

Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларын бекіту туралы

Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2015 жылғы 7 желтоқсанда № 12360 болып тіркелді.

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабы 1-тармағының 41-41) тармақшасына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**

Ескерту. Кіріспе жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1. Қоса беріліп отырған Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидалары бекітілсін.

2. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (Б.К. Сейдахметов):

1) осы бұйрықтың заңнамада бекітілген тәртіппен Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелуін;

2) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін күнтізбелік он күн ішінде оның көшірмесін мерзімді баспа басылымдарына және "Әділет" ақпараттық-құқықтық жүйесіне ресми жариялауға жіберуді;

3) осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің интернет-ресурсында және мемлекеттік органдардың интранет-порталында жариялