NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV) |               |         |         |         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|
| MDH                                                                                                                        | RVR/ӘК санаты |         |         |         |
|                                                                                                                            | A             | B       | C       | D       |
| 75 – 89 м. (250 – 299 фут)                                                                                                 | 1500 м.       | 1500 м. | 1600 м. | 1800 м. |
| 90 – 134 м. (300 – 449 фут)                                                                                                | 1500 м.       | 1500 м. | 1800 м. | 2000 м. |
| 135 – 194 м. (450 – 649 фут)                                                                                               | 1500 м.       | 1500 м. | 2000 м. | 2000 м. |
| 195 м. (650 фут) және одан жоғары                                                                                          | 1500 м.       | 1500 м. | 2000 м. | 2000 м. |

RVR/CMV мәндері мынадай жағдайларда қолданылады:

1) құралдардың толық жинағы ҰҚЖ таңбалауды, ұзақтығы 720 м және одан астам жақындау жарықтарын ОБИ, ALSF, MALS түріндегі жоғары/орташа қарқындылық, ҰҚЖ қону жарықтары мен кіру жарықтарын және ҰҚЖ шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосулы болуы тиіс;

2) құралдардың аралық жинағы ҰҚЖ таңбалауды, ұзақтығы 420-719 м жақындау жарықтарын жоғары/орташа қарқындылық ОБИ, ALSF, MALS, ҰҚЖ қону жарықтары мен кіру жарықтарын және ҰҚЖ шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосулы болуы тиіс;

3) құралдардың негізгі жинағы ұзақтығы 210-420 м ОБИ, ALSF, MALS түріндегі жоғары/орташа қарқынды жақындау жарықтарының жүйесін немесе бағытталмаған жүйедегі ОМИ түріндегі аз қарқынды жақындау шырақтарының әр түрлі ұзақтықтағы ODALS немесе "ЛУЧ" (СП) түріндегі жақындау жарықтарының, ҰҚЖ таңбалаушының, ҰҚЖ қону шырақтарын, ҰҚЖ кіру жарықтарын мен шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

4) жақындау жарықтараның жоқтығы немесе ұзақтығы 210 м. кем жақындау жарықтарының болуы, ҰҚЖ таңбалау, ҰҚЖ қону жарықтары, кіру жарықтары, ҰҚЖ шектеу жарықтары немесе тек қана ҰҚЖ (жарықсыз) таңбалау жүйелерінің болуын қарастырады;

5) кестелер тек 4 градустан аспайтын төмендеу траекториясының номиналды көлбеуімен қонуға дәстүрлі бет алу үшін қолданылады. Төмендеу траекториясы

көбірек көлбеуі жағдайында, глассадағы бұрышын визуалды көрсеткіші (мысалы, RAR көрсеткіші) төмендеудің ең аз салыстырмалы биіктігінде (MDH) көрінуі қажет;

6) жоғарыда көрсетілген мәндер не ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы, не ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы/Есептелген метрологиялық қашықтығы (CMV) болып табылады, бұл төмендегі 65-тармақта көрсетілген;

7) 6, 7, 8 және 9-кестелерінде көрсетілген төмендеудің ең аз салыстырмалы биіктігі (MDH), MDH алдын ала есептеуге жатады. RVR/CMV таңдау кезінде пайдалану мақсатында, 5 метрге (15 фут) дейін дөңгелектеуге қойылатын талаптар қолданылмайды.

37. Түнгі уақыттағы ұшулар. Түнгі уақыттағы ұшуларды жүзеге асыру үшін кем дегенде ҰҚЖ қону жарықтары, кіру жарықтары және ҰҚЖ шектеу жарықтары қосылады.

37-1. Кері старттың дәл емес жүйесі бойынша қонуға бет алу кезінде көріну мен MBS (MDH) осы Әдістеменің 14-кестесі бойынша анықталады.

## **6 тарау. Дәл жүйелер бойынша (Precision Approach) қонуға бет алу – I санат**

38. I санат бойынша қонуға бет алу – шешім қабылдау биіктігі (DH) кемінде 60 метр (200 фут) және ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы кемінде 550 метр ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) жүйелерін немесе қону радиолокаторын (PAR) пайдалана отырып, аспаптар мен қону бойынша қонуға бет алу.

39. Жалпы ақпарат. I санат бойынша қонуға кіру – аспаптар бойынша қону жүйелерін (ILS), қысқа толқынды қону жүйесін (MLS) немесе шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) кемінде 60 м (200 фут) және ҰҚЖ (RVR) көріну алыстығы кемінде 550 м болған кезде қону радиолокаторын (PAR) пайдалана отырып, қонуға құралдық (дәлме-дәл) кіру.

40. Шешім қабылдау биіктігі. Пайдаланушы I санат бойынша қонуға кіру үшін шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігінің (DH):

1) ӘК ҰПБ-да көрсетілген шешім қабылдаудың ең төменгі биіктігінен (егер бұл биіктік ҰПБ-да мәлімделсе);

2) оған қатысты қажетті көзбен шолу бағдарынсыз қонуға дәлме-дәл кіру құралы пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) ӘК санаты үшін OCH/OCL (кедергілерден ұшып өтудің салыстырмалы биіктігі)/(кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі биіктігі);

4) 60 м (200 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

41. Көзбен шолып бағдарлау.

Пилот қалай болғанда жоспарланып отырған мынадай қону ҰҚЖ көзбен шолу бағдарларының бірін анық көргенге немесе танығанға дейін 45-тармаққа сәйкес анықталған I санат бойынша шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігінен (DH) төмен қонуға кіруді жалғастырмайды:

- 1) ҰҚЖ-ға жақындаудың жарық жүйелері элементтері;
- 2) ҰҚЖ бастапқы табаны;
- 3) ҰҚЖ шегін таңбалау;
- 4) ҰҚЖ кірме шырақтары;
- 5) ҰҚЖ бастапқы табанын белгілеу шырақтары;
- 6) глиссаданы көзбен шолып бейнелеу шырақтары;
- 7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын бейнелеу;
- 8) жерге қону шырақтары;
- 9) ҰҚЖ қону шырақтары.

42. ҰҚЖ-да көрінудің қажетті қашықтығы.

I санат бойынша қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимум:

10-кесте. Шешім қабылдау құралдары мен биіктігіне байланысты I санат бойынша қонуға кіруге арналған ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы:

| I санат бойынша минимумдар                  |                                                                  |                                                         |                                                          |                                                 |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Шешім қабылдау биіктігі (DH) (7-т. қараңыз) | ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну құралдары/қашықтығы (5-тармақшаны қараңыз) |                                                         |                                                          |                                                 |
|                                             | Құралдардың толық жиынтығы (1 және 2-ескертп. қараңыз)           | Құралдардың аралық жиынтығы (2 және 6-ескертп. қараңыз) | Құралдардың негізгі жиынтығы (3 және 6-ескертп. қараңыз) | Құралдардың жоқтығы (4 және 6-ескертп. қараңыз) |
| 60 м (200 фут)                              | 550 м                                                            | 700 м                                                   | 800 м                                                    | 1000 м                                          |
| 61 м – 75 м (201-250 фут)                   | 600 м                                                            | 700 м                                                   | 800 м                                                    | 1000 м                                          |
| 76 м – 90 м (251-300 фут)                   | 650 м                                                            | 800 м                                                   | 900 м                                                    | 1200 м                                          |
| 91 м және жоғары (301 фут және жоғары)      | 800 м                                                            | 900 м                                                   | 1000 м                                                   | 1200 м                                          |

1) құралдардың толық жинағы ҰҚЖ таңбалауды, ұзақтығы 720 м және одан астам жақындау жарықтарын ОБИ, ALSF, MALS түріндегі жоғары/орташа қарқындылық, ҰҚЖ қону жарықтары мен кіру жарықтарын және ҰҚЖ шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосулы болуы тиіс;

2) құралдардың аралық жинағы ҰҚЖ таңбалауды, ұзақтығы 420-719 м жақындау жарықтарын жоғары/орташа қарқындылық ОБИ, ALSF, MALS, ҰҚЖ

қону жарықтары мен кіру жарықтарын және ҰҚЖ шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосулы болуы тиіс;

3) құралдардың негізгі жинағы ұзақтығы 210-420 м ОВИ, ALSF, MALS түріндегі жоғары/орташа қарқынды жақындау жарықтарының жүйесін немесе бағытталмаған жүйедегі ОМИ түріндегі аз қарқынды жақындау шырақтарының әр түрлі ұзақтықтағы ODALS немесе "ЛУЧ" (СП) түріндегі жақындау жарықтарының, ҰҚЖ таңбалаушының, ҰҚЖ қону шырақтарын, ҰҚЖ кіру жарықтарын мен шектеу жарықтарын қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

4) жақындау жарықтараның жоқтығы немесе ұзақтығы 210 м кем жақындау жарықтарының болуы, ҰҚЖ таңбалау, ҰҚЖ қону жарықтары, кіру жарықтары, ҰҚЖ шектеу жарықтары немесе тек қана ҰҚЖ (жарықсыз) таңбалау жүйелерінің болуын қарастырады;

5) кестелер тек 4 градустан аспайтын төмендеу траекториясының номиналды көлбеуімен қонуға дәстүрлі бет алу үшін қолданылады. Төмендеу траекториясы көбірек көлбеуі жағдайында, глассаданың бұрышын визуалды көрсеткіші (мысалы, RAPI көрсеткіші) төмендеудің ең аз салыстырмалы биіктігінде (MDH) көрінуі қажет;

6) жоғарыда көрсетілген мәндер не ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы, не ҰҚЖ-дағы (RVR) көру мүмкіндігінің қашықтығы/Есептелген метрологиялық қашықтығы (CMV) болып табылады, бұл төмендегі 65-тармақта көрсетілген;

7) 6, 7, 8 және 9-кестелерінде көрсетілген төмендеудің ең аз салыстырмалы биіктігі (MDH), MDH алдын ала есептеуге жатады. RVR/CMV таңдау кезінде пайдалану мақсатында 5 метрге (15 фут) дейін дөңгелектеуге қойылатын талаптар қолданылмайды.

43. Бір пилот орындайтын ұшу. Бір пилот жүзеге асыратын ұшуды орындау үшін пайдаланушы осы әдістемеге сәйкес барлық қонуға кіруге арналған ҰҚЖ-дағы (RVR) көрінудің ең төменгі алыстығын есептейді. ILS немесе MLS байланысты тиісті автопилотты пайдалану жағдайларын қоспағанда ҰҚЖ-дағы (RVR) көрінудің 800 м төмен алыстығына рұқсат етілмейді – мұндай жағдайларда әдеттегі минимум қолданылады. Шешім қабылдаудың қолданылатын биіктігі автопилотты пайдаланудың ең төменгі биіктігінен 1,25 төмен болмауға тиіс.

44. Тәуліктің қараңғы уақытындағы ұшу. Тәуліктің қараңғы уақытындағы ұшуды жүзеге асыру үшін, қалай болғанда да ҰҚЖ қону шырақтары, ҰҚЖ кірме шырақтары мен шектеуіш шырақтары қосылады.

## **7 тарау. Дәлме-дәл жүйелер (Precision Approach) - II санат бойынша қонуға кіру**

45. Жалпы ақпарат. II санат бойынша қонуға кіру - аспаптар бойынша қону жүйелерін (ILS) немесе шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) кемінде 60 м (200 фут), бірақ 30 м (100 фут) кем емес және ҰҚЖ (RVR) көріну алыстығы кемінде 300 м болған кезде қысқа толқынды қону жүйесін (MLS) пайдалана отырып, қонуға құралдық (дәлме-дәл) кіру.

46. Шешім қабылдау биіктігі. Пайдаланушы II санат бойынша қонуға кіру үшін шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігінің (DH):

1) ӘК ҰПБ-да көрсетілген шешім қабылдаудың ең төменгі биіктігінен (егер бұл биіктік ҰПБ-да мәлімделсе);

2) оған қатысты қажетті көзбен шолу бағдарынсыз қонуға дәлме-дәл кіру құралы пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) оған дейін ӘК экипажы іс-әрекеттерді жүзеге асыруға құқылы шешім қабылдау биіктігінен;

4) 30 м (100 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

47. Көзбен шолып бағдарлау. Егер кем дегенде жақындау шырақтарының немесе жерге қону аймағы шырақтары орталық қатарының 3 тізбектелген шырақтарынан немесе ҰҚЖ осьтік желісі шырақтарынан немесе қону шырақтарынан немесе көрсетілген шырақтар құрамасынан тұратын учаскені қамтитын көзбен шолу байланысы белгіленбесе және қолданылмаса 51-тармаққа сәйкес анықталған II санат бойынша шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігінен (DH) төмен қонуға кіруді жалғастырмайды. Мұндай көзбен шолу байланысы жақындау шырақтарының жарық көкжиегі немесе ҰҚЖ бастапқы табанының кірме шырақтары немесе қону аймағының желілік шырақтары сияқты бүйірлік элементтерді қамтиды.

48. ҰҚЖ-дағы көрінудің қажетті алыстығы. II санат бойынша қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимум:

11-кесте. Шешім қабылдау биіктігіне байланысты II санат бойынша қонуға кіруге арналған ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы:

| II санат бойынша минимумдар      |                                                     |                                         |
|----------------------------------|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Шешім қабылдау биіктігі (DH)     | Шешім қабылдау биіктігінен төмен автоматты ұшу (DH) |                                         |
|                                  | ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы/A, B, C санаттары    | ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы/D санаты |
| 30-39 метр<br>(100 – 120 фут)    | 300 м                                               | 300 м (2 ескертп. қараңыз)/350 м        |
| 40-45 метр<br>(121 – 140) фут    | 400 м                                               | 400 м                                   |
| 45 метр<br>(141 фут) және жоғары | 450 м                                               | 450 м                                   |

1) кестеде келтірілген "ШҚБ-дан (DH) төмен автоматты ұшу" деген анықтама қолданылатын ШҚБ-дан (DH) 80%-дан аспайтын биіктікке дейін ұшуды автоматты басқару жүйесін пайдалануды жалғастыруды білдіреді. Осылайша, ұшуды автоматты басқару жүйесіне қосылу биіктігі арқылы ӘК ұшуға жарамдылық талаптары қолданылатын ШҚБ-ға (DH) әсер етуі мүмкін.

2) ҰҚЖ-дағы (RVR) 300 м көріну мәні автоматты қонуды орындайтын D санатты ӘК үшін қолданылады.

## **8 тарау. Нақты жүйелер (Precision Approach) – III санат бойынша қонуға кіру**

49. Жалпы ақпарат. III санат бойынша қонуға кіру мынадай түрде бөлінеді:

1) III А санат бойынша қонуға кіру – бұл мынадай аспаптар бойынша қону жүйесін (ILS) немесе қысқа толқынды қону жүйесін (MLS) пайдалана отырып, қонуға құралдық (дәлме-дәл) кіру:

шешім қабылдау биіктігі кемінде 30 м (100 фут);

ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы кемінде 175 м болғанда;

2) III А санат бойынша қонуға кіру – бұл мынадай аспаптар бойынша қону жүйесін (ILS) немесе қысқа толқынды қону жүйесін (MLS) пайдалана отырып, қонуға құралдық (дәлме-дәл) кіру:

шешім қабылдау биіктігі кемінде 15 м (50 фут) не шешім қабылдау биіктігі бойынша шектеусіз;

ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы кемінде 175 м. аспайтын, бірақ, кемінде 50 м болғанда;

3) III С санат (III С сан.) бойынша қонуға кіру – бұл қонуға дәлме-дәл кіру және шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі мен ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы бойынша шектеулерсіз аспаптар бойынша қону.

Шешім қабылдау биіктігі (DH) мен ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы бір санатқа сәйкес келмеген жағдайда RVR бұл қонуға кіруді қандай санатқа жатқызу керектігін анықтайды.

50. Шешім қабылдау биіктігі. Шешім қабылдау биіктігі (DH) пайдаланылатын қонуға кіру үшін пайдаланушы шешім қабылдау биіктігінің (DH):

1) ӘК ҰПБ-да көрсетілген шешім қабылдаудың ең төменгі биіктігінен (егер ҰПБ-да мәлімделсе);

2) оған қатысты қажетті көзбен шолу бағдарынсыз қонуға дәлме-дәл кіру құралы пайдаланылатын ең төменгі биіктіктен;

3) оған дейін ӘК экипажына іс-әрекеттерді жүзеге асыруға рұқсат етілген шешім қабылдау биіктігінен төмен болмауын қамтамасыз етеді.

51. Шешім қабылдау биіктігінсіз (DH) қонуға кірулер тек қана мынадай жағдайларда жүзеге асырылуы мүмкін:

- 1) қонуға кіру ӘК ҰПБ-да рұқсат етілсе;
- 2) қонуға кіру жүйесі және әуеайлақтық құралдар шешім қабылдау биіктігінсіз (DH) қонуға кіруді қамтамасыз ете алса;
- 3) пайдаланушы шешім қабылдау биіктігінсіз (DH) III санат бойынша қонуға кіру жүзеге асыруға рұқсаты болса.

III санат бойынша жабдықталған ҰҚЖ жағдайында егер шектеулер Аэронавигациялық ақпарат (AIP) жинағында немесе NOTAM арқылы жарияланбаса, пайдаланушы шешім қабылдау биіктігінсіз жүзеге асырылатын қонуға кіру осы ҰҚЖ-да қолдау табады деп болжанады.

52. Көзбен шолып бағдарлау.

ӘК басқару жүйесіне "Істен шығу кезінде пассивті" III А және III В санаттары бойынша қонуға кіру үшін пилот, егер жақындау шырақтарының немесе жерге қону аймағы шырақтары орталық қатарының кем дегенде 3 тізбектелген шырақтарынан немесе ҰҚЖ осьтік желісі шырақтарынан немесе қону шырақтарынан немесе көрсетілген шырақтар құрамасынан тұратын учаскені қамтитын көзбен шолу байланысы белгіленбесе және қолданылмаса 56-тармаққа сәйкес анықталған III санат бойынша шешім қабылдау биіктігінен (DH) төмен қонуға кіруді жалғастырмайды.

Шешім қабылдау биіктігін пайдалана (DH) отырып, ӘК басқару жүйесіне "Істен шығу кезінде белсенді" III В санаты бойынша қонуға кіру үшін пилот, егер кем дегенде бір осьтік шырақты қамтитын шолу байланысы белгіленбесе және қолданылмаса 56-тармаққа сәйкес анықталған III санат бойынша шешім қабылдау биіктігінен (DH) төмен қонуға кіруді жалғастырады.

Шешім қабылдау биіктігінсіз (DH) III санат бойынша қонуға кіру үшін жанасу алдында ҰҚЖ-мен қамтитын шолу байланысын орнатудың қажеті жоқ.

53. ҰҚЖ-дағы қажетті көріну алыстығы. III санат бойынша қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимум:

12-кесте. Шешім қабылдау биіктігіне және ӘК жүріп өтуін басқару/бақылау жүйесіне байланысты III санат бойынша қонуға кіруге арналған ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы:

| III санат бойынша минимумдар |                                     |                                    |                                    |
|------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Қонуға кіру санаты           | Шешім қабылдау биіктігі, метр (фут) | Жүріп өтуді басқару/бақылау жүйесі | ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығы (м) |
| III А                        | 30 метрден (100 фут) кем            | Талап етілмейді                    | 175 м                              |
| III В                        | 30 метрден (100 фут) кем            | Істен шығу кезінде пассивті        | 150 м                              |
| III В                        | 15 метрден (50 фут) кем             | Істен шығу кезінде пассивті        | 125 м                              |

|       |                                                             |                             |      |
|-------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|------|
| III B | 15 метрден (50 фут) кем не шешім қабылдау биіктігінсіз (DH) | Істен шығу кезінде белсенді | 50 м |
|-------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------|------|

54. 13-кесте. Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа қабілеттігінің төмендеуі – қону минимумдарына әсер етуі.

|                                                               |                                                                                                                                           |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Жабдықтың істен шығуы немесе жұмысқа қабілеттігінің төмендеуі | Қону минимумдарына әсер етуі                                                                                                              |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
|                                                               | CAT III                                                                                                                                   | CAT AIII | CAT II                              | CAT I                                                                   | Дәлме-дәл емес жүйелер бойынша кіру                                 |
| Резервтегі ILS                                                | Рұқсат етілмейді                                                                                                                          |          | Әсер етпейді                        |                                                                         |                                                                     |
| Сыртқы маркер                                                 | Егер балама жағдаймен ауыстырылса, әсер етпейді                                                                                           |          |                                     |                                                                         | Қолданылмайды                                                       |
| Ортаңғы маркер                                                | Әсер етпейді                                                                                                                              |          |                                     |                                                                         | Екінші шеңберге кету нүктесі ретінде пайдаланылмайынша әсер етпейді |
| ҰҚЖ-дағы (RVR) жерге қону аймағының көрінуін бағалау жүйесі   | Егер әуеайлақ мемлекеті мақұлдаса, ҰҚЖ ортасындағы көріну алыстығымен уақытша ауыстырылуы мүмкін. RVR бақылау әдісімен хабарлануы мүмкін. |          |                                     | Әсер етпейді                                                            |                                                                     |
| ҰҚЖ ортасындағы немесе ҰҚЖ соңындағы көріну алыстығы          | Әсер етпейді                                                                                                                              |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
| Жұмыстағы ҰҚЖ үшін жел жылдамдығын өлшеуге арналған аспап     | Басқа үстіңгі беті ықтимал болса, әсер етпейді                                                                                            |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
| Бұлттылық биіктігін өлшегіш                                   | Әсер етпейді                                                                                                                              |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
| Жақындау шырақтары                                            | DH > 15 м (50 фут) қонуға кіруді орындау үшін рұқсат                                                                                      |          | Рұқсат етілмейді                    | Жабдық болмаған кездегідей минимум                                      |                                                                     |
| Жақындау шырақтары соңғы 210 м алынып тасталған.              | Әсер етпейді                                                                                                                              |          | Рұқсат етілмейді                    | Жабдық болмаған кездегідей минимум                                      |                                                                     |
| Жақындау шырақтары соңғы 420 м алынып тасталған.              | Әсер етпейді                                                                                                                              |          |                                     | Жабдық болмаған кездегідей минимум                                      |                                                                     |
| Жақындау шырақтарына арналған резерв жұмыс істейді            | Әсер етпейді                                                                                                                              |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
| ҰҚЖ барлық шырақ жүйесі                                       | Рұқсат етілмейді                                                                                                                          |          |                                     | Күндіз - Жабдық болмаған кездегідей минимум<br>Түнде - Рұқсат етілмейді |                                                                     |
| Шектегіш шырақтар                                             | Тек қана күндіз; Түнде - Рұқсат етілмейді                                                                                                 |          |                                     |                                                                         |                                                                     |
| ҰҚЖ осьтік шырақтары                                          | Күндіз - RVR 300 м<br>Түнде - Рұқсат етілмейді                                                                                            |          | Күндіз - RVR 300 м<br>Түнде – 550 м | Әсер етпейді                                                            |                                                                     |

|                                                                        |                                                                         |                                     |                                     |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Осьтік желілер шырақтары арасындағы арақашықтық 30 м дейін ұлғайтылған | RVR 150 м                                                               | Әсер етпейді                        |                                     |
| Жерге қону аймағының шырақтары                                         | Күндіз - RVR 200 м<br>Түнде – 300 м                                     | Күндіз - RVR 300 м<br>Түнде – 550 м | Күндіз - RVR 200 м<br>Түнде – 300 м |
| ҰҚЖ шырақтарына арналған резерв жұмыс істейді                          | Рұқсат етілмейді                                                        |                                     | Әсер етпейді                        |
| Жермен жүру жолдарының шырақтар жүйесі                                 | Әсер етпейді – қозғалыс жылдамдығын азайту себепті кідірістерден басқа. |                                     |                                     |

## 9 тарау. Шеңбер бойынша ұшу (Circling Approach)

55. Шеңбер бойынша ұшу кезінде қонуға кіру үшін пайдаланушы қолданатын ең төменгі минимум:

14-кесте. ӘК санатына байланысты Шеңбер бойынша ұшу кезінде қонуға кіруге арналған көріну және Құдилаудың ең төменгі салыстырмалы биіктігі (MDH)

|                                             | BC санаттары |        |        |        |        |
|---------------------------------------------|--------------|--------|--------|--------|--------|
|                                             | A            | B      | C      | D      | E      |
| Құдилаудың ең төменгі салыстырмалы биіктігі | 120 м        | 150 м  | 180 м  | 210 м  | 240 м  |
| Ең төменгі метеорологиялық көріну           | 1900 м       | 2800 м | 3700 м | 4600 м | 6500 м |

56. Қонуға көзбен шолып кіру. Пайдаланушы қонуға көзбен шолып кіру үшін ҰҚЖ-дағы (RVR) 1000 метрден кем көріну алыстығын пайдаланбайды.

57. Пайдаланушы ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну алыстығындағы метеорологиялық көрінуді ауыстыру ұшып көтерілу минимумдарын, II және III Санаттардың минимумдарын есептеу үшін немесе егер ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы бойынша хабарланған деректер болған жағдайда пайдаланылмайтындығын қамтамасыз етеді.

58. Жоғарыдағы тармақта сипатталған жағдайлардан ерекшеленетін барлық басқа жағдайларда ҰҚЖ-дағы көріну алыстығындағы метеорологиялық көріну туралы деректерді қайта жасау кезінде пайдаланушы осы Әдістеменің 56-тармақтағы мына 15 кестені пайдаланады:

15-кесте. ҰҚЖ-дағы (RVR) метеорологиялық көріну туралы деректерді өзгерту

| Ұшуды орындау кезіндегі шырақ жүйелері                    | RVR = хабарланған метеорологиялық көріну x |     |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-----|
|                                                           | күндіз                                     | түн |
| Жақындау шырақтары және қарқындылығы жоғары ҰҚЖ шырақтары | 1.5                                        | 2.0 |

|                                                                       |     |               |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|---------------|
| Жоғарыда көрсетілгендерден ерекшеленетін кез келген басқа да шырақтар | 1.0 | 1.5           |
| Шоқтардың болмауы                                                     | 1.0 | Қолданылмайды |

## 10 тарау. Ұшып көтерілуге арналған әуесайлақтың жаттығу минимумдары

59. Ұшып көтерілуге арналған әуесайлақтың жаттығу минимумы 16-кесте бойынша ұшып көтерілуге арналған әуесайлақтың пайдалану минимумына сүйене отырып, анықталады.

16-кесте. Ұшып көтерілуге арналған ҰҚЖ-дағы RVR/CMV көріну алыстығы бойынша әуесайлақтың жаттығу минимумын анықтау

|                                 |                             |                               |                              |
|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Әуесайлақта белгіленген RVR/CMV | 400 м және төмен            | 400 м астам бірақ 800 м төмен | 800 және одан астам          |
| Жаттығу әуесайлағы RVR/CMV      | ұшу әуесайл. RVR/CMV – 50 м | әуесайл. ұшу RVR/CMV – 100 м  | ұшу әуесайл. RVR/CMV – 200 м |

Егер әуесайлақтың пайдалану минимумы бұлттардың төменгі шекарасының биіктігімен Н б.т.ш. шектелсе, онда жаттығу минимумына 17-кестеге сәйкес шектеу енгізіледі.

17-кесте. Ұшып көтерілуге арналған әуесайлақтың жаттығу минимумы бұттарының төменгі шекарасының биіктігі бойынша шектеулер

|                         |                        |                        |
|-------------------------|------------------------|------------------------|
| әуесайл. б.т.ш. Н       | 70 м және одан төмен   | 70 метрден астам       |
| жатт. әуесайл. б.т.ш. Н | әуесайл. б.т.ш. Н - 10 | әуесайл. б.т.ш. Н - 20 |

## 11 тарау. Қонуға арналған әуесайлақтың жаттығу минимумдары

60. Қонуға арналған әуесайлақтың жаттығу минимумы төмендегі 18 және 19-кестелерге сәйкес қонуға арналған әуесайлақтың пайдалану минимумына сүйене отырып, анықталады.

18-кесте. Қонуға арналған әуесайлақтың жаттығу минимумы шешім қабылдау салыстырмалы биіктігі (DH)

|                        |                           |                         |                                                              |                                                               |
|------------------------|---------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| қону пайд. әуесайл. DH | 60 м (200 фут) және төмен | 65-70 м (211 – 230 фут) | 75-125 м (250-410 фут)                                       | 130 м (426 фут) және астам                                    |
| қону жатт. әуесайл. DH | қону пайд. әуесайл. DH    | 60 м (200 фут)          | қону пайд. әуесайл. DH – 20, бірақ 60 м (200 фут) төмен емес | қону пайд. әуесайл. DH - 30, бірақ 110 м (360 фут) төмен емес |

Барлық жағдайларда шешім қабылдау биіктігі (DH) қонуға кірудің осы жүйесі үшін белгіленген кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі қауіпсіз биіктігінен төмен емес.

19-кесте. Қонуға арналған әуеайлақтың жаттығу минимумы ҰҚЖ-дағы RVR/CMV көріну алыстығын анықтау

|                                |                                                   |                               |                             |
|--------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Әуеайлақта белгіленген RVR/CMV | 400 м және одан төмен                             | 400 м астам бірақ 800 м төмен | 800 және одан астам         |
| Жаттығу әуеайлағы RVR/CMV      | ұшу әуеайл. RVR/CMV – 50 м, бірақ 75 м төмен емес | ұшу әуеайл. RVR/CMV – 100 м   | ұшу әуеайл. RVR/CMV – 200 м |

61. Жаттығу ұшуында ұшып көтерілу мен қонуды нақты метеорологиялық жағдайларда:

1) қонуға арналған әуеайлақтың жаттығу минимумы қону жатт. әуеайл. шешім қабылдау салыстырмалы биіктігінен (DH) нашар емес бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі бойынша;

2) қонуға арналған әуеайлақтың жаттығу минимумы үшін белгіленген RVR/CMV нашар емес ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы бойынша орындауға рұқсат етіледі

Жаттығу ұшуында қонуды I, II, III санаттары минимумдары бойынша C, D, E санатты ӘК-де орындауға болады;

3) 60 x 550 және төмен минимумдар бойынша A, B санаттарындағы ӘК-де RVR/CMV бойынша әуеайлақтың жаттығу минимумынан нашар емес метеорологиялық жағдайларда және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі бойынша шектеусіз орындауға рұқсат етіледі.

## 12 тарау. Ұшып көтерілу және қону үшін минимумдар бойынша жаттығуларға арналған әуеайлақтарға қойылатын талаптар

62. Ұшып көтерілу үшін минимумдар бойынша жаттығуларға арналған әуеайлақтарға қойылатын талаптар.

Нақты қиын метеорологиялық жағдайларда ұшып көтерілуге арналған минимумдар бойынша жаттығу ұшуы қосалқы әуеайлақ, ілінісу коэффициенті және желдің бүйірлік құрамдауышы бөлігінде осы әдістеме талаптары ескеріле отырып, жарық-техникалық жабдықтары осы минимум бойынша ұшып көтерілу талаптарына сәйкес келетін әуеайлақтарда жүргізіледі.

Бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі бойынша ұшып көтерілуге арналған пайдалану минимумы белгіленген әуеайлақтарда жаттығулар тек қана әуеайлақтың белгіленген пайдалану минимумынан нашар емес нақты ауа-райындағы еліктеу жағдайларында орындалады.

63. Қонуға арналған жаттығу минимумдары бойынша жаттығу үшін әуеайлақтарға қойылатын талаптар.

ИКАО I, II және III санаттары бойынша қонуға арналған пайдалану минимумдары бойынша нақты қиын метеорологиялық жағдайларда жаттығу ұшуы:

- тиісінше ИКАО I, II және III санаттары бойынша пайдалануға рұқсат етілген әуеайлақтарда;

- ИКАО I, II және III санаттары бойынша пайдалануға рұқсат етілмеген, бірақ олардағы радиотехникалық, жарық-техникалық және метеорологиялық жабдықтар, сондай-ақ, глиссада еңістік бұрышы, әуеайлақ маңындағы аумақтағы кедергілер тиісінше ИКАО I, II және III санаттары бойынша қонуға қойылатын талаптарға жауап беретін әуеайлақтарда орындалады.

64. Нақты қиын метеорологиялық жағдайларда қонудың дәлме-дәл және дәлме-дәл емес жүйелеріне арналған жаттығу ұшуы осы режимде қонуға кіруді қамтамасыз ететін тиісті радиотехникалық жабдықтары бар, ҚЖШ немесе ҚТШ жарық-техникалық жабдықтары, сондай-ақ, ҰҚЖ көлемі, глиссада еңістік бұрышы және әуеайлақ маңындағы аумақтағы кедергілер осы режимге сәйкес қону минимумы жағдайларында ұшуды орындауға мүмкіндік беретін әуеайлақтарда орындалады.

ИКАО I, II және III санаттары бойынша қонуға арналған минимумдар бойынша еліктеу жағдайларында жаттығу ұшуын орындауға рұқсат етіледі:

1) тиісінше ИКАО I, II және III санаттары бойынша пайдалануға рұқсат етілген әуеайлақтарда;

2) ИКАО I, II және III санаттары бойынша пайдалануға рұқсат етілмеген, бірақ олардағы радиотехникалық, жарық-техникалық және метеорологиялық жабдықтар, сондай-ақ, глиссада еңістік бұрышы, әуеайлақ маңындағы аумақтағы кедергілер тиісінше ИКАО I, II және III санаттары бойынша қонуға қойылатын талаптарға жауап беретін әуеайлақтарда орындауға рұқсат етіледі.

Еліктеу жағдайларында басқа режимдердегі жаттығу ұшуын тек қана нақты қиын метеорологиялық жағдайларда жаттығуға жарамды әуеайлақтарда орындауға рұқсат етіледі.

Сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан кем ұшақтар пайдалану минимумдары осы Әдістеменің 2 бөліміне сәйкес анықталады.

## **2. Тікұшақ (сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограммнан кем ұшақтар) айлақтарының (әуеайлақтарының) пайдалану минимумдарын анықтау**

65. Пайдаланушы ұшуды орындау болжанып отырған тікұшақ айлақтарына (әуеайлақтарына) арналған тікұшақтардың пайдаланылатын үлгілері үшін минимумдарды белгілейді.

66. Минимумдарды анықтау әдісі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісіледі. Бұл минимумдар әрбір нақты жағдайдағы бұл мемлекеттің арнайы рұқсаттарын қоспағанда тікұшақ айлағы орналасқан мемлекеттің азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органы белгілеген минимумдардан төмен емес.

Ұшуда жоспарланбаған қосалқы әуеайлақ үшін бекітілген әдіс бойынша есеп жүргізуге тыйым салынбайды.

67. Кез келген нақты ұшып көтерілу/қону үшін тікұшақ айлағының (әуеайлағының) минимумдарын анықтау кезінде пайдаланушы мынадай факторларды:

- 1) тікұшақтың үлгісі ұшу сипаттамаларын;
- 2) ұшу экипажының құрамы, оның даярлығын және ұшу тәжірибесін;
- 3) пайдаланылатын ҰҚЖ өлшемдері мен сипаттамаларын;
- 4) сәйкестігі мен көзбен шолу және көзбен шолусыз жер үсті құралдарының сипаттамаларын;
- 5) ұшып көтерілу, қонуға кіру, теңестіру, іліну, қону, жүріп өту және екінші айналымға кету кезінде навигация және/немесе ұшуды басқару мақсаттары үшін пайдаланылатын тікұшақтың борттық жабдығын;
- 6) қажетті шешімдерді және оқыс рәсімдерді орындауды талап ететін қонуға кіру, екінші айналымға кету және ұшып шығу кезінде биіктік алу аймақтарындағы кедергілерді;
- 7) АҰҚ бойынша кіру рәсімдеріне арналған кедергілерден ұшып өтудің абсолюттік/салыстырмалы биіктігін;
- 8) анықтау құралын және әуеайлақтағы метеожағдайлар туралы ақпарат беру рәсімін ескереді.

### **13 тарау. Тікұшақ айлағының пайдалану минимумдары. Ұшып көтерілуге арналған минимумдар**

68. Пайдаланушы белгілеген ұшып көтерілуге арналған минимумдар ұшып көтерілу тікұшақ айлағының сипаттамалары және тікұшақтың нақты үлгісі (оның жабдығы) ескеріле отырып, метеорологиялық көріну (бұдан әрі - көріну) немесе ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы мәндерінде көрсетіледі. Ұшып көтерілуден және/немесе мәжбүрлі қонудан кейін кедергілерді айналып өту қажет болған жағдайда ұшып көтерілуден соң ұшып көтерілуге арналған қосымша шарттар (мысалы - БТШБ) белгіленеді.

69. Ұшып көтерілуге арналған минимумдар қолайсыз жағдайларда ұшып көтерілу тоқтатылған жағдайда және сындарлы қозғалтқыш істен шыққан кезде

ұшып көтерілуді жалғастырған жағдайда тікұшақты басқару мүмкіндігін қамтамасыз ету ескеріле отырып, белгіленеді.

70. Ұшуды түнде орындаған кезде егер азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен басқа уағдаластық болмаса, FATO/ҰҚЖ және қандай да болмасын кедергілер аймағын жарықтандыру үшін жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылады.

71. 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен ұшуды орындау кезінде пайдаланушы ҰҚЖ-дағы көріну мәнін және мына 20-кестеге сәйкес ұшып көтерілуге арналған минимумдар сияқты тиісінше көріну мәнін белгілейді.

#### 20-кесте

| ҰҚЖ-дағы көріну/ұшып көтерілуге арналған көріну                                                          |                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Аспаптар бойынша ұшып шығу схемалары бар құрылықтағы тікұшақ аймақтары (әуеайлақтары)                    | ҰҚЖ-дағы көріну/көріну                                                            |
| ЖҚЖ жұмыс істемейді және таңбасы жоқ (күндіз)                                                            | 250 м немесе тоқтатылған ұшып көтерілу ара қашықтығы (мәндердің ішінде үлкенірек) |
| Таңбасы жоқ (түнде)                                                                                      | 800 м                                                                             |
| ҰҚЖ/FATO аймағының шырақтары қосылған және ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар                              | 200 м                                                                             |
| ҰҚЖ/ FATO аймағының шырақтары қосылған, ҰҚЖ осьтік желісінің таңбасы бар және ҰҚЖ-дағы көріну анықталады | 150 м                                                                             |
| Теңіз тікұшақ алаңы                                                                                      |                                                                                   |
| Екі пилотпен ұшу                                                                                         | 250 м (1)                                                                         |
| Бір пилотпен ұшу                                                                                         | 500 м (1)                                                                         |

72. Тікұшақ командирі ұшып көтерілу траекториясы кедергілерден бос екендігіне көз жеткізеді.

73. Құрылықтағы тікұшақ аймақтарынан 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен ұшуды орындау кезінде тікұшақ командирі 800 м ұшып көтерілуге арналған ҰҚЖ-дағы көріну/көрінуудің ұшып көтерілу минимумына сәйкес әрекет етеді және 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен маневрлігіне қол жеткізуге дейін ұшып көтерілу маневрі кезінде бұлттылыққа кірмейді.

74. Теңіз тікұшақ аймақтарынан 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен ұшуды орындау кезінде тікұшақ командирі 1-сыныпты тікұшақтарға арналған минимумдардан төмен емес минимумдарға сәйкес әрекет етеді және 1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен маневрлігіне қол жеткізуге дейін ұшып көтерілу маневрі кезінде бұлттылыққа кірмейді.

75. ҰҚЖ-дағы көрінудегі метеорологиялық көрінууді ұшып көтерілу үшін есептеуге пайдаланылмайды.

## 14 тарау. Тікұшақ айлағының пайдалану минимумдарын анықтау

### Қонуға дәлме-дәл емес кіру

76. Пайдаланушы глиссаданы (тек қана LLZ), VOR, NDB, SPA, VDF, ARA және GNSS жасақтамай ILS пайдалануға негізделетін дәлме-дәл емес кіруге арналған жүйе минимумының 2-кестеде көрсетілген ЕҚБ (MDH) мәндерінен төмен болмауын қамтамасыз етеді.

#### 21-кесте

| Қонуға дәлме-дәл емес кіру құралдарына арналған жүйе минимумы             |                                    |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Жүйе минимумы                                                             |                                    |
| Пайдаланылатын кіру жүйесі                                                | Ең төменгі құлдилау биіктігі (MDH) |
| ILS (глиссадасыз) бағдарлы манар                                          | 75 м (250 фт)                      |
| 926 м межеге дейінгі қону локаторы                                        | 75 м (250 фт)                      |
| 1852 м межеге дейінгі қону локаторы                                       | 90 м (300 фт)                      |
| 3704 м межеге дейінгі шолу локаторы                                       | 105 м (350 фт)                     |
| VOR (жан-жаққа бағытталған АЖЖ - радиоманар)                              | 90 м (300 фт)                      |
| VOR/DME (жан-жаққа бағытталған АЖЖ - радиоманар /алыстықты өлшеу жабдығы) | 75 м (250 фт)                      |
| NDB (жан-жаққа бағытталған радиоманар)                                    | 90 м (300 фт)                      |
| VDF (QDM және QCH) (радиопеленгаторлы АЖЖ - станция)                      | 90 м (300 фт)                      |
| GNSS базасын пайдалана отырып                                             | 75 м (250 фт)                      |
| Борттық радиолокатор (ARA) теңіз тікұшақ алаңы                            | 90 м (300 фт)                      |

#### 77. Ең төменгі құлдилау биіктігі

Пайдаланушы қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған MDH:

1) тікұшақтың осы санаты үшін кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі биіктігі (OCH/OCL) мәнінен; немесе

2) дәлме-дәл емес кіру жүйесі минимумы мәнінен төмен болмауын қамтамасыз етеді.

Кедергілерден ұшып өтудің салыстырмалы/ең төменгі биіктігін (OCH/OCL) есептеу ИКАО қағидасына (Doc. 8168-OPS/611 "Аэронавигациялық қызмет көрсету қағидасы - әуе кемелерінің ұшуын жүргізу" (PANS - OPS) сәйкес жүргізіледі.

#### 78. Көзбен шолу байланысы

Егер FATO/ҰҚЖ аймағының мынадай көзбен шолу бағдарларының бірін айқын көрмесе және танымаса, пилот ең төменгі құлдилау биіктігінен (MDA/MDH) төмен қонуға кіруді жалғастырмайды:

1) жақындаудың шырақтар жүйесінің элементтері (бөлігі);

2) ҰҚЖ бастапқы табаны;

- 3) ҰҚЖ бастапқы табанын таңбалау;
- 4) ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтары;
- 5) ҰҚЖ бастапқы табанының кірме шырақтары;
- 6) көзбен шолу глиссадасы шырақтары;
- 7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;
- 8) жерге қону шырақтары (жарықтық кілем);
- 9) FATO/ҰҚЖ аймағының бүйірлік шырақтары;
- 10) Авиациялық әкімшілік осындай деп таныған басқа да көзбен шолу бағдарлары.

79. ҰҚЖ-дағы көрінудің талап етілетін мәні.

1 немесе 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен қонуға дәлме-дәл емес кіруді орындау үшін мына 22-кестеде көрсетілген минимумдар қолданылады:

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

| Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл емес кіруге арналған минимумдар |                     |        |         |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|--------|---------|--------|
| Ең төменгі құлдилау биіктігі MDH (фт)                                                             | ҰҚЖ-дағы көріну/ЖҚЖ |        |         |        |
|                                                                                                   | Толық               | Орташа | Негізгі | Жоқ    |
| 75-89 м (250-299 фут)                                                                             | 600 м               | 800 м  | 1000 м  | 1000 м |
| 90-134 м (300-449 фут)                                                                            | 800 м               | 1000 м | 1000 м  | 1000 м |
| 135 м (450 фут) және жоғары                                                                       | 1000 м              | 1000 м | 1000 м  | 1000 м |

1) толық ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 720 м және одан астам ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтармен, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

2) орташа ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420-719 м ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кірме жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

3) негізгі ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420 м кем ОВИ, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, кез келген ұзындықтағы қарқындылығы төмен жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс;

4) ЖҚЖ - жоқ болуы немесе жақындау жарықтары жүйесінің болуы, қарқындылығы 210 м төмен жақындау жарықтары жүйесінің болуы, FATO/ҰҚЖ

таңбалауды, FATO/ҰҚЖ бастапқы табаны жарықтарын, бүйірлік шырақтарын, кіру жарықтарын және аяқталу жарықтарын немесе тек қана FATO/ҰҚЖ таңбалауды (жарықтарсыз) қамтиды;

5) барлық осы кестелер 4 градустан аспайтын глиссаданың еңістік бұрышы (ГЕБ) кезінде қолданылады. Үлкен ГЕБ әдеттегідей, көзбен шолу глиссадасы шырақтарының (мысалы: PAPI) болуын және ЕҚБ-да болған кезде олардың көріну шарттарын талап етуге тиіс;

6) жоғарыда келтірілген сандар диспетчер берген ҰҚЖ-дағы көрінуді немесе төмендегі 7-тарауға сәйкес ҰҚЖ-дағы көрінуде қайта есептелген метеорологиялық көрінуді білдіреді;

7) 3-кестеде пайдаланылатын ЕҚБ, бұл ҰҚЖ-дағы көріну мәндерін анықтау мақсатында жуық 3 м (10 фут) дейін дөңгелектеуге жатпайтын ЕҚБ бастапқыда есептелген мәндері. ЕҚБ мәндері минимумының сабақтас элементі ретінде пайдалану мақсатында дөңгелектенеді.

80. Егер екінші айналымға кету нүктесі қонудың бастапқы табанынан 926 м шеңберінде болса, қолданыстағы қону шырақтары жүйесінің ұзындығына қарамастан толық ЖҚЖ үшін кіру минимумын пайдалануға рұқсат етіледі.

81. Түнгі ұшу. Түнгі ұшу үшін егер азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен басқа келісім болмаса, FATO/ҰҚЖ және кез келген кедергілер аймағын жарықтандыруға арналған жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылады.

82. Бір пилотпен ұшуды орындау. Мұндай ұшу үшін ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимум 800 м құрайды немесе 3-кестеде көрсетілген минимумдарға сәйкес келеді, бұл ретте мәндердің ішінен үлкені таңдалады.

## **15 тарау. Тікұшақ айлағының пайдалану минимумдары қонуға дәлме-дәл кіру - I санат**

83. I санат - аспаптар бойынша қонуға дәлме-дәл кіру және қону жүйелерін (ILS), қысқа толқынды қону жүйесін (MLS), дәлме-дәл қону радиолокаторын (PAR) пайдалана отырып, қону. Бұл ретте шешім қабылдау биіктігі 60 м (200 фут) төмен болмауға және ҰҚЖ-дағы көріну 500 м кем болмауға тиіс.

84. Шешім қабылдау биіктігі (ШҚБ, DH).

Пайдаланушы I санат бойынша қонуға кіру кезінде белгіленген ШҚБ мыналардан:

1) егер ол ҰПБ-да анықталған болса, мұндай кіру үшін тікұшақ ҰПБ-да шектелген ШҚБ-дан;

2) оған дейін талап етілетін көзбен шолу байланысы жоқ дәлме-дәл қону жүйесі пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) тікұшақтың осы санаты үшін кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі биіктігі (OCH/OCL) мәнінен; немесе

4) 60 м (200 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

85. Көзбен шолу байланысы.

Егер ең болмағанда ҰҚЖ мынадай көзбен шолу құралдарының бірімен сенімді көзбен шолу байланысы орнатылмаған болса, пилот жоғарыдағы 19-тармаққа сәйкес анықталған ШҚБ-дан төмен І санат бойынша қонуға кіруді жалғастырмайды:

1) жақындаудың шырақтар жүйесінің элементтері (бөлігі);

2) ҰҚЖ бастапқы табаны;

3) ҰҚЖ бастапқы табанын таңбалау;

4) ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтары;

5) ҰҚЖ бастапқы табанының кірме шырақтары;

6) көзбен шолу глиссадасы шырақтары;

7) жерге қону аймағы немесе жерге қону аймағын таңбалау;

8) жерге қону шырақтары;

9) FATO/ҰҚЖ аймағының бүйірлік шырақтары.

86. ҰҚЖ-дағы талап етілетін көріну. Қонуға кіру және 1 немесе 2-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен І санат бойынша қонуға кіру үшін мынадай минимумдар қолданылады:

23-кесте. Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл кіруге және қонуға арналған минимумдар – І-санат

| І-санат                          |                     |        |         |        |
|----------------------------------|---------------------|--------|---------|--------|
| Шешім қабылдау биіктігі, м (фут) | ҰҚЖ-дағы көріну/ЖҚЖ |        |         |        |
|                                  | Толық               | Орташа | Негізгі | Жоқ    |
| 60 м (200 фут)                   | 500 м               | 600 м  | 700 м   | 1000 м |
| 61-76 м (201-250 фут)            | 550 м               | 650 м  | 750 м   | 1000 м |
| 77-91 м (251-300 фут)            | 600 м               | 700 м  | 800 м   | 1000 м |
| 92 м (301 фут) және жоғары       | 750 м               | 800 м  | 900 м   | 1000 м |

Осы 23 кестеде көрсетілген минимумдар:

1) толық ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 720 м және OBI, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін және одан жоғары FATO/ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Шырақтар қосылып тұруға тиіс.

2) орташа ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420-719 м OBI, ALSF, MALS түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтары жүйесін, FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кірме шырақтарын

және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс.

3) негізгі ЖҚЖ - FATO/ҰҚЖ таңбалауды, ұзындығы 420 м кем ОВИ, ALSF, MAL S түріндегі қарқындылығы жоғары/орташа жақындау жарықтар жүйесін, кез келген ұзындықтағы қарқындылығы төмен жақындау жарықтары жүйесін, FATO /ҰҚЖ бүйірлік жарықтарын, FATO/ҰҚЖ аймағының кіру жарықтарын және FATO/ҰҚЖ соңындағы жарықтарды қамтиды. Жарықтар қосылып тұруға тиіс.

4) ЖҚЖ - жоқ болуы немесе қарқындылығы 210 м төмен жақындау жарықтары жүйесінің болуы, FATO/ҰҚЖ таңбалауды, FATO/ҰҚЖ бастапқы табаны жарықтарын, бүйірлік жарықтарын, кіру жарықтарын және аяқталу жарықтарын немесе тек қана FATO/ҰҚЖ таңбалауды (жарықсыз) қамтиды.

5) жоғарыда келтірілген сандар диспетчер берген ҰҚЖ-дағы көрінуді немесе төмендегі 23-кестеге сәйкес ҰҚЖ-дағы көрінуде қайта есептелген метеорологиялық көрінуді білдіреді.

6) Кесте 4 градустан аспайтын глиссаданың еңістік бұрышы үшін қолданылады.

7) 23-кестеге енгізілген ЕҚБ - бұл ҰҚЖ-дағы көріну мәндерін анықтау мақсатында жуық 3 м (10 фут) дейін дөңгелектеуге жатпайтын ЕҚБ бастапқыда есептелген мәндері. ЕҚБ мәндері минимумының сабақтас элементі ретінде пайдалану мақсатында дөңгелектенеді.

87. Түнгі ұшу. Түнгі ұшу үшін егер азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен басқа келісім болмаса, FATO/ҰҚЖ және кез келген кедергілер аймағын жарықтандыруға арналған жерүсті жарық-дабыл жабдығы орнатылады.

88. Бір пилотпен ұшуды орындау. Мұндай ұшу үшін пайдаланушы осы Қосымшаға сәйкес барлық кіру жолдары үшін ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимумды есептейді. Бұл ретте ҰҚЖ-дағы көріну бойынша минимум ILS немесе MLS байланысты автопилотты пайдаланған жағдайларды қоспағанда кемінде 800 м болып белгіленеді, бұл жағдайда ҰҚЖ-дағы көріну бойынша әдеттегі минимумдар қолданылады.

Шешім қабылдау биіктігі автопилотты пайдаланудың ең төменгі биіктігінің 1,25 тең.

## **6 тарау. Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында қонуға дәлме-дәл кіру үшін әуеайлақтардың пайдалану минимумдарды анықтау - II санат**

89. II санат бойынша қонуға кіру - аспаптар бойынша қонуға дәлме-дәл кіру және мынадай шартпен қонудың құралдық жүйелерін (ILS), қысқа толқынды қону жүйесін (MLS) пайдалана отырып қону:

1) шешім қабылдау биіктігі 60 м (200 фут) төмен, бірақ 30 м (100 фут) төмен емес және

2) ҰҚЖ 300 м төмен емес ҰҚЖ-дағы көріну.

#### 90. Шешім қабылдау биіктігі

Пайдаланушы II санат бойынша қонуға кіру кезінде белгіленген ШҚБ мыналардан:

1) егер ол ҰПБ-да анықталған болса, мұндай кіру үшін тікұшақ ҰПБ-да шектелген ШҚБ-дан;

2) оған дейін талап етілетін көзбен шолу байланысы жоқ дәлме-дәл қону жүйесі пайдаланылуы мүмкін ең төменгі биіктіктен;

3) тікұшақтың осы санаты үшін кедергілерден ұшып өтудің ең төменгі биіктігі (ОСН/ОСЛ) мәнінен; немесе

4) оған дейін ұшу экипажына ұшуды орындауға рұқсат етілген ШҚБ-дан;

5) 30 м (100 фут) төмен болмауын қамтамасыз етеді.

#### 91. Көзбен шолу байланысы.

Егер мұндай байланыстың тұрақты сақталу шартымен ең кемінде осьтік желідегі жақындаудың тізбектелген шырақтарымен немесе жерге қону аймағы шырақтарымен немесе FATO/ҰҚЖ осьтік желісі шырақтарымен немесе FATO/ҰҚЖ бүйірлік шырақтарымен көзбен шолу байланысы немесе олардың құрамасы орнатылмаса, 30-тармаққа сәйкес анықталған ШҚБ-дан төмен қонуға кіруді жалғастырмайды. Бұл көзбен шолу байланысы жерүсті жүйесінің бойлай орналасқан элементтерін, сондай-ақ, жақындаудың көлденең шырақтарын немесе ҰҚЖ бастапқы табаны шырақтарын немесе жерге қону аймағының жарық белгісін қамтиды.

#### 92. ҰҚЖ-дағы көрінудің талап етілетін мәні.

1-сыныпты ҰТС бар тікұшақтармен II санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіру және қону үшін мынадай минимумдар қолданылады:

24-кесте. ШҚБ-ға байланысты 2-санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіруге арналған ҰҚЖ-дағы көріну

|                                                                                                                     |                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Құрылықтағы тікұшақ айлақтарында (әуеайлақтарда) қонуға дәлме-дәл кіруге және қонуға арналған минимумдар – II санат |                                                             |
| Шешім қабылдау биіктігі (ШҚБ)                                                                                       | ШҚБ-дан төмен автоматтық режимді пайдалану, ҰҚЖ-дағы көріну |
| 30-36 м (100-120 фут)                                                                                               | 300 м                                                       |
| 37-42 м (121-140 фут)                                                                                               | 400 м                                                       |
| 43 және (141 фут) және жоғары                                                                                       | 450 м                                                       |

Тиісті ШҚБ-дан 80%-дан төмен емес биіктікке дейін ұшудың/қонуға кірудің автоматтық режимін пайдалану болжанып отыр. Бұл талап егер, қонуға кірудің

автоматтық режимін пайдаланудың ең төменгі биіктігі бойынша шектеулер болса , оның ұлғаю жағына ШҚБ мәніне әсер етуі мүмкін.

## **17 тарау. Құрылықтағы тікұшақ айлағында (әуесайлақта) қонуға шеңберден қону**

93. Шеңберден қону - әуе кемесі тікелей қонуға кіру үшін сәйкес келмейтіндей орналасқан НАТО/ҰҚЖ аймағында қонуға арналған жағдайға келтірілген кезде аспаптар бойынша қонуға кірудің көзбен шолу кезеңін белгілеу үшін пайдаланылатын термин.

94. Шеңберден қону үшін 76 м (250 фут) төмен емес ең төменгі құлдылау биіктігі, 800 м кем емес метеорологиялық көріну белгіленеді.

Алдын-ала ұйғарылған траекториямен көзбен шолып маневр жасау ( шеңберден қону) кезінде көріну және ең төменгі құлдылау биіктігі бойынша белгіленген минимумдар осы тармақта келтірілген мәндерден төмен болмайды.

95. Қонуға көзбен шолып кіру.

Пайдаланушы егер ҰҚЖ-дағы көріну 800 м төмен болса, қонуға көзбен шолып кірудің орындалмауын қамтамасыз етеді.

## **18 тарау. Хабарланған метеорологиялық көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу**

96. Пайдаланушы ұшып көтерілуге арналған минимумды және II мен III санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіру минимумын есептеу кезінде немесе ӘҚҚ органынан ҰҚЖ-дағы көріну мәні алынған кезде көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу рәсімдерін қолданбайды.

97. 96-тармақта көзделмеген қалған барлық жағдайларда пайдаланушы көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу 25-кестеге сәйкес жүргізілуін қамтамасыз етеді.

25-кесте. Метеорологиялық көрінуді ҰҚЖ-дағы көрінуге қайта есептеу

| Жарық жабдығы (ЖҚЖ)                            | ҰҚЖ-дағы көріну = көрінуді * (көбейту). |               |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------|
|                                                | күндіз                                  | түн           |
| жақындау мен ҰҚЖ қарқындылығы жоғары шырақтары | 1.5                                     | 2.0           |
| кез келген басқа жарық                         | 1.0                                     | 1.5           |
| ЖҚЖ жоқ                                        | 1.0                                     | қолданылмайды |

## **19 тарау. Теңіз бұрғылау қондырғыларына (ТБК) немесе теңіз кемелеріне ұшу кезіндегі метеорологиялық минимумдар**

98. КҰҚ бойынша теңіз бұрғылау қондырғыларына (ТБҚ) немесе теңіз кемелеріне ұшуды орындау кезінде метеорологиялық минимумдар жердің көрінуінен тыс су кеңістігі үстінен ұшуға арналған метеорологиялық жағдайларға тең белгіленеді.

99. Жердің көрінуінен тыс төмен биіктікте су кеңістігі үстінен ұшу тек қана бұлттардың төменгі шекарасы күндіз 150 (500 фут) және одан жоғары және түнде 450 (1500 фут) және одан жоғары болғанда көзбен шолып ұшу қағидасы бойынша жүзеге асырылады.

100. Денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету бойынша шұғыл ұшуды және іздестіру-құтқару жұмыстарын орындау кезінде көзбен шолып ұшу қағидасы (VFR) және арнайы КҰҚ бойынша бұлттардың төменгі шекарасы 100 (300 фут) және көріну 1000 метр болған кезде күндіз жердің көрінуінен тыс төмен биіктікте су кеңістігі үстінен ұшуды орындауға рұқсат етіледі.

101. 18 километрден (10 nm) төмен су асты секторы бар тікұшақ алаңдары арасында ұшу кезінде бақыланбайтын әуе кеңістігінде (G сыныпты) VFR ұшуы төмендегі келтірілген 26-кестеге сәйкес орындалады:

26 кесте. Бақыланбайтын әуе кеңістігіндегі (G сыныпты) тікұшақ алаңдары арасында ұшуға қойылатын ең төменгі талаптар.

|           | КҰҚ күндіз                              |        |
|-----------|-----------------------------------------|--------|
|           | Бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі | Көріну |
| Бір пилот | 150 м                                   | 3000 м |
| Екі пилот | 150 м                                   | 2000 м |

102. АҰҚ бойынша теңіз бұрғылау қондырғыларына (ТБҚ) немесе теңіз кемелеріне ұшу кезінде метеорологиялық минимумдар төмендегі 20-тарау талаптары ескеріле отырып, белгіленеді.

## **20 тарау. Су кеңістігі үстінен ұшуға арналған борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру**

103. Пайдаланушы, егер оның авиация саласындағы уәкілетті органнан рұқсаты болмаса, борттық радиолокатор бойынша қонуға кіруді орындамайды.

104. Борттық радиолокатор бойынша тек қана мүшелері көп экипаж тұжырымдамасы қолданылған жағдайда қалқымалы бұрғылау платформаларына немесе жүріп тұрған кемеге қонуға кіруге рұқсат етіледі.

105. Егер радиолокатор кедергілерден ұшу кезінде биіктік қорын қамтамасыз ету үшін бағдар бойынша дәлдеуді қамтамасыз ете алмаса, тікұшақ командирі борттық радиолокатор бойынша қонуға кіруді орындамайды.

106. Қонуға кірудің соңғы кезеңіне кіргенге дейін тікұшақ командирі радиолокатор экранында қонуға кіру және екінші айналымға кетудің аяқталу учаскесіне арналған бос траектория бар екендігіне көз жеткізеді. Егер қандай да болмасын кедергіге қатысты бүйірлік арақашықтық 1852 м (1.0 nm) төмен болса, тікұшақ командирі:

1) берілген объектіге көршілес алаңға кіруді орындайды және одан кейін белгіленген объектіге көзбен шолып ұшуды жалғастырады; немесе

2) шеңберден қонуды қолдана отырып, басқа бағыттан қонуға кіреді.

107. Тікұшақ командирі бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі тікұшақ алаңынан едәуір жоғары тұрғанына және қауіпсіз қонуды орындауға мүмкіндік беретініне көз жеткізеді.

108. Ең төменгі құлдилау биіктігі (MDH)

Төменде 109-тармақта көрсетілгендей белгіленген минимумдарды қоса алғанда, MDH тікұшақ алаңынан асып түсуінен 15 м (50 фут) төмен болуға тиіс.

109. Ең төменгі құлдилау биіктігі радио биіктікті өлшегіш бойынша анықталады. Шеңберден қону маневрін пайдалана отырып, қонуға кіруге арналған ең төменгі құлдилау биіктігі:

1) күндіз 90 м (300 фут);

2) түнде 150 м (500 фут) кем болмайды.

110. Абсолюттік ең төменгі құлдилау биіктігі (MDA).

MDA тек қана радио биіктікті өлшегіш ақаулығы жағдайында қолданылады. Абсолюттік ең төменгі құлдилау биіктігі - бұл MDH + 90 м (250 фут) ең төменгі мәні және белгіленген тікұшақ айлағы QNH бөліктеу барометрі көрсеткіштеріне және осы өңір бойынша болжанатын QNH төменгі деңгейіне сүйенеді.

111. Шешім қабылдау алыстығы.

Егер пайдаланушы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға рұқсат етілетін қауіпсіздік кезінде шешім қабылдаудың төмен алыстығын қолдану мүмкіндігін білдірмесе, шешім қабылдау алыстығы (2-3 суреттерді қара) кемінде 1390 м (0.75 nm) құрайды.

112. Көзбен шолу байланысы.

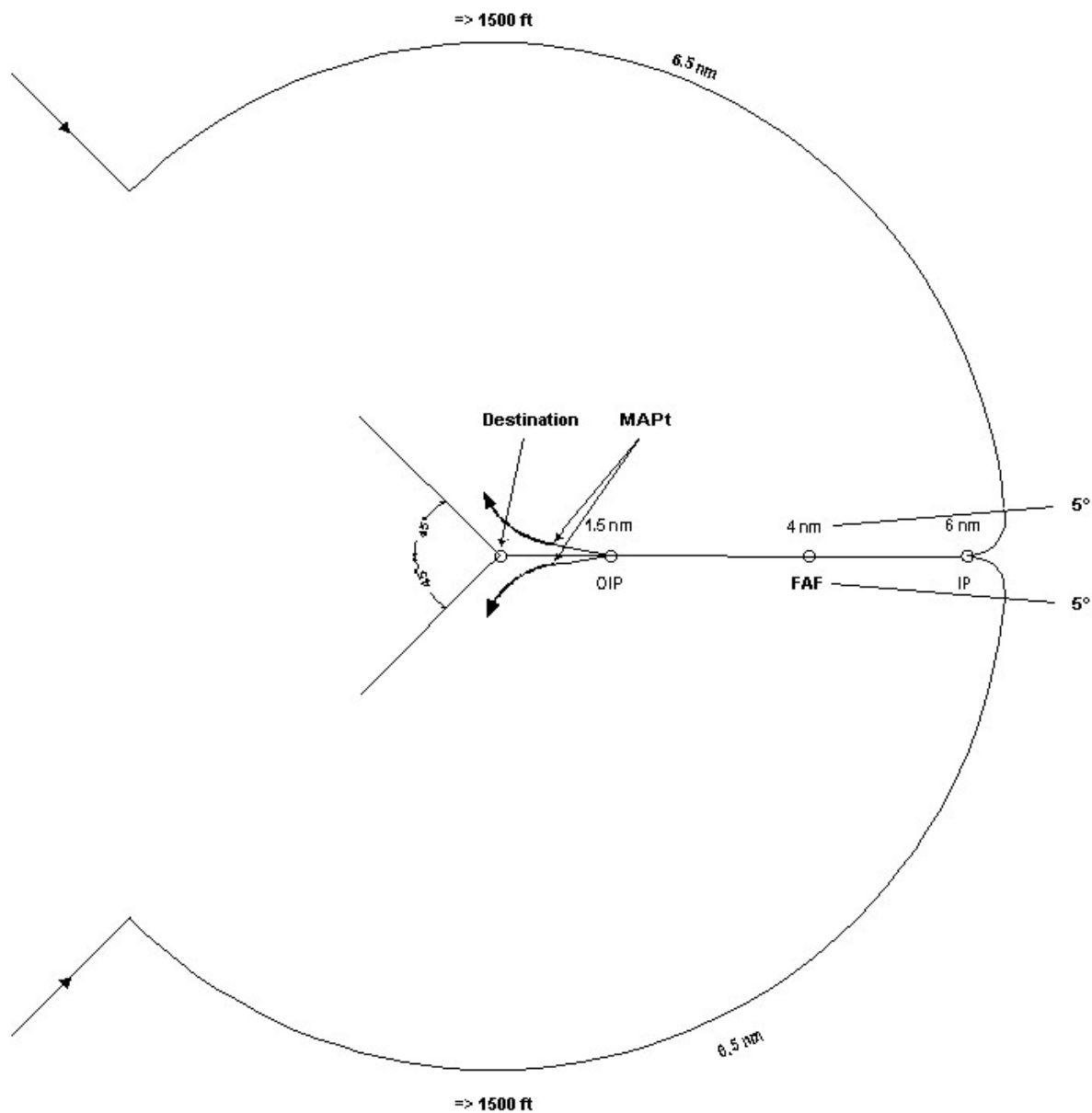
Егер пилот межелі орынмен көзбен шолу байланысын орнатпаса, шешім қабылдау алыстығы шеңберінен тыс немесе ең төменгі құлдилау биіктігінен/абсолюттік ең төменгі құлдилау биіктігінен (MDH/MDA) төмен қонуға кіруді жалғастырмайды.

113. Бір пилотпен ұшуды орындау.

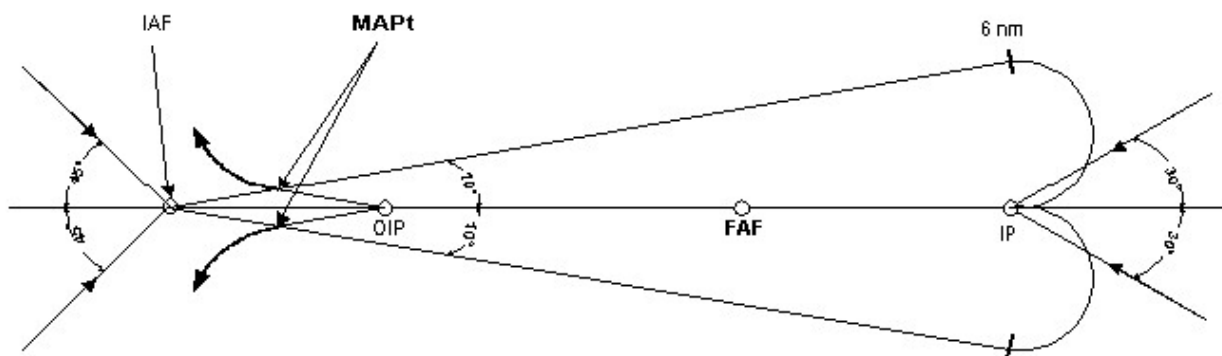
MDH/MDA борттық радиолокатор бойынша бір пилотпен ұшуды орындау үшін жоғарыдағы 49-тармақ бойынша есептелетін биіктік мәнінен 30 м (100 фут) асады, бұл ретте шешім қабылдау алыстығы 1850 м (1.0 nm) төмен емес.

114. Тікұшақтың борттық радиолокаторы (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі бес жек сегменттерден тұрады. Олар жақындау (Approach segment), бастапқы (Initial Approach segment), аралық жақындау (Intermediate Approach segment), аяқталу сегменттері (Final Approach segment) және екінші айналымға кету сегменті (Missed Approach segment) болып табылады.

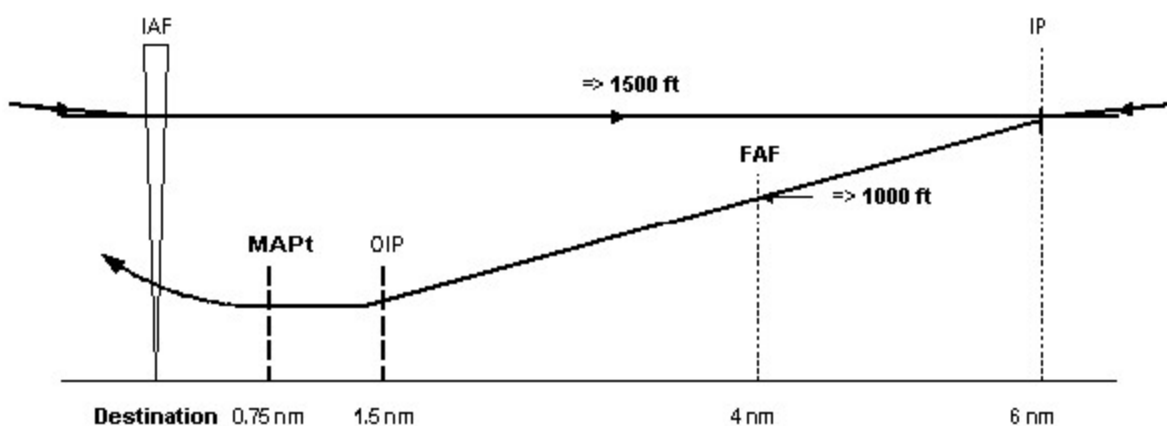
Қонуға кіру (ARA) рәсімі мысалдары 1-4 суреттерде көрсетілген.



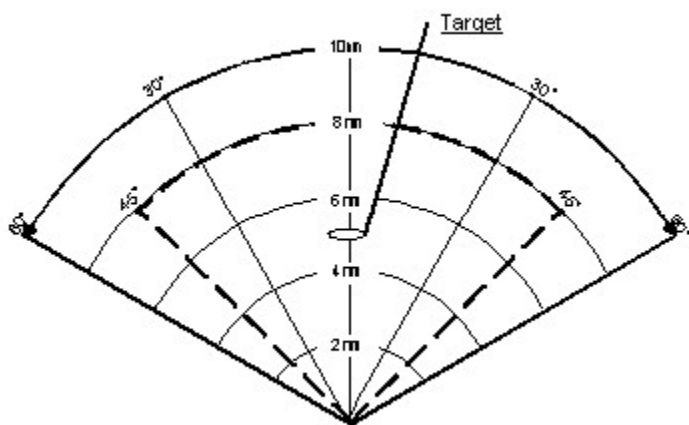
1-сурет. Шеңбер бойымен борттық радиолокатор (ARA) бойынша қонуға кіру рәсімі.



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



3-сурет. Қонуға кірудің тік бейіні



4-сурет. Екінші айналымға кету аймағы (солға және оңға)

21 тарау. Көзбен шолып ұшуға (VFR) арналған пайдалану минимумдары

115. Тікұшақтармен көзбен шолып ұшуға арналған пайдалану минимумдары Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидасының талаптарына сәйкес белгіленеді.

КҰҚ (VFR) бойынша ұшудың ең төменгі шарттары осы Қағиданың 5-қосымшасында келтірілген.

116. Егер тікұшақтар онда уақтылы басқа әуе кемелерін немесе олармен соқтығысып қалмау үшін қандай да болмасын кедергілерді табуға болатын жылдамдықта маневр орындаса 1500 м төмен ұшудағы көріну кезінде олардың ұшуына рұқсат етіледі.

117. Көзбен шолып ұшуға (VFR) арналған ең төменгі көріну. 5 км төмен көрінумен ұшу орындалғанда пилотқа кедергілерді көруге және олармен қақтығысып қалмауына мүмкін беру үшін (27-кестені қараңыз) көріну тікұшақ 30 секунд ішінде ұшып өтетін арақашықтықтан кем болмауға тиіс.

27-кесте

| Көріну (м) | Жылдамдық км/сағ.(kts) |
|------------|------------------------|
| 800        | 93 (50)                |
| 1500       | 185 (100)              |
| 2000       | 220 (120)              |

118. Тікұшақтармен КҰҚ ең төменгі шарттары бойынша ұшуларға арналған пайдалану минимумдары Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидасының талаптарына сәйкес белгіленеді.

119. Ұшу қауіпсіз биіктігі мен бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің ең төменгі мәндері, сондай-ақ, КҰҚ бойынша арнайы ұшулар бойынша ұшу кезіндегі көрінудің ең төменгі мәндері осы Қағиданың 6-қосымшасында келтірілген.

## **22 тарау. Тікұшақ айлақтарына (әуесайлақтарына) арналған жаттығу минимумдары**

120. АҰҚ бойынша жаттығуларды орындау кезінде АҰҚ бойынша өндірістік ұшуға жіберілмеген тікұшақтардың ұшып көтерілуіне және қонуына арналған тікұшақ айлақтарының (әуесайлақтарының) жаттығу минимумдары Ұшу құрамын даярлау бағдарламасына (ҰҚДБ) сәйкес белгіленеді.

121. ҰҚДБ-ға сәйкес АҰҚ бойынша жаттығуларды орындау кезінде АҰҚ бойынша өндірістік ұшуға жіберілмеген тікұшақтардың қонуға кіруіне арналған глиссаданың  $2^{\circ}30'-4^{\circ}(5^{\circ})$  еңістік бұрышы кезінде тікұшақ айлағының (әуесайлағының) жаттығу минимум бойынша шешім қабылдау биіктігі  $DH=N$  ж.т. ретінде анықталады.

Барлық жағдайларда шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) кемінде 100 м болып белгіленеді.

122. ҰҚДБ-ға сәйкес АҰҚ бойынша жаттығуларды орындау кезінде АҰҚ бойынша өндірістік ұшуға жіберілмеген тікұшақтардың қонуына арналған тікұшақ айлағының (әуеайлағының) жаттығу минимумы ҰҚЖ-дағы көріну алыстығы 11-кесте бойынша анықталады.

123. ҰҚДБ-ға сәйкес АҰҚ бойынша жаттығуларды орындау кезінде АҰҚ бойынша өндірістік ұшуға жіберілмеген тікұшақтардың ұшып көтерілуіне арналған тікұшақ айлағының (әуеайлағының) жаттығу минимумы қонуға арналған әуеайлақтың жаттығу минимумы тең болып белгіленеді.

28-кесте. ҰҚДБ-ға сәйкес АҰҚ бойынша жаттығуларды орындау кезінде АҰҚ бойынша өндірістік ұшуға жіберілмеген тікұшақтардың қонуына арналған тікұшақ айлақтарының (әуеайлақтарының) жаттығу минимумы ҰҚЖ-дағы көріну алыстығының мәні

| Қонуға кіру жүйесі | Шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі, м |         |         |         |         |         |                |
|--------------------|--------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|----------------|
|                    | 100-105                                    | 110-115 | 120-155 | 160-200 | 200-205 | 210-255 | 260 және астам |
| ҚЖР+ҚЖЖ, ҚЖР       | 1000                                       | 1200    | 1500    | 2000    | 2000    | 2500    | 3000           |
| ҚЖЖ                | 1000                                       | 1200    | 1500    | 2500    | 2500    | 3000    | 3000           |
| ЖЖРС               | -                                          | -       | -       | -       | 2500    | 3000    | 3000           |

## 23 тарау. Уақытша істен шыққан немесе толық көлемде жұмыс істемейтін жерүсті жабдықтарының қону минимумдарына тигізетін әсері

124. Жерүсті жабдығының ақаулығы жағдайында мұндай кіруге арналған ақаулы жабдықтың қонуға тигізетін әсері келтірілген 29 және 30-кестелерге сәйкес қарастырылады.

29-кесте. Істен шыққан немесе ақаулы жабдық – қону минимумына әсері

| Істен шыққан немесе ақаулы жабдық | Қону минимумына әсері                                               |              |       |                                                                         |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------------------------------------------------------------------------|
|                                   | CAT III A                                                           | CAT II       | CAT I | Дәлме-дәл емес жүйелер бойынша кіру                                     |
| ILS резервтік таратқышы           | Рұқсат етілмейді                                                    | Әсер етпейді |       |                                                                         |
| Сыртқы маркер                     | Егер тиісті жарияланған нұсқаулықтармен ауыстырылмаса, әсер етпейді |              |       | Қолданылмайды                                                           |
| Ортаңғы маркер                    | Әсер етпейді                                                        |              |       | Егер екінші айналымға кету нүктесі ретінде пайдаланылмаса, әсер етпейді |
| Жанасу аймағында                  |                                                                     |              |       | Әсер етпейді                                                            |

|                             |                                                                                                                                           |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ҰҚЖ-дағы RVR бағалау жүйесі | Егер мұны әуеайлақ тұрған мемлекет бекітсе, ҰҚЖ ортасындағы RVR-ге уақытша ауыстыруға болады. RVR көзбен шолу бағдарымен анықталуы мүмкін |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 30-кесте. Істен шыққан немесе ақаулы жабдық – қону минимумына әсері

|                                                          |                                                                                  |                                              |                  |                                                    |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------------|
| Жабдықтың істен шығуы немесе жұмыс қабілетінің төмендеуі | Қону минимумына әсері                                                            |                                              |                  |                                                    |
|                                                          | CAT III A                                                                        | CAT II                                       | CAT I            | Дәлме-дәл емес жүйелер бойынша кіру                |
| Жақындау шырақтары                                       | DH > 15 м (50 фут) қонуға кіруді орындау үшін рұқсат етілмейді                   |                                              | Рұқсат етілмейді | Жабдық болмаған кездегідей минимум                 |
| Жақындау шырақтары соңғы 210 м алынып тасталған.         | Әсер етпейді                                                                     |                                              | Рұқсат етілмейді | Жабдық болмаған кездегідей минимум                 |
| Жақындау шырақтары соңғы 420 м алынып тасталған          | Әсер етпейді                                                                     |                                              |                  | Жабдық болмаған кездегідей минимум                 |
| Жақындау шырақтарының қосалқы қоректену көздері          | Әсер етпейді                                                                     | RVR CAT I негізгі жабдығына арналған ретінде |                  | Әсер етпейді                                       |
| FATO қону шырақтары жүйесі                               | Рұқсат етілмейді                                                                 |                                              |                  | Негізгі жабдыққа арналған минимум. Тек қана күндіз |
| ҰҚЖ бүйірлік шырақтары                                   | Тек қана күндіз                                                                  |                                              |                  |                                                    |
| Осьтік шырақтар                                          | RVR 300 м тек қана күндіз                                                        | RVR 300 м Түнде - 550 м                      |                  | Әсер етпейді                                       |
| 30 м дейінгі аралықта орналасқан осьтік шырақтар         | Әсер етпейді                                                                     |                                              |                  |                                                    |
| Жерге қону аймағының шырақтары                           | Күндіз – RVR 300 м<br>Түнде - 550 м                                              |                                              |                  | Әсер етпейді                                       |
| Жақындау шырақтарына арналған қосалқы қоректену көздері  | Рұқсат етілмейді                                                                 |                                              |                  | Әсер етпейді                                       |
| Жермен жүру жолының шырақтар жүйесі                      | Әсер етпейді – қозғалыс жылдамдығының төмендеуіне байланысты кідірістерден басқа |                                              |                  |                                                    |

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының ұшуды  
жүргізу қағидасына  
5-қосымша

### Көзбен шолып ұшу қағидасы бойынша ұшу шарттары

|                               |                                    |                                                                                      |           |                                                                              |
|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------|
| Орны                          | Ұшу (аспаптық) жылдамдығы, км/сағ. | КҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі шарттары                                               |           |                                                                              |
|                               |                                    | жер бедерінің ең жоғары нүктесі үстіндегі бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі, м | көріну ,м | бұлттардың төменгі шекарасына дейінгі әуе кемелерінен тігінен арақашықтық, м |
| Ұшып шығу және қону аймағында |                                    |                                                                                      |           |                                                                              |

|                                                                                                                                    |                        |     |       |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----|-------|-----|
| Жазық және қыратты (су)                                                                                                            | 300 және одан да төмен | 150 | 2000  | 50  |
|                                                                                                                                    | 301-450                | 300 | 5000  | 100 |
| Таулы                                                                                                                              | 450 және одан да төмен | 300 | 5000  | 100 |
| Әуе жолдары, жергілікті әуе желілері мен белгіленген бағыттар бойынша конуға кіру және ұшып шығу схемасынан тыс әуеайлақ ауданында |                        |     |       |     |
| Жазық және қыратты (су)                                                                                                            | 300 және одан да төмен | 150 | 2000  | 50  |
|                                                                                                                                    | 301-450                | 300 | 5000  | 100 |
| Таулы (биіктігі 2000 м.).                                                                                                          | 450 и менее            | 400 | 5000  | 100 |
| Таулы (биіктігі 2000 м-ден жоғары)                                                                                                 | 450 және одан да төмен | 700 | 8 000 | 100 |

КҰҚ бойынша ұшу: күндіз 2000 м., түнде 4000 м төмен емес көріну кезінде орындалады.

### **(VFR) көзбен көру ұшулар үшін минималды көрініс**

| Көрініс, м | Жылдамдығы, км/с (kts) |
|------------|------------------------|
| 800        | 93 (50)                |
| 1 500      | 185 (100)              |
| 2 000      | 220 (120)              |

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының  
ұшуды жүргізу қағидасына  
6-қосымша

Ескерту. 6-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.

### **КҰҚ және түнде КҰҚ ең төменгі шарттары бойынша ұшуға арналған кедергілердің үстіндегі ең төменгі биіктік қорлары**

| Орны                                                                                                        | Кедергілердің үстіндегі ең төменгі биіктік қорлары, м |       | Жер бедерінің ең жоғары нүктесі үстіндегі бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі, м |       | Көріну, м |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------|-------|
|                                                                                                             | Күндіз                                                | Түнде | Күндіз                                                                               | Түнде | Күндіз    | Түнде |
| Денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсету бойынша шұғыл ұшу, іздестіру-құтқару жұмыстары және жаттығу ұшуы |                                                       |       |                                                                                      |       |           |       |
| Жазық және қыратты (су)                                                                                     | 50                                                    | 250   | 100                                                                                  | 300   | 1000      | 4000  |
|                                                                                                             |                                                       |       |                                                                                      |       |           |       |

|                                          |     |     |     |     |      |      |
|------------------------------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|
| Таулы                                    | 300 | -   | 400 | -   | 2000 | -    |
| Аса маңызды ұшу және ӘК озуы бойынша ұшу |     |     |     |     |      |      |
| Жазық және қыратты (судың үстіңгі жағы)  | -   | 400 | -   | 450 |      | 4000 |

1. Ұшып шығу (қонуға кіру) схемасынан тыс әуеайлақ ауданында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы бағыт осінен екі жақтан күндіз 5 км, түнде - 10 км болып белгіленеді.

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

3. Жергілікті әуе желілері мен ұшудың белгіленген бағыттары бойынша ұшу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағының ені: күндіз - жергілікті әуе желісі, ұшу бағыты шеңберінде, түнде - жергілікті әуе желісі, ұшу бағыты осінен екі жақтан 25 км болады.

4. Авиациялық жұмыстар ауданында ұшу кезінде - бағыт осінен екі жақтан 5 км болады.

5. Бұлттардың төменгі шекарасының нақты және болжанып отырған биіктігі 150 м төмен және аспаптық ұшу жылдамдығы 300 км/сағ аспайтын әуе кемелері үшін көріну 3000 м және одан астам болғанда жазық немесе қыратты жерде күндізгі ұшу кезінде жасанды кедергілердің биіктігі ескерілмейді.

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының ұшуды  
жүргізу қағидасына  
7-қосымша

**Ескерту. 7-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

## **АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшудың белгіленген айқын қауіпсіз биіктігі**

| Ұшу жылдамдығы (айқын), км/сағ                                        | Қауіпсіз ұшу биіктігі (айқын), м |               |                           |
|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------|---------------------------|
|                                                                       | А Ұ Қ бойынша                    | К Ұ Қ бойынша | КҰҚ бойынша арнайы ұшулар |
| Ұшып көтерілу және қону аймағында 300 және төмен (шеңбер бойынша)     | 300                              | 100           | 50                        |
| 300-ден жоғары (шеңбер бойынша)                                       | 300                              | 200           | -                         |
| Әуе жолдары, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша жақындау ауданында |                                  |               |                           |
| а) жазық және қыратты жерде және су кеңістігі үстінде:                |                                  |               |                           |
|                                                                       | 600                              | 100           |                           |

|                                                                               |     |     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|-----------|
| 300 км/сағ және төмен: күндіз күнде                                           | 600 | 400 | 50<br>250 |
| 301-450 км/сағ аралығында                                                     | 600 | 200 | -         |
| 450 км/сағ жоғары                                                             | 600 | -   | -         |
| б) таулы жерде (биіктігі 2000 м дейін) 450 км/сағ және төмен                  | 900 | 300 | 300       |
| в) таулы жерде (биіктігі 2000 м дейін және одан жоғары) 450 км/сағ және төмен | 900 | 600 | 300       |
| 450 км/сағ жоғары                                                             | 900 | -   | -         |

1. Ұшып көтерілу және қону аймағында ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы АҰҚ бойынша ұшу кезінде – 10 км, КҰҚ бойынша ұшу кезінде – ұшу бағыты осінен екі жақтан 5 км болады. Радиолокациялық бақылау болған кезде 10 км, ал радиолокациялық бақылау жоқ болған кезде бағыт осінен екі жақтан 25 км; КҰҚ бойынша ұшу кезінде – дәліз ені шеңберінде болады.

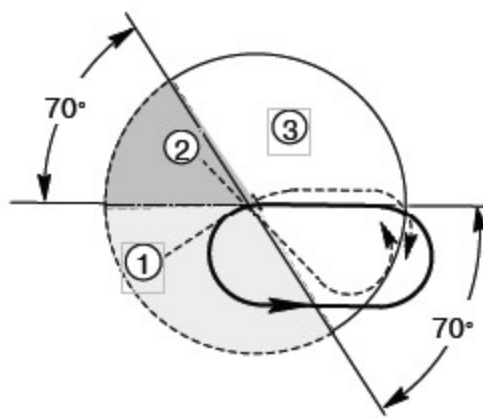
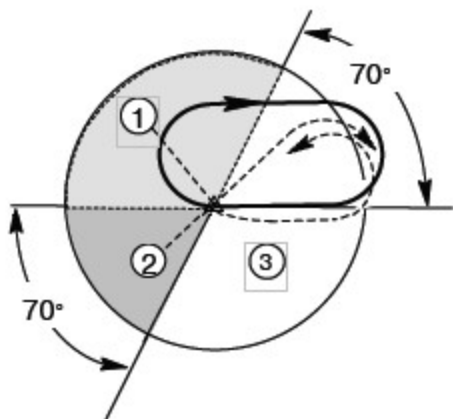
Әуе кемелерінің барлық үлгілері үшін айқын қауіпсіз биіктігінің көрсетілген мәндері 4-бұрылудан шығуға дейін қонуға кіру схемасы бойынша ұшу кезінде сақталады. 4-бұрылудан шығу нүктесінен 1-бұрылуға дейінгі учаскеде ұшу биіктігі мен кедергілерді есепке алу жолағының ені "Әуе кемелерінің ұшуын жүргізу" (Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) II том "Көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемасын жасақтау" деген ИКАО құжатының талаптарына сәйкес белгіленеді және осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта көрсетіледі.

Жергілікті жер бедерінің шарттары бойынша немесе басқа да себептермен бұл талаптарды орындау мүмкін емес болған жағдайларда, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органы бекітетін арнайы қонуға кіру схемалары қолданылады.

2. Әуе жолдары, ЖӘЖ және белгіленген бағыттар бойынша қауіпсіз биіктікті және төменгі қауіпсіз эшелонды есептеу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы АҰҚ бойынша ұшу кезінде - бағыт осінен екі жақтан 25 км, ал КҰҚ бойынша ұшу кезінде – жоларна (ЖӘЖ, белгіленген бағыт) ені шеңберінде болады.

3. Шеңбер бойынша ұшу жылдамдығы 300 км/сағ және төмен әуе кемелері үшін жеке жағдайларда таулы әуеайлақтарда КҰҚ бойынша ұшу кезінде жергілікті жер бедері асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағының ені азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган шешімі бойынша қысқартылады, ол туралы осы әуеайлақта ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықта (аэронавигациялық паспортта) көрсетіледі.

## Күту аймағына кіру рәсімдері Кіру секторлары



### 1-сектор. Қосарлас кіру:

- 1) күту нүктесіне шыққаннан кейін кіру бағытына кері курсқа бұрылуды орындау және күту аймағы үшін белгіленген уақытқа қарау;
- 2) күту нүктесіне шығу үшін бұрылуды (солға немесе оңға) орындау;
- 3) күту нүктесіне екінші рет шыққаннан кейін күту аймағында ұшу үшін бұрылуды орындау керек.

### 2-сектор. Қайырмалы кіру:

- 1) күту нүктесіне шыққаннан кейін күту аймағына кері бағыттан  $30^{\circ}$ -қа ерекшеленетін бағытқа бұрылуды орындау;
- 2) осы бағытпен ұшуды орындау:  
күту аймағы үшін көрсетілген уақыт ішінде;  
егер DME пайдаланылса, белгіленген арақашықтыққа дейін бару;  
егер аймақ VOR-дан радиалмен және DME бойынша арақашықтықпен шектелсе, дәлме-дәлдігіне қарай көрсетілген шектеулерге дейін бару;
- 3) күту нүктесіне кіру бағыты жағына бұрылуды орындау;
- 4) күту нүктесіне екінші рет шыққаннан кейін күту аймағында ұшу үшін бұрылуды орындау керек.

### 3-сектор. Тура кіру.

Күту нүктесіне шыққаннан кейін ұйғарылған жаққа бұрылуды орындау және күту аймағында ұшуды жалғастыру керек.

Күту аймағынан шығу күту аймағының (күту аймағына кіру нүктесі) бақылау нүктесі арқылы жүзеге асырылады.

Көрсетілген уақытта күту аймағын тастап шығуға рұқсат алынған кезде экипаж күту пунктін көрсетілген уақытта тастап шығып, күту аймағында ұшы схемасында белгілеген шектер шеңберінде схеманы түзетуі керек.

Радиолокациялық бақылау болған кезде ӘҚК диспетчері схеманың кез келген нүктесінен әуе кемесін күту аймағынан шығаруы мүмкін.

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының ұшуды  
жүргізу қағидасына  
9-қосымша

**Ескерту. 9-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

### **Күту аймағында ұшу қағидасы**

| Биіктігі/эшелон, метр                                           | Қалыпты жағдайлар                                 | Турбуленттілік жағдайлары                         |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 4250 метрге дейін (FL 140) қоса алғанда                         | А және В санатындағы әуе кемелері үшін 320 км/сағ | А және В санатындағы әуе кемелері үшін 315 км/сағ |
|                                                                 | С және Д санатындағы әуе кемелері үшін 430 км/сағ | 520 км/сағ 1)                                     |
| 4250 жоғары (FL 140) - 6100 метрге дейін (FL 200) қоса алғанда  | 450 км/сағ 2)                                     | 520 км/сағ немесе 1) төмендігіне байланысты 0.8 М |
| 6100 жоғары (FL 200) - 10350 метрге дейін (FL 340) қоса алғанда | 490 км/сағ 2)                                     |                                                   |
| 10350 метрден жоғары (FL 340)                                   | 0.83 М (MAX саны)                                 |                                                   |

1) турбуленттілік жағдайларынан есептелген 520 км/сағ немесе 0.8 М жылдамдық күту аймағында ұшу үшін тек қана ӘҚК органы алдын-ала рұқсат еткеннен кейін пайдаланылады;

2) бағыттар құрылымымен байланысты күту схемасы үшін 520 км/сағ ұшу жылдамдығы пайдаланылады.

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының ұшуды  
жүргізу қағидасына  
10-қосымша

**Ескерту. 10-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

### **АҰҚ бойынша ұшып шығуға және ұшып келуге шешім қабылдау**

| Белгіленген әуеайлақта                    |                  | Есеп бойынша белгіленген әуеайлаққа | Оларға дейін ұшу белгіленген әуеайлақтың шешім қабылдау биіктігінен (ең төменгі құлдилау |
|-------------------------------------------|------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Іс жүзіндегі ауа райы (бұлттардың төменгі | ұшып келу уақыты |                                     |                                                                                          |

| Нұсқалары | шекарасының биіктігі, ҰҚЖ-дағы көріну, жел) | қарсаңындағы ауа райы болжамы | дейін ұшу ұзақтығы             | биіктігі) қамтамасыз етілетін қосалқы әуеайлақтар саны |
|-----------|---------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 1         | Белгіленген ең аз шамадан төмен емес        | Ең аз шамадан төмен           | 2 сағ дейін 2-5 сағ аралығында | 1<br>2 немесе 1*                                       |
| 2         | Іс жүзіндегі ауа райына байланысты емес     | Ең аз шамадан төмен           | 1 сағ және одан астам          | 1                                                      |
| 3         | Іс жүзіндегі ауа райына байланысты емес     | Ең аз шамадан төмен           | 5 сағ астам                    | 2 немесе 1*                                            |

\* Бұл жағдайда, егер ұшып келу уақыты қарсаңындағы ауа райы болжамында белгіленген минимумнан бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 100 м және көріну 1000 м жоғары болатындығы көзделсе, қосалқы әуеайлақ таңдап алынады.

Бұл ретте егер белгіленген (қосалқы) әуеайлаққа ұшып келу уақыты АҰҚ бойынша ұшып шығуға шешім қабылдау кезінде болжанып отырған көрінудің және (немесе) бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің төмендеу кезеңімен ( ВЕСМГ, аббревиатура ағылшын тілінде) сәйкес келсе, олардың ең аз мәні ескеріледі.

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясының ұшуды  
жүргізу қағидасына  
11-қосымша

## Көзбен шолып ұшу және АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемаларын ұшу тексеру актісінің нысаны

(ҰРТЖ және байланыстың жерүсті құралдарын пайдалануды жүзеге асыратын ұйым/әуе қозғалысын басқару үшін ҰРТЖ және байланыс құралдарының дабылдарын пайдаланатын ұйым атауы)

БЕКІТУГЕ ҰСЫНАМЫН

БЕКІТЕМІН

(АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемасы үшін пайдаланылатын ҰРТЖ құралдарын пайдалануға жауапты тұлға)

(АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемаларын пайдалануды жүзеге асыратын

(құрылтай құжаттарына сәйкес

ұйымның құрылтай құжаттарына сәйкес \_\_\_\_\_

басшы лауазымының атауы) \_\_\_\_\_

ұйым атауы) \_\_\_\_\_ (қолы) (аты-жөні, тегі)

\_\_\_\_\_  
M.O.

(қолы) (аты-жөні, тегі)

\_\_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_\_ "

\_\_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_\_ "

Аспаптар бойынша ұшу схемаларын (көзбен шолып ұшу схемалары) ұшу тексеру

АКТісі

\_\_\_\_\_  
(АҰҚ/ІАР схемаларының үлгісі: әуе жолы, әуе жолынан тыс бағыт, қонуға кіру схемасы, **әуежайдың** (әуе торабының) ұшып келу мен ұшып шығу бағыттарының және т.б. схемасы)

\_\_\_\_\_  
(әуежай/әуе торабы атауы)

20\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_ 20\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_ аралығындағы кезеңде\_ № \_ ұшуды бақылау аппаратурасымен жабдықталған **борт. № \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ ЗӘК экипажы**

\_\_\_\_\_  
(АЛК үлгісі) (раст. нөмірі) (ЗӘК пайдаланатын авиакәсіпорын атауы), (ұшу тексеруінің түрі: енгізу, жылдық, арнайы)

\_\_\_\_\_  
(АҰҚ/ІАР схемасының үлгісі: №... әуе жолы, ҚМБ-дан - \_\_\_\_\_<sup>о</sup> қонуға кіру схемасы, ұшып келу мен ұшып шығу бағыттарының схемасы, FSM схемасы және т.б.)

**АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемаларының ұшу тексеруін жүргізді.**

**Ұшу тексеруін мыналар орындады:**

Зертхана - әуе кемесінің командирі \_\_\_\_\_ (тегі, аты-жөні)

Борттық инженер – ұшу зертханасының сынаушысы \_\_\_\_\_ (тегі, аты-жөні)

АҰҚ/ІАР схемалары жөніндегі маман( \_\_\_\_\_ (тегі, аты-жөні)  
қажеттілігіне қарай)

ӘҚҚ қызметінің өкілі \_\_\_\_\_ (тегі, аты-жөні)

Объект басшысы \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(АҰҚ/ІАР схемасына арналған құралды аты-жөні)  
пайдалануға жауапты тұлға)

**АҰҚ/ІАР схемасының ұшу тексеруі** \_\_\_\_\_ (АҰҚ/ІАР схемасының үлгісі: № ... әуе жолы,.....ҚМБ-дан қонуға кіру схемасы және т.б.)

№ \_\_\_\_\_  
**параметрлерін өлшеу ҚР Көлік және коммуникация**  
(раст. нөмірі) (АҰҚ/ІАР схемасы бойынша ұшуды қамтамасыз етуге арналған ҰРТЖ құралының үлгісі)

**министрлігінің 2011 ж. " \_\_\_\_\_ " " \_\_\_\_\_ " № \_\_\_\_\_ Бұйрығымен бекітілген "Қазақстан Республикасы АА әуеайлақтарында көзбен шолып ұшу және аспаптар бойынша ұшу схемаларын айналып ұшу жөніндегі бағдарламаға" сәйкес жүргізілді. Тексеру мен өлшеу нәтижелері ұшу тексеруі актісіне қоса берілген кестелерде келтірілген.**

**ҚОРЫТЫНДЫ**

\_\_\_\_\_ **дабылдарын пайдалана отырып**  
(раст. нөмірі) (АҰҚ/ІАР схемасы бойынша ұшуды қамтамасыз етуге арналған ҰРТЖ құралының үлгісі)

\_\_\_\_\_ **әуежайынан (әуе торабынан) АҰҚ/ІАР аспаптары бойынша ұшу схемасы**

(әуежай/әуе торабы атауы)

\_\_\_\_\_ **ИКАО "Әуе кемелерінің ұшуын жүргізу" (**  
№ ... әуе жолы, ҚМБ-дан қонуға кіру схемасы және т.б..)

**(Doc 8168 OPS/611 (PANS-OPS) құжатының және әуежайдың/әуе торабының қолданыстағы аэронавигациялық паспорты талаптарына сәйкес келеді (сәйкес келмесе себебі көрсетілуі керек) және шектеусіз (шектеулері болса себебі көрсетілуі керек) аспаптар бойынша ӘК ұшуын қамтамасыз ету үшін жарамды.**

**Қосымша. Схеманы ұшу тексеруінің және ҰРТЖ жерүсті құралының параметрлері мен сипаттамаларын тексеру және өлшеу нәтижелерінің кестесі (лері)**

\_\_\_\_\_ (АҰҚ/ІАР схемасы бойынша ұшуды қамтамасыз етуге арналған ҰРТЖ құралының үлгісі)

№ \_\_\_\_\_ **2 дана, \_\_\_\_\_ парақ.**

(раст. нөмірі)

**Акт 3(5) данада жасалды:**

**№ 1 дана - азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға;**

**№ 2 дана - аспаптар бойынша ұшу схемаларын пайдалануды жүзеге асыратын ұйымға;**

**№ 3 дана – ҰРТЖ және байланыс құралдарын пайдалануды жүзеге асыратын ұйымға (аспаптар бойынша ұшу схемасы пайдалануға берілген кезде -2 дана), - КРТЖП қызметіне;**

**№ 4 дана – аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеушіге;**

**№ 5 дана – пайдалануында зертхана - әуе кемелері бар авиациялық кәсіпорынға**

Зертхана - әуе кемесінің командирі

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_  
(қолы)

Борттық инженер – ұшу зертханасының сынаушысы

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_  
(қолы)

АҰҚ/ІАР схемалары жөніндегі маман (қажеттілігіне қарай)

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_  
(қолы)

ӘҚҚ қызметінің өкілі

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_  
(қолы)

Объект басшысы \_\_\_\_\_

(АҰҚ/ІАР схемасына арналған құралды пайдалануға жауапты тұлға)

\_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ ж. " \_\_\_\_ " \_\_\_\_  
(қолы)

Қазақстан Республикасының  
азаматтық авиациясында ұшуды  
жүргізу қағидасына  
12-қосымша

**Ескерту. 12-қосымшаға өзгеріс енгізілді - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

**Әуе кемелерін және пайдаланушыларды тік эшелондау минимумы 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) мен 410 (12500 м) арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат ету талаптары**

1. ӘК мен пайдаланушыларды тік эшелондау минимумы 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) мен 410 (12500 м) арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат етудің осы талаптары (бұдан әрі – Талаптар) ӘК рұқсаты мен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тік эшелондаудың қысқартылған аралықтары (бұдан әрі – RVSM, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) жағдайларында ұшатын ӘК-ның салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипаттамаларын бақылауды ұйымдастыруды анықтайды.

2. RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу үшін ӘК-да тік навигациялық сипаттамалары бар жабдық орнатылған, ұшуға жарамдылығын сақтау (техникалық қызмет көрсету және жөндеу) бағдарламалары мен RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу қағидасы әзірленген болуы тиіс.

3. RVSM қолданып ұшуға рұқсат ету үрдісі мынадай кезеңдерден тұрады:

- 1) ӘК түрлерінің топтарын анықтау;
- 2) ӘК мен пайдаланушыны RVSM қолданып ұшуға рұқсат ету;

- 3) биіктікті ұстап тұру сипаттамасын бақылау;
- 4) ұшуға жарамдылығын сақтау (әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету тәртібі).

4. Салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипаттамаларына қойылатын техникалық талаптар жеке ӘК салыстырмалы биіктікті ұстап тұру қателерінің жиынтығына қолданылып, мынадай төрт талапқа жауап береді:

- 1) биіктік бойынша жиынтық қатенің үлесі (бұдан әрі –TVE, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы), бұлардың абсолюттік шамасы 90 м (300 фут) жоғары –  $2,0 \times 10^{-3}$  төмен;

- 2) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 150 м (500 фут) жоғары –  $3,5 \times 10^{-6}$  төмен;

- 3) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 200 м (650 фут) жоғары –  $1,6 \times 10^{-7}$  төмен;

- 4) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 290 – 320 м (950 – 1050 фут) шегінде –  $1,7 \times 10^{-8}$  төмен.

5. Тік эшелондау құралдарының (бұдан әрі – ТӘҚ) техникалық сипаттамаларына қойылатын талаптар төмендегі талаптарды қатар орындайды көздейді:

- 1) биіктікті өлшеудің жүйелі қатесі (бұдан әрі – ASE, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) -  $\pm 25$  м ( $\pm 80$  фут) аспайды;

- 2) ASE-нің ең жоғары абсолюттік мәні 37 м (120 фут) аспайды;

- 3) ASE-нің абсолюттік мәнінің және биіктікті өлшеудің 3 стандартты ауытқуының жиынтығы –75м (245 фут) аспайды. Сертификаттауға өтінімді 01.01.2000жылдан кейін берген ӘК үшін – RVSM қолданылатын пайдалану режимдерінің толық ауқымында 60м (200 фут) аспайды;

- 4) белгіленген биіктіктен ауытқу дабылнамасының іске қосылу шегі  $60 \pm 20$  м ( $200 \pm 65$  фут);

- 5) белгіленген ұшу биіктігін ұстап тұру қатесінің орташа текшелік ауытқуы 13,3 м (43,7 фут) аспауы тиіс;

- 6) биіктік өлшейтін негізгі аспаптардың сигнал берілмейтін ықтимал істен шығуы бір сағаттық үш кезінде  $1 \times 10^{-5}$  аспайды;

- 7) 2 әуе кемесі кездескен жағдайда тігінен жабу мүмкіндігі  $1,7 \times 10^{-8}$  аспайды.

6. Әрбір ӘК биіктік өлшейтін тәуелсіз жүйенің кем дегенде үшеуімен жабдықталады, олардың кем дегенде екі жүйесі автоматты бақылау құралдарын қамтамасыз етеді.

7. Биіктік өлшейтін екі негізгі жүйенің әрқайсысының құрамына мынадай құрамдас бөліктер кіреді:

1) мұз қататын жерде орнатылған болса, мұз қатудан қорғалған статикалық қысым қабылдағыш,;

2) экипаждың аспаптар тақтасында ағымдағы биіктікті сәйкестендіруді, сәйкестендірілетін биіктік туралы деректерді жерге автоматты түрде беруге арналған ақпаратты қамтамасыз ететін барометрлік биіктікті өлшеу және сәйкестендіру құралдары;

3) статикалық қысым қабылдағыш қателерінің орнын автоматты түрде толтыру (қажет болған жағдайда).

4) ұшу эшелонының белгіленген биіктігінен ауытқуды бақылау және дабыл беру жүйесі.

5) ӘҚК органына абсолюттік барометрлік биіктік туралы деректерді беруді қамтамасыз ететін жабдық;

#### 8. Әрбір ӘК:

1) қайталама шолу радиолокациясының (бұдан әрі – ҚШРЛ) ұшу биіктігі туралы деректер беретін және ұшу биіктігін ұстап тұру үшін қолданылатын биіктік өлшеу жүйесімен бірге жұмыс істейтін қабылдағыш-жауап бергішімен жабдықталады. 2012 жылдың 1 қаңтарынан бастап барлық ӘК 7,62 м (25 фут) немесе одан да жоғары дәлдікпен барометрлік биіктік туралы ақпарат беретін ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергішімен жабдықталатын болады;

2) ұшу биіктігінің белгіленген биіктігін автоматты түрде ұстап тұру жүйесімен;

3) эшелонның белгіленген биіктігін автоматты түрде ұстап тұру сигналдарын беруді қамтамасыз ететін жүйесімен жабдықталады.

9. Белгіленген биіктікке автоматты түрде шығу функциясын іске асыру кезінде статикалық қысым қабылдағыштың, ол болған жағдайда, аэродинамикалық қатесінің орнын толтыруды есепке ала отырып, ұшудың ағымдағы биіктігі сигналдары қолданылады.

#### 10. ТӘҚ ӘК әрбір түрінде:

1) сертификаттауға өтінімді 01.01.2000 жылдан кейін берген ӘК түрі үшін  $\pm 60$ м (200фут), пайдаланымдағы ӘК үшін  $\pm 75$ м (245 фут) шегінде биіктік өлшеу қатесін;

2) турбуленттілік пен екпінді жел болмаған жағдайда автоматты басқару жүйесінің биіктікті  $\pm 20$ м (65 фут) шегінде ұстауын, эшелонның белгіленген биіктігіне автоматты түрде шығу мүмкіндігі болған жағдайда негізгі биіктік өлшегішіндегі ӘКК сәйкестендіретін биіктік пен биіктікті ұстап тұру жүйесіндегі шығыс сигналдары арасындағы  $\pm 10$ м (30 фут) аспайтын айырмашылықты;

3) белгіленген эшелон биіктігінен  $60 \pm 20$ м. ( $200 \pm 65$  фут) аспайтын ауытқу дабылнамасын. Эшелонды ауыстырған жағдайда абсолюттік биіктік бойынша 45м аспайтын қысқа уақыттық ауытқуды қамтамасыз етеді.

11. ӘК RVSM-мен ұшуға рұқсат берер алдында пайдаланушы мынадай іс-шараларды жүзеге асырады:

1) статикалық қысым қабылдағыштардың тақталарының жай-күйін және статикалық қысым қабылдағыштар ауданындағы фюзеляждың бетін тексереді;

2) биіктік өлшегіштердің аспаптық қателерін анықтау бойынша жерден тексеру жүргізеді;

3) Эшелондармен ұшу кезінде негізгі биіктік өлшегіштердегі көрсеткіштер арасындағы айырмашылықтарды анықтайды. ӘК түріне арналған биіктік өлшегіштің жүйелі қатесінің абсолюттік шамасы мен осы түрдегі әрбір ӘК ішінен борттағы биіктік өлшегіштің ең жоғары аспаптық қатесі жиынтығының осы Талаптардың 10-тармағы 1), 2) тармақшаларындағы талаптардан аспайтынын тексереді;

4) осы Талаптардың 1-қосымшасына сәйкес 8850 – 12500 м. (FL 290 – 410) биіктік аралығындағы 3 эшелонда рейстік ұшулар кезінде автоматты басқару жүйесінің биіктікті ұстап тұру қатесін анықтайды. Бұл жағдайда биіктік көрсеткішінің биіктікті автоматты басқарудың тұрақталатын жүйесінен ауытқуы 20м аспайды;

5) белгіленген эшелонға автоматты түрде шығу функциясы бар ӘК үшін барометрлік биіктік пен биіктікті ұстап тұру жүйесіне келіп түсетін сигналдар арасындағы айырмашылықтың  $\pm 10$ м аспайтынын пайдалану құжаттамасын жер үстінде (зертханада) тексеру мен талдау материалдарында растайды;

6) ӘК қактығысуды ескертудің борттағы жүйесімен жабдықтайды (II ҚЕБЖ);

7) RVSM қолданылатын өңірде пайдаланылуы мүмкін деген ӘК анықтайды;

8) ӘК шығарушыдан RVSM жағдайында ұшу талаптарына сәйкестігін растайтын сертификаттық құжаттар және орындауға қажет пайдалану (сервистік) бюллетеньдерін сұрайды;

9) қажет болған жағдайда, шарт негізінде борттағы жабдықтардың толық жинақталғанын анықтайтын пайдалану бюллетеньдері (қызметтік жазбалар) мен пайдалану құжаттары бойынша сертификаттық құжаттардағы ӘК-ға қойылған талаптарға сәйкестігін қамтамасыз ету бойынша жұмыстарды ұйымдастырады.

10) Ұшуды жүргізу нұсқаулығына, Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына және Пайдаланушыға техникалық қызмет көрсетілгенін реттеу нұсқаулығына ұшуларды ұйымдастыру, ӘК және авиация персоналын RVSM жағдайында ұшуға дайындау жағынан толықтырулар әзірлеп, енгізеді;

11) инженерлік-авиациялық қызметтің ТӘҚ қызмет көрсетуге дайындығын және авиация персоналының уәкілетті орган бекіткен үлгілік бағдарламаларға сай білім алуын қамтамасыз етеді;

12) тиісті ұйымдармен шарт жасау негізінде ӘК жарияланған даналарының нормативтік талаптарға сәйкестігін бағалау жұмыстарын ұйымдастырады.

12. Эшелондар бойынша рейстік ұшулар жағдайында эшелонға жақындаған жағдайда эшелонның белгіленген биіктігінен ауытқу дабылнамасының іске қосылғанын және одан әдейі ауытқуын растайды. Бұл жағдайда, дабылнаманың іске қосылу шегі осы Талаптың 11-тармағы 3) тармақшасындағы талаптардан аспайды.

13. ӘК-ның ұшуға жарамдылығын бекітуге қатысты бір топқа жатады деп төмендегі талаптар орындалған жағдайда саналады:

1) ӘК-ның конструкциялық сызбасы атаулы түрде бірдей және олар ӘК түрінің бір сертификатына, сертификатқа жасалған өзгеріске немесе толықтыруға сәйкес бекітіледі;

2) әрбір ӘК-ның статикалық қысым өлшеу жүйелері атаулы түрде бірдей. Статикалық қысым қабылдағыштың (бұдан әрі – SSE, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) қатесіне байланысты түзетулер ӘК-ның барлық топтары үшін бірдей;

3) RVSM-ге байланысты жабдыққа қойылған ең аз талаптарды орындауға арналған әрбір ӘК-да орныталған борт жабдықтарының жиынтығы жасап шығарушының бірдей техникалық талаптарына жауап береді, нөмірлері де бірдей.

14. Осы Талаптың 2-қосымшасында көрсетілген ӘК-ның әрбір түрі уәкілетті органнан RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат алады.

15. Басқа мемлекетте тіркелген, батыста шығарылған ӘК данасына рұқсат алу үшін пайдаланушы ӘК тіркелген мемлекеттің уәкілетті органына немесе авиация әкімшілігіне осы Талаптың 17-тармағында аталған құжаттарды ұсынады.

16. Батыста шығарылған ӘК-ге RVSM жағдайында ұшуға рұқсат беру жұмыстары сервис хаттарының (бұдан әрі – SL, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы), сервис бюллетеньдерінің (бұдан әрі – SB, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы), инженерлік нұсқаулардың (бұдан әрі – EO, ағылшын тіліндегі аббревиатурасы) талаптары, RVSM-ге қатысты басқа да құжаттамалар мен пайдаланушылардың RVSM қолданып ұшуға арналған ТӘҚ жұмыстарын орындауға құқы бар сертификатталған техникалық орталықтармен жасаған шарттары негізінде жүргізіледі.

17. RVSM жағдайында ұшуға рұқсат алу үшін пайдаланушы уәкілетті органға мынадай құжаттар ұсынады:

1) еркін нысанда жазылған өтініш;

2) ӘК жасап шығарушының немесе дайындаушы-зауыттың, я болмаса шетел мемлекетінің ӘК-не қойылған талаптарға, RVSM жағдайында ұшу үшін ӘК түріне қойылатын талаптарға сәйкестігі туралы қорытындысы (ҰПН-дағы немесе

пайдалану құжаттарындағы ӘК-ға RVSM жағдайында ұшуға рұқсат беру туралы жазбалардың көшірмелері немесе орнатылған жабдықтардың тізбесі жазылған ӘК түріне берілген рұқсат ету туралы сертификаттың көшірмесі);

3) рұқсат етілген тізбеден, ӘК-ның RVSM жағдайында ұшуына қойылатын талаптардан өзгеше биіктік өлшегіш жабдықтың сәйкестігі туралы мәліметтер (қажет болған жағдайда);

4) пайдалану бюллетеньдерінің орындалғаны және ӘК-ға ТӘҚ орнату жөнінде орындалған жұмыстар туралы акт (қажет болған жағдайда);

5) Ұшуды жүргізу нұсқаулығына, Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына және пайдаланушыға техникалық қызмет көрсетілуін реттеу бағдарламасына жасалған толықтырулар;

6) жабдықтардың негізгі ең аз тізбесі (MMEL) және RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуға байланысты борт жүйелері қамтылған тиісті пайдалану талаптары негізінде жасалған жабдықтардың ең аз тізбесі (MEL);

7) ұшу және инженерлік-техникалық персоналдың дайындықтан өткені және рұқсаты туралы мәліметтер;

8) пайдаланушы бекіткен, инженерлік-авиациялық қызметтің дайындығы туралы акт;

9) RVSM жағдайында ұшатын пайдаланушы туралы осы Талаптың 3-қосымшасында келтірілген нысандағы деректер;

10) RVSM жағдайында ұшатын ӘК туралы осы Талаптың 3-қосымшасында келтірілген нысандағы деректер;

11) уәкілетті орган немесе уәкілетті органға қарасты ұйым берген, RVSM жағдайында ұшуға арналған ТӘҚ орнатылғанын растайтын ӘК-ның ұшуға жарамдылығын сертификаттаудың немесе ӘК инспекторлық тексерудің үлгілік бағдарламасының көшірмесі.

18. ӘК сәйкес, уәкілетті орган RVSM жағдайларында пайдаланушы мен ӘК ұшуға рұқсат рәсімдейді және кейін ұшу биіктігін ұстап тұру дәлдігін бақылаудан өтеді деген шартпен пайдаланушының сертификатын пайдалану жөніндегі арнайы ережелер мен осы Талаптардың 4 қосымшасында берілген нысан бойынша рұқсат беру туралы тиісті жазбаларды жасайды.

RVSM-мен ӘК үшін ұшуға рұқсат пайдаланушыға 2 жылдық мерзімге беріледі.

19. бұрын жіберілген ӘК RVSM жағдайларында ұшуға берілген рұқсатты ұзарту үшін пайдаланушы уәкілетті органға төмендегі құжаттарды ұсынады:

1) еркін үлгіде жазылған өтініш;

2) ӘК-де техникалық қызмет көрсету бойынша сервистік жұмыстардың жүргізілуі жөнінде технологиялық карталарға сәйкес, орныққан қысым қабылдағыштарының жай-күйін тексеру актісі;

3) Осы Талаптардың 1 қосымшасының үлгісі бойынша ұшуда биіктікті өлшейтін аспап көрсеткіштерін салыстыру арқылы биіктікті өлшеудің негізгі арналарының дұрыс жұмыс істейтіндігіне әлсін-әлсін бақылау жүргізу туралы ақпарат;

4) салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипаты өткендігін растайтын ақпарат;

5) RVSM жағдайларында ӘК ұшуға жіберілген рұқсатының көшірмесі;

6) осы Талаптардың 3 қосымшасында берілген үлгі бойынша RVSM жағдайларында ұшуды орындап жүрген пайдаланушы туралы мәліметтер;

7) осы Талаптардың 5 қосымшасында берілген үлгі бойынша RVSM жағдайларында ұшуды орындап жүрген ӘК туралы мәліметтер;

8) Ұшуды жүргізу жөніндегі басшылыққа, техникалық қамтамасыз ету бағдарламасына және MEL мен пайдаланушының техникалық қызмет көрсетуін реттеу жөніндегі басшылыққа толықтырулар:

20. тігінен эшелондау құралдарының ұшуға жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетуге төмендегілер кіреді:

1) ӘК-де техникалық қызмет көрсету бойынша сервистік жұмыстарды жүргізу жөніндегі технологиялық карталарға сәйкес орныққан қысым қабылдағыштарының жай-күйін тексеру;

2) күн қысымына сәйкес келетін бақылау нүктесінде ӘК тігінен эшелондау жүйелерінің көрсеткіштерін тексеру;

3) параметрлерді есепке алу журналдарына тексеру нәтижесін жаза отырып, ұшу эшелонына сәйкес келетін бақылау нүктелерінде зертханада ӘК тігінен эшелондау жүйелерін тексеру;

4) TOPЖ жауап бергішінің барометрлік биіктікті өлшейтін аспаптармен байланыстылығын тексеру, бұл жағдайда көрсеткіш бойынша және ұшақ жауап бергішінің кодында биіктік маңыздылығының әртүрлілігі немесе неғұрлым жоғары дәлдігі 30 м. (100 фут) (2012 жылғы 1 қаңтардан бастап – 7,62 м. (25 фут) аспайды.

5) ӘК сервистік қызмет көрсету және жөндеуден кейін биіктікті өлшеудің жиынтық қателігіне бағалау жүргізу;

6) ұшуда биіктікті өлшейтін аспап көрсеткіштерін салыстыру арқылы биіктікті өлшеудің негізгі арналарының дұрыс жұмыс істейтіндігіне әлсін-әлсін бақылау жүргізу, бұл жағдайда көрсеткіш айырмашылығы 60 м. артық емес (200 фут ).

21. RVSM-мен кеңістікте ұшуға рұқсаты бар ӘК, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасына қатысады.

22. 290 және 410 эшелондар арасында 300 м. (1000 фут) эшелондау нормалары қоса қолданылатын, әуе кеңістігіндегі ұшуларды орындау үшін ӘК

осы Талаптың 10-тармағының талаптарына сәйкес келетін биіктікке қатысты ұстап тұру дәлдігінің сипатына ие болады.

23. RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуларды орындауға қажетті жабдығы бар ӘК егер, биіктікке қатысты бақылау нәтижесі бойынша оның биіктігі (TVE) бойынша жиынтық қателігі немесе берілген абсолюттік биіктігінен (ADD) ауытқуы 90 м (300 фут) тең немесе одан жоғары болса, немесе биіктікті өлшеу жүйесінің (ASE) қателігі 75 м. (245 фут) тең немесе одан жоғары болған жағдайда талапқа сәйкес келмейді деп есептеледі.

24. Жеке ӘК өлшеу жүйесінің қателігі егер, биіктікті өлшеу жүйесінің қателігін статистикалық бөлу ЭП 290 және ЭП 410 қоса алғандағы аралықта 300 м (1000 фут) тігінен эшелондау минимумын қолдануға қатысты өңірлік бақылау агенттіктері үшін пайдаланушы ережелер мен тәжірибелері" ИКАО (бұдан әрі – ИКАО Doc. 9937 AN/477) құжатының талаптарына сәйкес келісілген уақыт кезеңі ішінде тұрақты болып есептеледі.

25. Егер биіктікті ұстап тұру сипатының дәлдігіне әсер етуі мүмкін барлық элементтерінің құрылымы мен номиналды түрде бірдей сұлбаға ие және бір дайындаушы жобалап, жинақтаған жағдайда ӘК бір типті топқа тиесілі болады.

26. Бір типті топқа жататын және бірде-бір топқа жатпайтын ӘК Аэронавигациялық жоспарлаудың Еуропалық тобы бекітетін (EANPG) (осы Талаптың 2-қосымшасы) талаптарға (мониторинг бойынша минималды талаптары) сәйкес бақылаудан өткізіледі, бірақ бұл екі жылда бір рет жүргізілуі тиіс.

27. Еуразия өңіріндегі ӘК биіктігіне қатысты ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасы Doc. 9574 AN/944 және Doc. 9937 AN/477 ИКАО құжаттарында келтірілген, нұсқаулық материалдарға сәйкес жасалған.

28. Әрбір өңірлік мониторингілік агенттік (бұдан әрі – RMA) RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітілгендер (рұқсат) туралы өз деректерін жасап, жүргізеді. RMA өз араларында әуе кемелеріне берілген рұқсат және оның жауапкершілік өңірінде орындалған ӘК ұшуының биіктігіне қатысты ұстап тұру сипатын бақылау нәтижелерімен алмасып тұрады.

29. Кез келген RMA орындаған ӘК ұшуының биіктігіне қатысты ұстап тұру сипатын бақылау нәтижелері Еуразия RMA қоса алғанда басқа өңірлік мониторингілік агенттік танытын болады.

30. Уәкілетті орган өкілетті өкілді тағайындайды, ол тұрақты негізде Еуразия RMA-мен өзара әрекет етіп, ӘК берілген (қайтарылып алынған) бекітулер (рұқсаттары) және RVSM кеңістігіндегі ұшуларды пайдаланушылардың бекітулері (рұқсаттары), сол сияқты биіктікті ұстап тұру дәлдігінің сипатын бақылау нәтижелері мен бақылау бағдарламсына қатысу талаптарын пайдаланушылардың орындамау жағдайларын қарау туралы деректермен

алмасуды ұйымдастырады. Уәкілетті органның өкілетті органынан алынған ақпарат осы Талаптың 6-қосымшасында келтірілген, RMA F1 нысанында Еуразия PMA-ға жіберілетін болады. Сол сияқты мемлекеттің аэронавигациялық қызметінің провайдері бақылау бағдарламасының талаптарын орындау мәселесі бойынша PMA-мен өзара әрекет ететін уәкілетті өкілді тағайындайды.

RMA F1, RMA F2, RMA F3 үлгілерін толтыру жөніндегі нұсқаулық осы талаптың 7-қосымшасында келтірілген.

31. Еуразия PMA Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) талаптарына сәйкес пайдаланушылар үшін ӘК ұшуының биіктігіне қатысты ұстап тұру сипатын бақылауды орындауға өтінім беру тәртібін белгілейді, өтінімдерді қабылдайды, қабылданған өтінімдер негізінде бақылау жүргізілуін ұйымдастырып, бақылау жүргізген кезде деректер жинау тәртібін орындайды.

32. Еуразия PMA берілген ұш эшелонының үлкен ауытқулары туралы деректер жинау тәртібін белгілейді. Сондай-ақ, Евразия PMA ИКАО ұсыныстарына сәйкес үлкен ауытқулар туралы хабарламаларды қарайды.

33. Еуразия PMA ӘК бақылау жүргізу нәтижесінде осы Талаптың 26-тармағының талабына сәйкес келмейтін жағдайларды анықтаған кезде қорытынды дайындап, оны уәкілетті органға ұсынады. Қорытындыны қарау нәтижесі бойынша осы ӘК-нен RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітуді (рұқсаттарды) кері тартып алуға дейінгі шаралар қабылданады. RVSM жағдайында ӘК ұшуын берілген рұқсат алынған жағдайда уәкілетті орган бұл туралы осы Талаптың 8-қосымшасына сәйкес RMA F3 нысанын толтырып Еуразия PMA-ға хабарлайды.

34. Осы Талаптың 26-тармағында белгіленгендей, пайдаланушы бақылау бағдарламасына қатыспаған жағдайда, Еуразия PMA уәкілетті органға тиісті қорытынды жібереді. Қорытындыны қарау нәтижесі бойынша осы пайдаланушының RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітулерін (рұқсат) алып алғанға дейінгі шаралар қабылданады. ӘК немесе пайдаланушыдан әуе кеңістігінде ұшуға берілген рұқсаттары алынған жағдайда уәкілетті орган RMA F3 нысанын толтырып, бұл туралы Еуразия PMA-ға хабарлайды.

35. Еуразия PMA Еуразия өңірінің әуе кеңістігін пайдаланушыларды ӘК ұшуының биіктікке қатыстылығын ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасын ұйымдастырып, қамтамасыз ету туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді және биіктікке қатысты бақылау құралдарымен қамтамасыз ету туралы ақпаратты қосқанда, оның әуе кеңістігін пайдаланушыларға арналған тиісті ақпарат жарияланатын өзінің сайты бар.

36. RVSM кеңістігінде ұшуларды орындайтын ӘК-нің RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітуі (рұқсаты бар). RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітуі (рұқсаты) жоқ ӘК (мемлекеттіктен өзге) Еуразия өңіріндегі әуе кеңістігіне енуге рұқсат

етілмеген. RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітуі (рұқсаты) жоқ әуе кемелерінде ұшулардың орындалуы анықталған жағдайда, Евразия PMA бұл туралы осы ӘК пайдаланушыларға пайдаланушы сертификатын алып алғанға дейінгі тиісті шара қабылдайтын уәкілетті органға хабарлайды.

ӘК немесе пайдаланушылардан RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуларға рұқсаты алынған жағдайда уәкілетті орган RMA F3 нысанын толтырып, бұл туралы Евразия PMA-ға хабарлайды.

37. Пайдаланушылар Евразия PMA-мен биіктікті ұстап тұру сипатын (мерзімі , тәсілі және мониторинг орны) бақылау бағдарламасына өзінің қатысатындығын келіседі.

38. Биіктікті ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасына қатысу үшін пайдаланушының ӘК берілген даналарының бекітуі (рұқсаты) болады. Осының негізінде Евразия PMA пайдаланушыға құқық беріп, бақылаудың өту бағдарламасын келіседі. Пайдаланушыда RVSM кеңістігінде ұшуларды орындауға уәкілетті органның бекітуі (рұқсаты) және басқа PMA-ның жауапкершілік өңірінде бақылауды орындауға ниеті болмаса, Евразия PMA бақылау жүргізу үшін PMA-ның жауапкершілік өңірінің әуе кеңістігінде ӘК біржолғы ұшуын ұйымдастыруға көмек көрсетеді.

39. Пайдаланушылар осы Қағиданың 26-тармағының талаптарын сақтау шегінде қатысты биіктігін ұстап қалуды бақылаудың RVSM кеңістігіндегі ұшуларға бекітуі (рұқсаты) бар ӘК-нің жүйелі түрде өтуін қамтамасыз етеді.

40. ӘК ұшу биіктігін ұстап қалу дәлдігінің сипатына қайтадан бақылау жүргізу қажет болған кезде немесе бақылау нәтижелері қанғаттанарлықсыз болған кезде Евразия PMA пайдаланушыға хабарлама жібереді. Пайдаланушы хабарламаны алған кезде PMA-мен бірге қайталап бақылау жүргізу мерзімін, әдісін және орнын келіседі. Егер пайдаланушы хабарламаны алғаннан кейін 1 ай ішінде келісуді орындамаса, Евразия PMA уәкілетті органға Қорытынды жібереді , ол осы ӘК-нен RVSM кеңістігінде ұшуға берілген бекітуді (рұқсатты) алуға негіз болады. ӘК немесе пайдаланушыдан RVSM әуе кеңістігінде ұшуға рұқсаты алынған жағдайда уәкілетті орган RMA F3 нысанын толтырып, бұл туралы Евразия PMA-ға хабарлайды.

41. Пайдаланушы Евразия PMA-ға RVSM әуе кеңістігінде ұшуларды орындау үшін жоспарланған ӘК және пайдалануын тоқтатуды көздеп отырған, RVSM кеңістігіндегі ұшуларға жіберілген ӘК туралы хабарлайды.

42. RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуларға рұқсат алған, ӘК биіктігін ұстап қалу сипатын бақылау нәтижелері туралы деректер Еуропалық мониторинг агенттігінде (EUR RMA), Солтүстік атлантикалық Орталық бақылаушы органның (NAT CMA), Азия және Тынық мұхиты өңірлеріндегі ұшуларға әуе кемелерінің бекітілуін тіркеу және бақылау ұйымы (APARMO), сол сияқты басқа

да Өңірлік мониторингілік агенттіктердің үйлестіруінде мұқият талданатын болады.

43. Евразия РМА ӘК пайдаланушылар үшін ИКАО Шығыс-Еуропа өңіріндегі бақылау бағдарламасын орындау мәселелері бойынша өзара әрекет ететін уәкілетті орган болып табылады. Евразия РМА RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуларға берілген бекітулерді (рұқсаттар) көкейкесті етуге байланысты мәселелер бойынша пайдаланушылармен (және ұшуларды бекітуге жауапты Еуразия өңірінің өкілетті органдарымен) жұмыс істеуге өкілетті.

44. Пайдаланушылар Еуразия РМА-ға бақылау бағдарламасына қатысатын, ӘК туралы ақпарат ұсынады.

45. Пайдаланушылар осы қағидалардың 9-қосымшасына сәйкес нысан бойынша ӘК түрі, сериясы, тіркеу нөмірі және сериялық нөмірі, сол сияқты олардың RVSM әуе кеңістігіндегі ұшуды орындауға жоспарланған барлық ӘК "S" режиміндегі (он алтылық кодтағы алты белгі) жауап берушінің коды туралы мәлімет береді. Пайдаланушы Еуразия РМА-ға биіктікті ұстап қалу дәлдігін бақылауды орындау кезінде тууы мүмкін кез келген мәселе бойынша кеңес беру үшін байланыс мекенжайлары мен телефон нөмірлері туралы дәл мәлімет береді. Осы үшін ол осы Қағидалардың 9-қосымшасында келтірілген тиісті нысан жолағын толтырады.

**Ескерту. 45-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 2012.03.15 № 117 (алғашқы ресми жариялаған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Бұйрығымен.**

46. Пайдаланушы Евразия РМА-ға электрондық поштаның мекенжайы бойынша осы Қағиданың 10-қосымшасында келтірілген, РМА F2 нысанын жібере отырып, ұшу жарамдылығының талаптарына сәйкес модификацияға ұшыраған, сол сияқты бекіту (рұқсат) алған немесе ұзартқан барлық ӘК туралы хабар береді.

47. Уәкілетті орган РМА Евразия RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшу үшін берілген бекітулер (рұқсаттар) туралы РМА F2 нысанын ұсынады.

48. Пайдаланушы, жер бетіндегі тірек етіп алатын бақылау стансаларының (бұдан әрі НМУ) біреуінің үстінен ұшу рейстерін орындау арқылы жеке ӘК-ін бақылауды дұрыс көретін болса, ол туралы электронды почта арқылы осы Талаптың 9-шы қосымшасында көрсетілген үлгіні пайдалана отырып, ондай ӘК-лер туралы ақпаратты ұсыну арқылы Еуразия РМА –ға хабарлайды. Егер НМУ стансаларының біруінің үстінен ӘК-лердің рейстік ұшулары болжалмаса, ал пайдаланушы электрондық почта арқылы Еуразия РМА-ға бақылауды НМУ-ды пайдалану арқылы жасауды дұрыс көретіні туралы хабарлайтын болса, Еуразия РМА пайдаланушымен байланысқа шығып, НМУ стансаларының біруінің үстінен бақылау ұшуларын орындау мүмкіндігі жөнінде өзара келіседі.

49. Пайдаланушы жеке ӘК-лер үшін борттық тірек ету блогін (бұдан әрі GMU) пайдалану арқылы бақылау жасау тәсілін таңдайтын болса, немесе ӘК – дегі құрал-жабдықтар НМУ-ды пайдалану арқылы бақылау жасау мүмкіндігіне жауап бермесе, ол осы Талаптың 9-шы қосымшасында көрсетілген үлгіні пайдалана отырып, ондай ӘК-лер туралы электрондық почта арқылы Еуразия РМА –ға ақпарат жібереді. Алдын ала келісіп алғаннан кейін, Еуразия РМА GMU блоктарының операторларымен байланысқа шығып, талап етілген мәліметтерді жинауды қамтамасыз етуге ыңғайлы әуе кеңістігіндегі рейсте ондай блокты пайдалану арқылы бақылау жасау мүмкіндігі жөнінде өзара келіседі. GMU операторы, GMU блогімен бақылаудағы ұшуды орындау шарттарын келісу үшін және өлшеу жүргізу уақытын анықтау үшін, Еуразия РМА атынан пайдаланушымен байланысқа шығады. GMU операторы ӘК экипажының кабинасында блоктың орнатылуына жауап береді. GMU операторы өкілінің блокпен бірге болу қажеттілігі пайдаланушы мен GMU блогінің операторы арасында келісіледі. Еуразия РМА GMU –ды пайдалану арқылы бақылау жасау процедурасын анықтап, ол туралы ақпаратты өз сайтында жариялайды. Аталған блокты пайдалану арқылы бақылаудағы ұшуларды орындау алдында (24 сағат ішінде) және одан кейін пайдаланушы тез арада (6 сағат ішінде) осы Талаптың 11-ші қосымшасында көрсетілген үлгіге сәйкес электрондық почта арқылы Еуразия РМА-ға ақпарат ұсынады.

50. Еуразия РМА өз сайтында пайдаланушыларға әлемнің әр өңіріндегі қолданыстағы бақылау құралдары туралы ақпаратты және бақылау бағдарламасының нақтыланып ұйымдастырылуын ұсынады.

51. Бақылау бағдарламасының талаптарын орындау үшін, мемлекеттің аэронавигациялық қызметтер Провайдері Еуразия РМА-ға бағыт берілген эшелоннан үлкен ауытқулар туралы, әуе қозғалысының фрагменттері туралы ақпаратты және ӘК қозғалысының траекториялық параметрлері туралы координаттық ақпаратты ұсынады.

52. ИКАО Doc 9937 талаптары негізінде, бағыт берілген эшелоннан үлкен ауытқулар туралы ақпарат осы Талаптың 12 және 13-қосымшаларында көрсетілген RMA F5 және RMA F6 үлгілеріне сәйкес ай сайын ұсынылады.

53. Әр пайдаланушы жіберілген қателердің себептерін жою бойынша жедел шаралар қолданады.

72 сағат ішінде пайдаланушы уәкілетті органға, қате туғызған факторларға және олардың қайталанбауына бағытталған шараларға жасалған бастапқы қорытындыны ұсыну арқылы жіберілген қателер туралы мәлімет береді. Келесі мәлімдеуді ұсыну қажеттілігін уәкілетті орган анықтайды.

54. Мәлімдеме жіберуді және тергеу жүргізуді талап ететін қателерге мыналар жатады:

1) биіктігі бойынша (TVE) 90м.(300 фут) тең немесе одан асатын жиынтық қате;

2) 75 м. (245 фут) тең немесе одан асатын биіктікті өлшеу жүйесінің (ASE) қателігі;

3) 90 м. (300 фут) тең немесе одан асатын бағыт берілген абсолютті биіктіктен (AAD) ауытқу;

4) Техникалық және пайдалану себептері бойынша биіктікті ұстауда үнемі қате жіберетін пайдаланушылардың RVSM – ды қолдану арқылы ұшуларды жүзеге асыруға берілген құқығы жойылады. Нақты бір ӘК түрімен байланысты проблема анықталғанда, уәкілетті орган пайдаланушыға сол нақты ӘК түріне RVSM – ды қолдану арқылы ұшуларды жүзеге асыруға берілген рұқсатын жояды . Егер пайдаланушы абсолютты биіктікті ұстау бойынша жіберген қатесін түзетуге байланысты шараларды уақытында немесе тиімді түрде қолданбаса, уәкілетті орган іс-әрекетті тоқтату және RVSM –ды қолдану арқылы ұшуларды орындау рұқсатын алып тастау туралы мәселені қарастырады.

56. Әуе кеңістігінде RVSM –ды қолдану арқылы ұшуларды орындау үшін, ұшқыштар экипажында сол ұшуларға жарамды белгілер (критериялар) туралы ақпараттар болады және олар тиісті дайындықтан өтеді. Әуе кеңістігінде RVSM – ды қолдану арқылы ұшуларды орындау үшін, пайдаланушылардың ұшқыштар экипажын дайындау бағдарламалары мына мүмкіндіктерді алдын ала ескереді:

1) әуе кеңістігінде RVSM – ды қолдану арқылы ұшуларды жоспарлау;

2) радиотелефонды байланыс фразеологиялары мен ережелері;

3) әр ұшу алдында ӘК бортында ВӘҚ-ты ұшу алдындағы дайындықтан өткізу ;

4) диспетчерлік рұқсаттарды жылдам және дұрыс орындау мақсатында, ұшқыштар экипажы мүшелерінің негізгі биіктікті өлшейтін аспаптың көрсеткішін екі жақты бақылауы;

5) RVSM – ды қолдану арқылы әуе кеңістігіне шығу алдындағы дайындық;

6) RVSM – ды қолдану арқылы әуе кеңістігінде ұшу кезіндегі ұшқыштар экипажының іс-әрекеттерінің тәртібі;

7) төтенше жағдайлардағы әс-әрекеттер тәртібі;

8) ұшуды аяқтағаннан кейінгі әс-әрекеттер тәртібі;

57. Сондай-ақ, ұшқыштар экипажын дайындау бағдарламасы келесі мәселелерді де қарастырады:

1) дәлдік жағынан алғанда, төтенше жағдайларда резервтегі биіктікті өлшейтін аспапты пайдалану және оны пайдалануға шек қою тәртібі. Төтенше жағдайларда, ұшқыш түзетулер енгізілген кестелерді қолдана отырып (түзетулер бойынша мәліметтер экипаж кабинасында болуға тиіс), ВӘҚ-ты пайдалану мүмкіндіктерін қарастырады.

2) түнгі уақытта, жоспарланған 300 м. (1000 фут) тігінен эшелондап орналастырылған ұшуды орындап жүрген басқа ӘК-лерді көзбен көріп қабылдау, солтүстікке шұғыла ұшу, қарама-қарсы ұшулар, бір бағыттағы ұшулар және бұрылыстарды орындау проблемалары;

3) бағыт берілген биіктікті өту мүмкіндігі көзқарасынан алғанда, бағыт берілген биіктікке ӘК-ні келтіру жүйелерінің сипаттамалары;

4) биіктікті өлшеу жүйелері, биіктіктің автоматты түрде ұсталуы және қалыпты және қалыптан тыс жағдайлардағы жауапкер араларындағы өзара байланыс;

5) RVSM – ды қолдану арқылы ұшуларға ұшу дайындығын бекітумен байланысты ӘК-ні пайдалануға қойылған шектеулер (нақты ӘК топтарына талап етілетін болса).

58. Ұшуларды жоспарлау кезінде ұшу экипажы RVSM-мен әуе кеңістігіндегі ұшуға әсер ететін жағдайларға, оның ішінде:

1) ӘК-де RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуларға рұқсат беретін белгілі құрылымдардың болуын тексеруге;

2) бағыт бойынша метеорологиялық жағдайлардың мәліметі мен болжамдарына;

3) ұшудың абсолютті биіктігін ұстау жүйелерінің және берілген биіктіктен ауытқу туралы ескерту жүйелерінің минималды талаптарына;

4) RVSM-мен ұшуларға бекіту кезінде пайдалану шектеулерін есепке алуға немесе ӘК құрылымына байланысты шектеулерге назар аударады.

59. Ұшу алдындағы даярлық барысында келесі іс-әрекет орындалады:

1) RVSM-мен кеңістікте ӘК-де ұшу үшін қажетті жабдықтардың жағдайын тексеру мақсатында техникалық қызмет көрсету журналдары мен нысандарын қарау. Бұл кезде экипаж инженерлік-техникалық қызметтің қажетті жабдықтың ақауларын жою бойынша шара қолданғанына көз жеткізеді;

2) ӘК сырттай қарау кезінде статистикалық қысым қабылдағыштарының және әр қабылдағыш жанындағы фюзеляж қаптамасының жағдайына, сонымен қатар биіктікті өлшеу жүйесінің дәлдігіне әсер ететін жабдықтың басқа да элементіне назар аударылады. Бұл қарауды ұшу экипажы немесе инженерлік-техникалық қызметтің білікті персоналы жүзеге асырады;

3) ұшу алдында ӘК экипажы биіктік өлшегіште әуеайлақтың қысымын (теңіздің орташа деңгейіне келтірілген қысым) белгілейді және "0" белгісімен биіктік өлшегіштер көрсеткішін биіктік өлшегішпен және (немесе) әуеайлақтың салыстырмалы биіктігінің мәнін салыстырады.

Биіктікті көрсету жүйелерінің жұмыс жасауының барлық қажетті тексерістері орындалады, бұл жерде биіктікті көрсету көрсеткіштеріндегі айырмашылық 23 м аспайды (75 фут).

Ұшу алдында RVSM-мен кеңістікте ұшу үшін қажетті жабдықтар жұмыс жағдайында болады, ал барлық анықталған ақаулар жойылған.

60. RVSM-мен әуе кеңістігіне кіру алдында келесі жабдықтардың жұмысқа жарамдығы талап етіледі:

- 1) екі негізгі биіктікті өлшеу жүйелері;
- 2) абсолютті биіктікті сақтаудың бір автоматты жүйесі;
- 3) берілген абсолютті биіктіктен ауытқу туралы ескертудің бір құрылғысы;
- 4) екінші радиолокацияның жұмыс істейтін қабылдағышы;

RVSM-мен әуе кеңістігіне кіру алдында талап етілген жабдықтардың кез-келген біреуі жарамсыз болған жағдайда пилот бұл әуе кеңістігін айналып өтуді орындайтын жаңа диспетчерлік рұқсат сұрайды.

61. Ұшулар экипажы ӘК нақты тобына RVSM-мен ұшуға ұшулар жарамдылығын бекітумен байланысты қойылатын барлық пайдалану шектеулерін сақтайды (мысалы, Маха көрсетілген санының шектеулері).

62. Қысым шкаласының ауыстыру биіктігіне өту кезіндегі сынап бағанының 1013,2 гПа/29,92 дюйм үлкендігінде барлық негізгі және резервті биіктік өлшегіштердегі көмекші шкаланың дұрыс орнатылу мәселесіне ерекше назар аударылады және ұшудың бірінші рұқсат етілген эшелонына шығу кезінде биіктік өлшегіштің дұрыс орнатылуы қайтадан тексеріледі;

63. Көлденең крейсерлік ұшуда бастысы, ӘК ұшуды рұқсат етілген ұшу эшелонында орындағаны маңызды, бұл үшін ӘҚҰ органдары беретін рұқсатты дұрыс түсіну мен орындауға ерекше назар аударылады. ӘК рұқсат етілген эшелоннан сәйкес диспетчерлік рұқсатсыз төтенше немесе апатты жағдайлардан басқа кезде кетпейді;

64. Бір эшелоннан екінші эшелонға ауысуға рұқсат кезінде ӘК ӘҚҰ органы рұқсат еткен ұшу эшелонына биіктік бойынша 45 м (150 фут) артық емес биіктікте ғана ауытқуға шығады. Ұшудың рұқсат етілген эшелонына дәл шығу үшін ұшудың берілген биіктігіне әкелетін биіктікті сақтаудың автоматты жүйесінің бар болған жағдайда, оның қызметі пайдаланылады.

65. Көлденең крейсерлік ұшу кезінде биіктікті сақтаудың автоматты жүйесі ӘК қайта теңгерімдеуді орындау немесе турбулент бұл жүйені ұшуды басқару жүйесінен ажыратуды қажет еткен жағдайлардан басқа кезде әрдайым жұмыс режимінде қосылулы болады. Қай кезде де крейсерлік биіктікті сақтау негізгі биіктікті өлшегіштердің екеуінің біреуінің көрсеткіштері негізінде жүзеге асады. Биіктікті автоматты түрде сақтау қызметі жоғалса нақты жағдай міндеттейтін барлық шектеулерді сақтау қажет.

66. Ұшудың берілген биіктігіннен ауытқу туралы ескерту жүйесі жұмыс режиміне қосылулы.

67. Негізгі биіктікті өлшегіштердің көрсеткішін екі жақты бақылау шамамен бір сағат сайын орындалады. Кемінде екі негізгі биіктік өлшегіштердің көрсеткіштеріндегі айырмашылық 60 м (200 фут) көп болмауы керек.

Егер бұл шартты орындау мүмкін болмаса, экипаж ӘҚҰ органына биіктікті өлшеу жүйесінің ақауы туралы баяндайды.

68. Егер ӘҚҰ органы пилотқа оның ӘК ААД үлкендігі  $\pm 90$  м-ге тең немесе асатыны туралы хабарлайтын болса, ол ұшудың рұқсат етілген эшелонына неғұрлым жылдам қайту үшін шараларды қолданады.

69. Пилот RVSM-мен әуе кеңістігіне кіргеннен кейін ӘҚҰ органын өзінің ӘК ұшудың рұқсат етілген эшелонын сақтау қабілетіне әсер ететін төтенше жағдайлар (жабдықтың істен шығуы, метеорологиялық жағдайлар) туралы хабарлайды және әрекет ету жоспарын жасайды. RVSM-мен әуе кеңістігіндегі төтенше жағдайлар кезіндегі әрекет ету тәртібін ҰӨБ пайдаланушы баяндайды.

70. ӘҚҰ органына хабарлауға жататын жабдықтардың істен шығуы:

1) абсолютті биіктікті сақтаудың борттағы барлық автоматты жүйесінің істен шығуы;

2) биіктікті өлшеудің барлық резервті жүйесінің істен шығуы;

3) төмендеуді қажет ететін қозғалтқыштардың біреуінде тарту күшінің жоғалуы;

4) әуе кемесінің ұшудың рұқсат етілген эшелонын сақтау қабілетіне әсер ететін басқа да жабдықтардың істен шығуы;

5) пилот ӘҚҰ органына турбулент аймағындағы ұшудың барлық қалыптан тыс жағдайы туралы хабарлайды.

71. Ұшу аяқталғаннан кейін пилот техникалық қызмет көрсету журналына биіктікті сақтау жүйесінің істен шығулары туралы барлық толық мәліметті енгізеді, бұл инженерлі-авиациялық қызметтің персоналына тиімді түрде бұл ақауларды табуға және жоюға септігін тигізеді. Бұл үшін пилот нақты ақауды және экипаждың ақауды табу және жоюына бағытталған іс-қимылын егжей-тегжейлі сипаттайды.

72. Келесі сәйкесті мәліметтер тіркеледі:

1) негізгі және резервтегі биіктік өлшегіштердің көрсеткіштері;

2) ұшу биіктігін белгілегіштің жағдайы;

3) биіктік өлшегіштің көмекші шкаласын орнату;

4) ӘК басқару үшін пайдаланылған автопилот және қосалқы жүйеге қосылу кезіндегі барлық айырмашылықтар;

5) статикалық қысымды іріктеу үшін резервті тесікке қосылу кезіндегі биіктік өлшегіштер көрсеткіштеріндегі айырмашылықтар;

6) ақауларды анықтау тәртібіне сәйкес әуе мәліметтерін есептегіште қайта қосуды пайдалану;

7) ӘҚҰ органына ұшу биіктігі туралы ақпаратты беру үшін пайдаланылған жауап бергіш және резервті жауап бергішке қосылу кезіндегі айырмашылықтар.

Талапқа  
1-қосымша

## Ұшу туралы ақпарат

|                                                                                           |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------|--------------|-----------------------|-------------------|---------------------|-------------------------|----------------------|-------------|
| Ұшар алдында толтырылатын ақпарат                                                         |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| Авиакомпания/Пайдаланушы:                                                                 |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| Пайдаланушымен хабарласу:<br>Атауы: Тел: Факс:                                            |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| ӘК түрі /сериясы:                                                                         |                    |               |              |                       | ӘК тіркеу нөмірі: |                     |                         |                      |             |
| ӘК дабылы:                                                                                |                    |               |              |                       | Сериялық нөмірі:  |                     |                         |                      |             |
| Ұшу әуесайлағы:                                                                           |                    |               |              | Ұшу күні (UTC):       |                   |                     | Ұшып шығу уақыты (UTC): |                      |             |
| Қону әуесайлағы:                                                                          |                    |               |              | Ұшып келу күні (UTC): |                   |                     | Ұшып келу уақыты (UTC): |                      |             |
| "S" тәртібі (иә/жоқ):                                                                     |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| Экипаждардың толтыратын ақпараты                                                          |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| Уақыты                                                                                    | Белгіленген эшелон | М саны/ Вист. | Жауап беруші | Биіктікті өлшеу есебі |                   | Автопилот (L, R, C) |                         | Ұшуды басқару жүйесі | ӘҚҰ ауданы  |
| (UTC)                                                                                     | FL                 | Жылдамдық     | Код/Негізі   | ӘКК                   | В/П               | ӘКК                 | В/П                     | (иә/жоқ)             | (ИКАО коды) |
|                                                                                           |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
|                                                                                           |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
|                                                                                           |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |
| Сипаттамаларын ұстап тұруға турбуленттілік және орны сияқтыларға әсер ететін ұшу жағдайы: |                    |               |              |                       |                   |                     |                         |                      |             |

ӘКК: \_\_\_\_\_  
(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)  
В/П: \_\_\_\_\_  
(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)

Талапқа  
2-қосымша

## Мониторингтен өтуге қойылатын талаптар

| Monitoring prior to the issue of RVSM approval is not a requirement |                                                                                                                                                                                                  |                                                     |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| CATEGORY                                                            | AIRCRAFT GROUP                                                                                                                                                                                   | MINIMUM OPERATOR MONITORING FOR EACH AIRCRAFT GROUP |
| GROUP APPROVED:                                                     | A124, A300, A306, A310-GE, A310-PW, A318, A320, A330, A340, A345, A346, A3ST, AVRO, B712, B727, B737CL, B737C, B737NX, B747CL, B74S, B744-5, B744-10, B752, B753, B767, B764, B772, B773, BD100, | Two airframes from each fleet                       |

|   |                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                   |
|---|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | DATA INDICATES COMPLIANCE WITH THE RVSM MASPS          | CL600, CL604, CL605, C17, C525, C560, C56X, C650, C680, C750, CARJ, CRJ7, CRJ9, DC10, E135-145, E170-190, F100, F900, FA10, GALX, GLEX, GLF4, GLF5, H25B-800, J328, KC135, LJ40, LJ45, LJ60, MD10, MD11, MD80, MD90, PRM1, T154                                           | * of an operator to be monitored                                                                  |
| 2 | GROUP APPROVED: INSUFFICIENT DATA ON APPROVED AIRCRAFT | Other group aircraft other than those listed above including: A148, A380, AC95, AN72, ASTR, ASTR-SPX, B701, B703, B703-E3, B731, B732, BD700, BE20, BE30, BE40, B744-LCF, B748, C130, C500, C25A, C25B, C25C, C441, C5, C510, C550-552, C550-B, C550-II, C550-SII, D328,, | 60% of airframes (round up if fractional) from each fleet of an operator or individual monitoring |

|   |           |                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                     |
|---|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
|   |           | DC85, DC86-87, DC93, DC95, E120, E50P, EA50, F2TH, F70, FA20, FA50, FA7X, G150, GLF2, GLF2B, GLF3, H25B-700, H25B-750, H25C, HA4T, IL62, IL76, IL86, IL96, L101, L29B-2, L29B-731, LJ31, LJ35-36, LJ55, MU30, P180, PC12, SB20, SBR1, SBR2, T134, T204, T334, TBM, WW24, YK42 |                                     |
| 3 | Non-Group | Non-group approved aircraft                                                                                                                                                                                                                                                   | 100% of aircraft shall be monitored |

**Table 2: MONITORING GROUPS FOR AIRCRAFT CERTIFIED UNDER GROUP APPROVAL REQUIREMENTS**

| Monitoring Group | A/C ICAO       | A/C Type             | A/C Series                                                                        |
|------------------|----------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| A124             | A124           | AN-124 RUSLAN        | ALL SERIES                                                                        |
| A148             | A148           | AN-148               | 100                                                                               |
| A300             | A30B           | A300                 | B2-100, B2-200, B4-100, B4-100F, B4-120, B4-200, B4-200F, B4-220, B4-220F, C4-200 |
| A306             | A306           | A300                 | 600, 600F, 600R, 620, 620R, 620RF                                                 |
| A310-GE          | A310           | A310                 | 200, 200F, 300, 300F                                                              |
| A310-PW          | A310           | A310                 | 220, 220F, 320                                                                    |
| A318             | A318           | A318                 | ALL SERIES                                                                        |
| A320             | A319 A320 A321 | A319<br>A320<br>A321 | CJ, 110, 130<br>110, 210, 230<br>110, 130, 210, 230                               |
| A330             | A332 A333      | A330<br>A330         | 200, 220, 240<br>300, 320, 340                                                    |
| A340             | A342 A343      | A340<br>A340         | 210<br>310                                                                        |
| A345             | A345           | A340                 | 500, 540                                                                          |
| A346             | A346           | A340                 | 600, 640                                                                          |
| A380             | A388           | A380                 | 800, 840, 860                                                                     |
| A3ST             | A3ST           | A300                 | 600R ST BELUGA                                                                    |
|                  |                |                      |                                                                                   |

|          |                        |                              |                                                     |
|----------|------------------------|------------------------------|-----------------------------------------------------|
| AC95     | AC95                   | AERO COMMANDER 695           | A                                                   |
| AN72     | AN72                   | AN-72<br>AN-74               | ALL SERIES                                          |
| ASTR     | ASTR                   | 1125 ASTRA                   | ALL SERIES                                          |
| ASTR-SPX | ASTR                   | 1125 ASTR SPX,<br>G100       | ALL SERIES                                          |
| AVRO     | RJ1H RJ70 RJ85         | AVRO<br>AVRO<br>AVRO         | RJ100<br>RJ70<br>RJ85                               |
| B701     | B701                   | B707                         | 100, 120B                                           |
| B703     | B703                   | B707                         | 320, 320B, 320C                                     |
| B703-E3  | B703                   | B707                         | E-3                                                 |
| B712     | B712                   | B717                         | 200                                                 |
| B727     | B721 B722              | B727<br>B727                 | 100, 100C, 100F, 100QF<br>200, 200F                 |
| B731     | B731                   | B737                         | 100                                                 |
| B732     | B732                   | B737                         | 200, 200C                                           |
| B737CL   | B733 B734 B735         | B737<br>B737<br>B737         | 300<br>400<br>500                                   |
| B737NX   | B736 B737 B738<br>B739 | B737<br>B737<br>B737<br>B737 | 600<br>700, BBJ<br>800, BBJ2<br>900                 |
| B737C    | B737                   | B737                         | 700C                                                |
| B747CL   | B741 B742 B743         | B747<br>B747<br>B747         | 100, 100B, 100F<br>200B, 200C, 200F, 200SF<br>300   |
| B74S     | B74S                   | B747                         | SR, SP                                              |
| B744-5   | B744                   | B747                         | 400, 400D, 400F (With 5 inch Probes up to SN 25350) |
| B744-10  | B744                   | B747                         | 400, 400D, 400F (With 10 inch Probes from SN 25351) |
| B744-LCF | B744                   | B747                         | LCF                                                 |
| B748     | B748                   | B747                         | 8F, 81                                              |
| B752     | B752                   | B757                         | 200, 200PF, 200SF                                   |
| B753     | B753                   | B757                         | 300                                                 |
| B767     | B762 B763              | B767<br>B767                 | 200, 200EM, 200ER, 200ERM,<br>300, 300ER, 300ERF    |
| B764     | B764                   | B767                         | 400ER                                               |
| B772     | B772                   | B777                         | 200, 200ER, 200LR, 200LRF                           |
| B773     | B773                   | B777                         | 300, 300ER                                          |
| BD100    | CL30                   | CHALLENGER 300               | ALL SERIES                                          |
| BD700    | GL5T                   | GLOBAL 5000                  | ALL SERIES                                          |
| BE20     | BE20                   | 200 KINGAIR                  | ALL SERIES                                          |
|          |                        |                              |                                                     |

|          |      |                                                                    |            |
|----------|------|--------------------------------------------------------------------|------------|
| BE30     | BE30 | B300 SUPER<br>KINGAIR<br>B300 SUPER<br>KINGAIR 350                 | ALL SERIES |
| BE40     | BE40 | BEECHJET 400<br>BEECHJET 400A<br>BEECHJET 400XP<br>HAWKER 400XP    | ALL SERIES |
| C130     | C130 | HERCULES                                                           | H, J       |
| C17      | C17  | C-17 GLOBEMASTER<br>3                                              | ALL SERIES |
| C441     | C441 | CONQUEST II                                                        | ALL SERIES |
| C5       | C5   | C5                                                                 | ALL SERIES |
| C500     | C500 | 500 CITATION<br>500 CITATION I<br>501 CITATION I<br>SINGLE PILOT   | ALL SERIES |
| C510     | C510 | MUSTANG                                                            | ALL SERIES |
| C525     | C525 | 525 CITATIONJET<br>525 CITATIONJET I<br>525 CITATIONJET<br>PLUS    | ALL SERIES |
| C25A     | C25A | 525A CITATIONJET II                                                | ALL SERIES |
| C25B     | C25B | CITATIONJET III<br>525B CITATIONJET<br>III                         | ALL SERIES |
| C25C     | C25C | 525C CITATIONJET<br>IV                                             | ALL SERIES |
| C550-552 | C550 | 552 CITATION II (USN)                                              | ALL SERIES |
| C550-B   | C550 | 550 CITATION<br>BRAVO                                              | ALL SERIES |
| C550-II  | C550 | 550 CITATION II<br>551 CITATION II<br>SINGLE PILOT                 | ALL SERIES |
| C550-SII | C550 | S550 CITATION<br>SUPER II                                          | ALL SERIES |
| C560     | C560 | 560 CITATION V 560<br>CITATION V ULTRA<br>560 CITATION V<br>ENCORE | ALL SERIES |
| C56X     | C56X | 560 CITATION<br>EXCEL                                              | ALL SERIES |
| C650     | C650 | 650 CITATION III<br>650 CITATION VI<br>650 CITATION VII            | ALL SERIES |
|          |      |                                                                    |            |

|          |                        |                                                                |                                                              |
|----------|------------------------|----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| C680     | C680                   | 680 CITATION<br>SOVEREIGN                                      |                                                              |
| C750     | C750                   | 750 CITATION X                                                 | ALL SERIES                                                   |
| CARJ     | CRJ1 CRJ2 CRJ2<br>CRJ2 | REGIONALJET<br>REGIONALJET<br>CHALLENGER 800<br>CHALLENGER 850 | 100, 100ER,<br>200, 200ER, 200LR<br>ALL SERIES<br>ALL SERIES |
| CRJ7     | CRJ7                   | REGIONALJET                                                    | 700, 700ER, 700LR                                            |
| CRJ9     | CRJ9                   | REGIONALJET                                                    | 900, 900ER, 900LR                                            |
| CL600    | CL60                   | CL-600<br>CL-601                                               | CL-600-ALL SERIES<br>CL-601- ALL SERIES,                     |
| CL604    | CL60                   | CL-604                                                         | CL-604- ALL SERIES                                           |
| CL605    | CL60                   | CL-605                                                         | CL-605- ALL SERIES                                           |
| DC10     | DC10                   | DC-10                                                          | 10, 10F, 15, 30, 30F, 40, 40F                                |
| D328     | D328                   | 328 TURBOPROP                                                  | 100                                                          |
| DC85     | DC85                   | DC-8                                                           | 50, 50F                                                      |
| DC86-87  | DC86 DC87              | DC-8<br>DC-8                                                   | 61, 62, 63<br>71, 72, 73                                     |
| DC93     | DC93                   | DC-9                                                           | 30, 30F                                                      |
| DC95     | DC95                   | DC-9                                                           | 51                                                           |
| E135-145 | E135 E145              | EMB-135<br>EMB-145                                             | ALL SERIES                                                   |
| E170-190 | E170 E170 E190<br>E190 | EMB-170<br>EMB-175<br>EMB-190<br>EMB-195                       | ALL SERIES                                                   |
| E120     | E120                   | EMB-120 BRASILIA                                               | ALL SERIES                                                   |
| E50P     | W50P                   | PHENOM 100                                                     | ALL SERIES                                                   |
| EA50     | EA50                   | ECLIPSE                                                        | ALL SERIES                                                   |
| F100     | F100                   | FOKKER 100                                                     | ALL SERIES                                                   |
| F2TH     | F2TH                   | FALCON 2000<br>FALCON 2000-EX<br>FALSON 2000LX                 | ALL SERIES                                                   |
| F70      | F70                    | FOKKER 70                                                      | ALL SERIES                                                   |
| F900     | F900                   | FALCON 900<br>FALCON 900DX<br>FALCON 900EX                     | ALL SERIES                                                   |
| FA10     | FA10                   | FALCON 10                                                      | ALL SERIES                                                   |
| FA20     | FA20                   | FALCON 20<br>FALCON 200                                        | ALL SERIES                                                   |
| FA50     | FA50                   | FALCON 50<br>FALCON 50EX                                       | ALL SERIES                                                   |
| FA7X     | FA7X                   | FALCON 7X                                                      | ALL SERIES                                                   |
| G150     | G150                   | G150                                                           | ALL SERIES                                                   |
|          |                        | 1126 GALAXY                                                    |                                                              |

|          |           |                                                                                                                |                          |
|----------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| GALX     | GALX      | G200                                                                                                           | ALL SERIES               |
| GLEX     | GLEX      | BD-700 GLOBAL EXPRESS                                                                                          | ALL SERIES               |
| GLF2     | GLF2      | GULFSTREAM II (G-1159)                                                                                         | ALL SERIES               |
| GLF2B    | GLF2      | GULFSTREAM IIB (G-1159B)                                                                                       | ALL SERIES               |
| GLF3     | GLF3      | GULFSTREAM III (G-1159A)                                                                                       | ALL SERIES               |
| GLF4     | GLF4      | GULFSTREAM IV (G-1159C)<br>G300<br>G350<br>G400<br>G450                                                        | ALL SERIES               |
| GLF5     | GLF5      | GULFSTREAM V (G-1159D)<br>G500<br>G550                                                                         | ALL SERIES               |
| H25B-700 | H25B      | BAE 125 / HS125                                                                                                | 700A, 700B               |
| H25B-750 | H25B      | HAWKER 750                                                                                                     | ALL SERIES               |
| H25B-800 | H25B      | BAE 125 / HS125<br>HAWKER 800XP<br>HAWKER 800XPI<br>HAWKER 800<br>HAWKER 850XP<br>HAWKER 900XP<br>HAWKER 950XP | 800A, 800B<br>ALL SERIES |
| H25C     | H25C      | HAWKER 1000                                                                                                    | ALL SERIES               |
| HA4T     | HA4T      | HAWKER 4000                                                                                                    | ALL SERIES               |
| IL62     | IL62      | ILYUSHIN-62                                                                                                    | ALL SERIES               |
| IL76     | IL76      | ILYUSHU-76                                                                                                     | ALL SERIES               |
| IL86     | IL86      | ILYUSHIN-86                                                                                                    | ALL SERIES               |
| IL96     | IL96      | ILYUSHIN-96                                                                                                    | ALL SERIES               |
| J328     | J328      | 328JET                                                                                                         | ALL SERIES               |
| KC135    | B703      | KC-135                                                                                                         | ALL SERIES               |
| L101     | L101      | L-1011 TRISTAR                                                                                                 | ALL SERIES               |
| L29B-2   | L29B      | L-1329 JETSTAR 2                                                                                               | ALL SERIES               |
| L29B-731 | L29B      | L-1329 JETSTAR 731                                                                                             | ALL SERIES               |
| LJ31     | LJ31      | LEARJET 31                                                                                                     | ALL SERIES               |
| LJ35-36  | LJ35 LJ36 | LEARJET 35<br>LEARJET 36                                                                                       | ALL SERIES<br>ALL SERIES |
| LJ40     | LJ40      | LEARJET 40                                                                                                     | ALL SERIES               |
| LJ45     | LJ45      | LEARJET 45                                                                                                     | ALL SERIES               |
| LJ55     | LJ55      | LEARJET 55                                                                                                     | ALL SERIES               |
|          |           |                                                                                                                |                          |

|      |                                |                                                 |                                 |
|------|--------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------|
| LJ60 | LJ60                           | LEARJET 60                                      | ALL SERIES                      |
| MD10 | MD10                           | MD-10                                           | ALL SERIES                      |
| MD11 | MD11                           | MD-11                                           | COMBI, ER, FREIGHTER, PASSENGER |
| MD80 | MD81 MD82<br>MD83 MD87<br>MD88 | MD-80                                           | 81                              |
|      |                                | MD-80                                           | 82                              |
|      |                                | MD-80                                           | 83                              |
|      |                                | MD-80                                           | 87                              |
|      |                                | MD-80                                           | 88                              |
| MD90 | MD90                           | MD-90                                           | 30, 30ER                        |
| MU30 | MU30                           | MU-300 DIAMOND                                  | 1A                              |
| P180 | P180                           | P-180 AVANTI                                    | ALL SERIES                      |
| PC12 | PC12                           | PC-12                                           | ALL SERIES                      |
| PRM1 | PRM1                           | PREMIER 1                                       | ALL SERIES                      |
| SB20 | SB20                           | SAAB 2000                                       | ALL SERIES                      |
| SBR1 | SBR1                           | SABRELINER 40<br>SABRELINER 60<br>SABRELINER 65 | ALL SERIES                      |
| SBR2 | SBR2                           | SABRELINER 80                                   | ALL SERIES                      |
| T134 | T134                           | TU-134                                          | A, B                            |
| T154 | T154                           | TU-154                                          | A, B, M, S                      |
| T204 | T204 T224 T234                 | TU-204<br>TU-224<br>TU-234                      | 100, 100C, 120RR<br>200, 214, C |
| T334 | T334                           | TU-334                                          | ALL SERIES                      |
| TBM  | TBM7 TBM8                      | TBM-700<br>TBM-850                              | ALL SERIES                      |
| WW24 | WW24                           | 1124 WESTWIND                                   | ALL SERIES                      |
| YK42 | YK42                           | YAK-42                                          | ALL SERIES                      |

Талапқа  
3-қосымша

## RVSM жағдайында ұшатын пайдаланушы туралы деректер

(Толтырған кезде бас баспа әріптерімен жазыңыз).

Пайдаланушы: \_\_\_\_\_

(Operator) \_\_\_\_\_

ИКАО мемлекетінің бір-/екі әріпті көрсеткіші:<sup>1</sup> \_\_\_\_\_

(ICAO 1 OR 2 LETTER IDENTIFIER FOR STATE)

Мекен-жайы: | \_\_\_\_\_

(ADDRESS) | \_\_\_\_\_

RVSM бекіту мәселелері бойынша байланысатын адам:

CONTACT PERSON FOR MATTERS CONCERNING RVSM APPROVALS:

Аты-жөні: \_\_\_\_\_  
(Full Name)

Атауы: \_\_\_\_\_ Тегі: <sup>17</sup> \_\_\_\_\_ Инициалдары: \_\_\_\_\_  
(Title:) (Surname<sup>17</sup>;) Initials:)

Лауазымы: \_\_\_\_\_  
(Post/Position)

Телефоны: \_\_\_\_\_ Факсы: \_\_\_\_\_  
(Telephone) (Fax:)

E-mail: \_\_\_\_\_

Талапқа  
4-қосымша

ӘК-нің RVSM жағдайында ұшуға рұқсаты

Рұқсаттың бекітілген күні  
(күні: айы: жылы)

Рұқсаттың қолданылу мерзімі:  
((күні: айы: жылы))

ӘК үшін RVSM-ның пайдалану ауқымының шекарасы

Мына өңірлерде ұшуға рұқсат етілген:

тік эшелондау минимумы 300 м (1000 фут) эшелон 290 мен 410 арасында  
болған жағдайда (RVSM)

| ПАРАМЕТРІ                                         | ТӨМЕНГІ ШЕКАРАСЫ |  |  |  |   |
|---------------------------------------------------|------------------|--|--|--|---|
| БИКТИГІ:<br>Фут немесе<br>метрмен                 |                  |  |  |  | F |
|                                                   |                  |  |  |  | M |
| Ұ Ш У<br>ЭШЕЛОНЫ:<br>Жүз фут немесе<br>он метрмен | F                |  |  |  |   |
|                                                   | M                |  |  |  |   |
| M КҮНІ:                                           |                  |  |  |  |   |

|                                                                    |   |  |  |  |  |  |        |
|--------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|--|--|--------|
| немесе<br><br>I A S<br>ЖЫЛДАМДЫҒЫ<br>:<br>Км\сағ немесе<br>узелмен | M |  |  |  |  |  |        |
|                                                                    |   |  |  |  |  |  |        |
|                                                                    | K |  |  |  |  |  | км\сағ |
|                                                                    | N |  |  |  |  |  | узел   |
| ТОЛЫҚ ҰШУ<br>САЛМАҒЫ,<br>ТОННА                                     |   |  |  |  |  |  |        |
|                                                                    |   |  |  |  |  |  | T      |

**Уәкілетті органның басшысы**

-----

(лауазымы) (қолы) (аты-жөні)

Күні: " \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 ж.

Талапқа  
5-қосымша

## RVSM жағдайында ұшатын әуе кемесі туралы деректер

--

Тіркеу мемлекеті<sup>1</sup>:|\_|\_|

(*State of Registry*<sup>1</sup>)

----

Пайдаланушының атауы<sup>2</sup>:|\_|\_|\_|

(*Name of Operator*<sup>2</sup>)

--

Пайдаланушының мемлекеті<sup>3</sup>:|\_|\_|

(*State of the Operator*<sup>3</sup>)

-----

ӘК түрі<sup>4</sup>:|\_|\_|\_|\_|

(*Aircraft Type*<sup>4</sup>)

-----

Серия ВС<sup>5</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Aircraft Series*<sup>5</sup>)

-----

Дайындаушының сериялық нөмірі<sup>6</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Manufacturers Serial No*<sup>6</sup>)

-----

Тіркеу нөмірі<sup>7</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Registration Mark*<sup>7</sup>)

-----

Жауап берушінің коды<sup>8</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Mode S aircraft address*<sup>8</sup>)

----

Ұшуға жарамдылығын бекіту<sup>9</sup>:|\_|\_|\_|

(*Airworthiness Approval*<sup>9</sup>)

-----

Берілген күні<sup>10</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Date Issued*<sup>10</sup>)

----

RVSM-ға бекіту (рұқсат беру)<sup>11</sup>:|\_|\_|\_|

(*RVSM Approval*<sup>11</sup>)

-----

RVSM-ға бекітілген күні<sup>12</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Date Issued*<sup>12</sup>)

-----

Қолданылу мерзімінің аяқталған күні<sup>13</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Date of Expiry*<sup>13</sup> (*If Applicable*))

Бекіту әдісі<sup>18</sup>:|\_\_\_\_\_|

(*Method of Compliance (Service Bulletin, STC etc)*)

Ескертпе<sup>16</sup>:|\_\_\_\_\_|

(*Remarks*<sup>16</sup>)

Талапқа  
6-қосымша

**RMA F1**

**RVSM бекіту мәселелері бойынша байланысу ақпаратын белгілеу /  
өзгерту**

**State point of contact details/change of point of contact**

**Details for matters relating to RVSM approvals**

Осы нысан EURASIA RMA-мен алғаш рет байланысқан кезде немесе F1 нысанында бұрын ұсынылған деректер өзгерген кезде толтырылып, төменде көрсетілген мекен-жайға қайтарылуы тиіс (Толтырған кезде бас баспа әріптерімен жазыңыз).

*(This form should be completed and returned to the address below on the first reply to the RMA or when there is a change to any of the details requested on the form ( PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).*

Мемлекет: \_\_\_\_\_  
(STATE)

ИКАО мемлекетінің бір-/екі әріпті көрсеткіші: <sup>1</sup> \_\_\_\_\_  
(ICAO 1 OR 2 LETTER IDENTIFIER FOR STATE) \_\_\_\_\_

Мекен-жайы: | \_\_\_\_\_  
(ADDRESS) | \_\_\_\_\_  
RVSM бекіту мәселелері бойынша байланысатын адам:

Аты-жөні: \_\_\_\_\_  
(Full Name)

Атауы: \_\_\_\_\_ Тегі: <sup>17</sup> \_\_\_\_\_ Инициалдары: \_\_\_\_\_  
(Title:) (Surname<sup>17</sup>;) (Initials:)

Лауазымы: \_\_\_\_\_  
(Post/Position)

Телефоны: \_\_\_\_\_ Факсы: \_\_\_\_\_  
(Telephone) (Fax:)

E-mail: \_\_\_\_\_

Толтырғаннан кейін мына мекен-жайға қайтарылсын:  
(When complete, please return to the following address)

RMA мекен-жайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамское даңғыл жолы, 26  
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)

Телефоны (Telephone): +7(499)190-35-19 Факсы (Fax): +7(499) 190-3579

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

## **RMA F1, F2 және F3 бланкілерін толтыру жөніндегі нұсқаулық**

(Notes to aid completion of RMA forms F1, F2 and F3.)

*Төменде көрсетілген сандар F1, F2 және F3 бланкілерінің бағандарында қолданылатын жоғарғы индекстерге жатады. Евразия РМА туралы ақпаратты электрондық түрінде электрондық пошта арқылы ұсынған дұрыс.*

*(The numbers below refer to the superscript numbers on the blank RMA F2-A3. Ideally originators will submit information to the RMA Eurasia in electronic form by Email.)*

1) Тіркеу мемлекеті – ИКАО-ның Doc 7910 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның бір – немесе екі әріпті көрсеткіші (индексі) көрсетіледі. Егер мемлекетке бірден көп код берілген болса, бірінші көрсетілгенін қолданыңыз.

(State of Registry – Enter the one- or two-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. If more than one identifier is designated for the State, use the letter identifier that appears first.)

2) Пайдаланушы – ИКАО-ның Doc 8585 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның үш әріпті шартты белгісі көрсетіледі. Жалпы мақсаттағы авиацияның әуе кемелері үшін “IGA” жазыңыз. Әскери әуе кемелері үшін “MIL” жазыңыз. Егер бұл да, басқасы да болмаса бағанға X қойып, пайдаланушыны/иесін Ескертпе бағанына жазыңыз.

(Name of Operator – Enter the operator’s 3-letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 8585. For general aviation aircraft, enter “IGA”. For military aircraft, enter “MIL”. If none, place an X in this field and write the name of the operator/owner in the Remarks row.)

3) Пайдаланушы мемлекет – ИКАО-ның Doc 7910 құжатының қолданыстағы соңғы редакциясына сәйкес ИКАО-ның бір – немесе екі әріпті көрсеткіші (индексі) көрсетіледі. Егер мемлекетке бірден көп код берілген болса, бірінші көрсетілгенін қолданыңыз.

(State of the operator – Enter the one – or two- letter ICAO identifier as contained in the most current ICAO Doc 7910. In the case of their being more than one identifier designated for the State, use the letter identifier that appears first.)

4) Әуе кемесінің түрі – Doc 8643 ИКАО соңғы қолданыстағы редакцияға сәйкес ИКАО шартты белгісі көрсетіледі, мысалы, Airbus A320-211 үшін, A320 жазыңыз; Boeing B747-438 үшін B744 жазыңыз.

(Aircraft Type – Enter the ICAO designator as contained in the most current ICAO Doc 8643, e.g. for Airbus A320-211, enter A320; for Boeing B747-438 enter B744.)

5) Әуе кемесінің сериясы— әуе кемесінің сериясы немесе дайындаушы тапсырыс берушінің шартты белгісі көрсетіледі. Мысалы, Airbus A320-211 үшін 211 көрсету қажет; Boeing B747-438 үшін, 400 немесе 438 көрсету қажет.

(Aircraft Series – Enter Series of aircraft, or manufacturer's customer designation, e.g. for Airbus A320-211 enter 211; for Boeing B747-438, enter 400 or 438.)

6) Өндірушінің сериялық нөмірі – өндіруші берген сериялық нөмір көрсетіледі (зауыттық нөмірі).

(Manufacturer's Serial Number – Enter Manufacturer's Serial Number.)

7) Тіркеу нөмірі – әуе кемесінің тіркеу нөмірі көрсетіледі, мысалы, AA-XYZ үшін AAXYZ жазыңыз.

(Registration Mark – Enter Registration Number of aircraft, e.g. for AA-XYZ write AAXYZ.)

8) S режиміндегі жауап берушінің коды –әуе кемесінің S режиміндегі жауап берушінің ICAO берген кодын көрсетіңіз (6 цифр, он алты сөздік жүйе).

(Mode S Aircraft Address – Enter ICAO allocated Aircraft Mode S (6 character, hexadecimal) address code.)

9) Ұшу жарамдылығын бекіту –"Ия" немесе "жоқ" көрсетіледі.

(Airworthiness Approval – Enter yes or no.)

10) Ұшу жарамдылығына бекітудің берілген күні – DD/MM/YY. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.

(Date Airworthiness Approval Issued – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

11) RVSM –мен ұшу үшін бекіту (рұқсат)– "Ия" немесе "жоқ" жазыңыз.

(RVSM Approval - Enter yes or no.)

12) RVSM-мен ұшуға бекітудің (рұқсат) берілген күні – DD/MM/YY. Мысалы : 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.

(Date RVSM Approval Issued – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

13) RVSM – DD/MM/YY ұшу үшін бекітудің (рұқсаттың) қолданылу мерзімінің аяқталған күні. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.

(Date of Expiry – MM/DD/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98.)

14) RVSM –мен ұшуға берілген бекітуді (рұқсатты) қайтарып алу күні – DD/MM/YY. Мысалы: 1998 жылдың 26 қазаны үшін - 26/10/98 жазыңыз.

(Date of Withdrawal Expiry – DD/MM/YY. Example: for October 26, 1998 write 26/10/98)

15) Қайтарып алу себебі

(Reason for Withdrawal)

16) Ескертпе.

(Remarks.)

17) Тегі – Өзіңіздің тегіңіз бен аты-жөніңізді жазыңыз.

(Surname – Enter your family name)

18) Бекіту әдісі –RVSM-мен ұшу талаптарын орындауға қатысты жұмыс/толық аяқтау жұмыстары жүргізілген құжатқа сілтеме көрсетіңіз. Мысалы, ӘК типіндегі Сертификат нөмірі немесе ӘК типіндегі Сертификаттың немесе толық аяқталған жұмыстар немесе қызметтік жазбалардың толықтыруы.

Талапқа  
8-қосымша

## RMA F3

**RVSM кеңістігінде ұшуларды жүргізуге бекітуді (рұқсатнаманы)**

**қайтарып алу немесе әуе кемесін тізілімнен шығару**

**De-registration of aircraft or withdrawal of approval to operate in  
RVSM airspace**

1. Егер тіркеу мемлекетінде немесе пайдаланушы мемлекетте RVSM-мен әуе кеңістігінде ұшуларды орындау үшін пайдаланушы/әуе кемесінен бекітуді қайтарып алатындай себебі болса, нақты ақпарат нысандағы бланкі бойынша RMA EURASIA жіберілуі тиіс. Сондай-ақ, осы бланкті әуе кемесінің мемлекеттік тізбеден шығарылғаны туралы RMA EURASIA-ға хабарлау үшін пайдаланған жөн. *(When a State of Registry or State of the Operator has cause to withdraw the approval of an operator/aircraft for operations within the RMA airspace, details as requested below must be submitted to the RMA by the most appropriate method. This form should also be used to notify the RMA of a deregistration from a state's registry.)*

2. Толтырмас бұрын бланкілерді толтыру Нұсқауымен (ТОЛТЫРҒАН КЕЗДЕ БАСПА ӘРПІН ҚОЛДАНЫҢЫЗ) танысып шығыңыз.

*Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS).*

--

Тіркеу мемлекеті<sup>1</sup>:|\_|\_|

(State of Registry<sup>1</sup>)

---

Пайдаланушының атауы<sup>2</sup>:|\_|\_|\_|

(Name of Operator<sup>2</sup>)

--

Пайдаланушының мемлекеті<sup>3</sup>:|\_|\_|

(State of the Operator<sup>3</sup>)

ΘΚ τυπ<sup>4</sup>:|\_|\_|\_|\_|  
(*Aircraft Type*<sup>4</sup>)

ӘК сериясы<sup>5</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|  
(*Aircraft Series*<sup>5</sup>)

[illegible]

-----  
Tirkey nөmipі<sup>7</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|  
(Registration Mark<sup>7</sup>)

Жауап берушінің коды<sup>8</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|  
(Mode S aircraft address<sup>8</sup>)

RVSM бекітуі қайтарып алынған күн<sup>14</sup>: [ ][ ][ ][ ][ ][ ][ ][ ]  
*(Date of Withdrawal of RVSM Approval<sup>14</sup>)*

RVSM бекітуін қайтарып алу себебі<sup>15</sup>: \_\_\_\_\_  
(Reason for Withdrawal of RVSM Approval<sup>15</sup>)

Ескертпе<sup>16</sup>:|\_\_\_\_\_|  
(Remarks<sup>16</sup>)

Толтырылганнан кейін көрсетілген мекенжайға қайтарыңыз: (*When complete, please return to the following address*) RMA мекенжайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамское ш., 26 (RMA Address) (26, Volokolamskoe shosse, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

Талапқа  
9-қосымша

**Monitoring application биіктікті ұстап қалу дәлдігін бақылаудан өткізуге өтінім**

Operator Name (Авиакомпанияның атауы):

Address (Мекенжайы): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (заңды) \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ (нақты)

**Operator Primary Point of Contact (Авиакомпаниядағы бірінші байланысушы тұлға)**

Surname (Тегі): \_\_\_\_\_  
First name (Аты): \_\_\_\_\_

—  
Әкесінің аты: \_\_\_\_\_  
Title (Лауазымы): \_\_\_\_\_  
Telephone Number (Телефоны): \_\_\_\_\_  
Fax Number (Факса): \_\_\_\_\_  
Email Address Электрондық пошта мекенжайы ): \_\_\_\_\_

**Secondary Point of Contact (Авиакомпаниядағы екінші байланысушы тұлға)**  
Surname (Тегі): \_\_\_\_\_  
First name (Аты): \_\_\_\_\_

—  
Әкесінің аты: \_\_\_\_\_  
Title (Лауазымы): \_\_\_\_\_  
Telephone Number (Телефоны): \_\_\_\_\_  
Fax Number (Факса): \_\_\_\_\_  
Email Address Электрондық пошта мекенжайы ): \_\_\_\_\_

**Civil Aviation Authority Contact (RVSM-да ұшуға рұқсатнама ресімдеген кезде <Еуразия мемлекетінің азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органдағы > байланысушы тұлға )**

Surname (Тегі): \_\_\_\_\_  
First name (Аты): \_\_\_\_\_  
Әкесінің аты: \_\_\_\_\_  
Title (Лауазымы): \_\_\_\_\_  
Telephone Number (Телефоны): \_\_\_\_\_  
Fax Number (Факс нөмірі): \_\_\_\_\_  
Email Address Электрондық пошта мекенжайы): \_\_\_\_\_

**AIRCRAFT INFORMATION (ӘК туралы ақпарат)**

| Aircraft Model | Registration Number | Serial Number | Mode S address |
|----------------|---------------------|---------------|----------------|
|                |                     |               |                |
|                |                     |               |                |
|                |                     |               |                |
|                |                     |               |                |

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекенжайға қайтарылсын: (*When complete , please return to the following address*) RMA мекенжайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамское ш., 26 (RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow,123182 , Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499) 190-3579 E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

Талапқа  
10-қосымша

## **RMA F2**

### **RVSM пайдалану үшін бекіту жазбасы**

### **Record of approval to operate in RVSM airspace**

1. Мемлекет ӘК тіркеуді немесе пайдаланушы мемлекет ӘК бекіту (рұқсат беру) мәртебесін немесе пайдаланушыға RVSM-мен кеңістіктегі ұшуларға RVSM-да ұшуға рұқсат беру немесе өзгерту кезінде бекіту туралы ақпарат төменде көрсетілген мекен-жай бойынша RMA EURASIA-ға жедел түрде жіберілуі керек.

*(When a State of Registry OR State of the Operator approves or amends the approval of an operator/aircraft for RVSM operations, details of that approval must be recorded and sent to the appropriate RMA without delay.)*

2. Толтырар алдында бланктерді толтыру жөніндегі Нұсқаумен танысыңыз (ТОЛТЫРАР КЕЗДЕ БАСПА ӘРІПТЕРІН ПАЙДАЛАНЫҢЫЗ)

*(Before providing the information requested below, reference should be made to the accompanying notes (PLEASE USE BLOCK CAPITALS)).*

--

Тіркеу мемлекеті<sup>1</sup>:|\_|\_|

*(State of Registry<sup>1</sup>)*

----

Пайдаланушының атауы<sup>2</sup>:|\_|\_|\_|

*(Name of Operator<sup>2</sup>)*

--

Пайдаланушының мемлекеті<sup>3</sup>:|\_|\_|

*(State of the Operator<sup>3</sup>)*

-----

ӘК түрі<sup>4</sup>:|\_|\_|\_|\_|

*(Aircraft Type<sup>4</sup>)*

-----

ӘК сериясы<sup>5</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(*Aircraft Series*<sup>5</sup>)

Өндірушінің сериялық нөмірі<sup>6</sup> | \_\_\_\_\_

(Manufacturers Serial No<sup>6</sup>)

Tirkeu nemi<sup>7</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(Registration Mark<sup>7</sup>)

Жауап берушінің коды<sup>8</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(Mode S aircraft address<sup>8</sup>)

Ұшу жарамдылығын бекіту<sup>9</sup>: | | | |

(*Airworthiness Approval*<sup>9</sup>)

Берілген күні<sup>10</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(Date Issued<sup>10</sup>)

RVSM бекіту (рұқсат беру) <sup>11</sup>:|\_|\_|\_|

(RVSM Approval<sup>11</sup>)

RVSM бекітуге берілген күні <sup>12</sup>:| | | | | | | | |

(*Date Issued*<sup>12</sup>)

Бекіту мерзімінің аяқталған күні<sup>13</sup>:|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

(Date of Expiry<sup>13</sup> (If Applicable))

Бекіту әдісі <sup>18</sup>:

(Method of Compliance (Service Bulletin, STC etc))

Ескерту<sup>16</sup>:|\_\_\_\_\_

(Remarks<sup>16</sup>)

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (*When complete, please return to the following address*): RMA мекен-жайы: Ресей, 123182,

Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisie, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

Талапқа 11  
қосымша

## Flight Information Form (FIF)

Please Email to rma@rma-eurasia.ru or Fax to at +7 499 190-3579,  
24 hours prior to flight and within 6 hours of landing.

|                                                                                             |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|-----------------------|-------------------|--------------------------------------------|------------------------|----------|---------|-----------|
| INFORMATION TO BE RECORDED PRIOR TO FLIGHT                                                  |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Airline/Operator:                                                                           |          |              |                       |                   | GMU Container Number:                      |                        |          |         |           |
| Point of Contact for Operator:                                                              |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Name: Phone: Fax:                                                                           |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Aircraft Type/Series:                                                                       |          |              |                       |                   | Aircraft Registration Number:              |                        |          |         |           |
| Call Sign:                                                                                  |          |              |                       |                   | Airframe Serial Number:                    |                        |          |         |           |
| Planned: Origin:                                                                            |          |              | Departure Date (UTC): |                   |                                            | Departure Time (UTC):  |          |         |           |
| Planned: Destination:                                                                       |          |              | Arrival Date (UTC):   |                   |                                            | Arrival Time (UTC):    |          |         |           |
| Installer (Name/Org.):                                                                      |          |              |                       |                   | Retriever (Name/Org.):                     |                        |          |         |           |
| Mode S Equipped (Yes/No):                                                                   |          |              |                       |                   | Separation Between Mounted Antennas (ft.): |                        |          |         |           |
| Installer/Operator Comments:                                                                |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| INFORMATION TO BE RECORDED BY FLIGHT CREW/GMU OPERATOR                                      |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Data Collection: Start Date (UTC):                                                          |          |              |                       |                   | Start Time (UTC):                          |                        |          |         |           |
| GMU File Name:                                                                              |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Departure Time (UTC):                                                                       |          |              |                       |                   | Origin (ICAO ID):                          |                        |          |         |           |
| Please record the requested information as soon as practical when:                          |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| 1. Aircraft is first established in level flight at or above FL 290, or                     |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| 2. The ATC assigned transponder code is changed at or above FL 290, or                      |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| 3. There is a flight level change and aircraft remains at or above FL 290, or               |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| 4. An autopilot change is initiated at or above FL 290, or                                  |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| 5. The ARTCC or FIR changes.                                                                |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Time                                                                                        | Assigned | Mach/<br>Air | Transponder           | Altimeter Reading |                                            | Autopilot<br>(L, R, C) |          | FMS/PMS | ARTCC/FIR |
| (UTC)                                                                                       | FL       | Speed        | Code/Source           | Pilot             | Co-pilot                                   | Pilot                  | Co-pilot | (Y/N)   | (ICAO ID) |
|                                                                                             |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
|                                                                                             |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |
| Data Collection: End Date (UTC):                                                            |          |              |                       |                   | End Time (UTC):                            |                        |          |         |           |
| Arrival Time (UTC):                                                                         |          |              |                       |                   | Destination ICAO (ID):                     |                        |          |         |           |
| Comments on flight conditions affecting height keeping performance, i.e. turb, and location |          |              |                       |                   |                                            |                        |          |         |           |

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: ( *When complete, please return to the following address*): RMA мекен-жайы: Ресей,123182, Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisie, Moscow,

123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

Талапқа  
12-қосымша

## RMA F5

### Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі (Large height deviation reporting form)

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| R M A<br>EURASIA | Осы баяндамада берілген ақпарат құпия болып табылады және тек қана ұшу қауіпсіздігіне статистикалық талдау үшін пайдаланылады.<br>(The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.) |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### (Large Height Deviation Form (F 5)

### (F 5) биіктігі бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі

|                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 90 м (300 фут) және одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде TCAS-қа байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы баяндаңыз<br>(Report any altitude deviation of 90 m. (300ft) or more, including those due to TCAS, Turbulence and Contingency Events) |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
| 1. Бүгінгі күн:<br>(Today's date:)                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                   | 2. Баяндама берген орган:<br>(Reporting Unit:)                                                  |                                                                 |
| Ауытқулар туралы толық ақпарат (Deviation details)                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
| 3. Пайдаланушы:<br>(Operator Name:)                                                                                                                                                                                                                                                     | 4. Call Sign (Дабылдар) :                                                                                                         |                                                                                                 | 5. Әуе кемесінің түрі:<br>(Aircraft Type:)                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 6.Көрсетілген биіктік<br>(Altitude Displayed:)                                                                                    |                                                                                                 |                                                                 |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ӘК тіркеу нөмірі:<br>(ACFT Registration Number:)                                                                                  |                                                                                                 |                                                                 |
| 7. Оқиға күні:<br>(Date of Occurrence:)                                                                                                                                                                                                                                                 | 8. UTC уақыты:<br>(Time UTC:)                                                                                                     | 9. Оқиға орны (ені./ұзақ., немесе бақылау бағыты):<br>(Occurrence Position (lat/long or Fix) :) |                                                                 |
| 10. Ұшудың рұқсат етілген бағыты:<br>(Cleared Route of Flight:)                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
| 11. Ұшудың белгіленген эшелоны:<br>(Cleared Flight Level:)                                                                                                                                                                                                                              | 12. Дұрыс белгіленбеген эшелонға ұшу ұзақтығының есебі (секундпен):<br>(Estimated Duration at Incorrect Flight Level (seconds) :) |                                                                                                 | 13. Бақыланатын ауытқулар +/- м :<br>(Observed Deviation +/- m) |
| 14. Әуе кемелерінің жағдайларына басқа да қатыстылар:<br>(Other Traffic Involved:)                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15. Ауытқу себебі (мысалы, турбуленттілік, жабдықтың бұзылуы):<br>(Cause of Deviation (Examples: Turbulence, Equipment Failure))                                                                                                                                                      |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| АУЫТҚУ ТОҚТАҒАННАН KEЙІН (AFTER DEVIATION IS RESTORED)                                                                                                                                                                                                                                |
| 16. Ұшудың ақырғы қадағаланатын/мәлімденетін соңғы эшелоны*:<br>(Observed/Reported Final Flight Level*:) )                                                                                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| *Ақпарат негіздерін көрсетіңіз:<br>(*Please indicate the source of information:)                                                                                                                                                                                                      |
| <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Қадағалау жүйесі                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Пилот<br>( Surveillance system) (Pilot)                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Түсініктемелер<br>(Narrative)                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 20. Ауытқудың нақты сипаттамасы<br>(Әуе кемесінің нақты жүру жолдарына өзіңіздің бағаңызды беріңіз және ауытқу себебін көрсетіңіз.)<br>(Detailed Description of Deviation<br>(Please give your assessment of the actual track flown by the aircraft and the cause of the deviation.)) |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 21 – Экипаждың (қолма-қол) түсініктемелері (Crew comments (if any))                                                                                                                                                                                                                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: ( *When complete, please return to the following address*): RMA мекен-жайы: Ресей,123182, Мәскеу, Волоколамск ш.,26 (RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru

Талапқа  
13-қосымша

## RMA F6

**Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы ӘҚҰ органының ай сайынғы есебі**

**(Form for ATC Unit Monthly Report of Large Height Deviations (F 6)**

**EURASIA RMA**

**Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы есеп  
(Report of Large Height Deviation)**

90 м (300 фут) немесе одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде БСПС нсұқауларына байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы *EURASIA RMA* есебі.

(Report to the *EURASIA RMA* of a height deviation of 90 m. (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.)

*<Еуразия мемлекеттерінің аэронавигациялық қызмет көрсету провайдерлерінің атқарушы органы>: \_\_\_\_\_*

ӘҚҰ органы: \_\_\_\_\_

(Name of ATC unit:)

*I немесе II Бөлімдерді толтырыңыз*

(Please complete Section I or II as appropriate)

**I БӨЛІМ:**

**(SECTION I:)**

Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы \_\_\_\_\_ (ай) мәлімдемелер түскен жоқ.

(There were no reports of large height deviations for the month of \_\_\_\_\_)

**II БӨЛІМ:**

**(SECTION II:)**

90 м.(300 фут) немесе одан жоғары ЭП 290 және ЭП 410 аралығындағы биіктік жөніндегі ауытқулар туралы \_\_\_\_ мәлімдеме (лер) түсті. Биіктік бойынша ауытқулардың әр қайсысы туралы нақты ақпарат RMA F5 үлгісі арқылы қоса беріледі.

(There was/were \_\_\_\_\_ report(s) of a height deviation of 90 m. (300 ft) or more between FL 290 and FL 410. Details of each height deviation are in form RMA F5 attached.)

*(Биіктік бойынша ауытқулар туралы әрбір есеп берулерге жеке бланк пайдаланыңыз.).*

*(Please use a separate form for each report of height deviation).*

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (*When complete, please return to the following address*): RMA мекен-жайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамск ш., 26 (RMA Address) (26, Volokolamskoe shoishe, Moscow, 123182, Russia) Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс(Fax): +7(499)190-3579 E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA\_Eurasia@atminst.ru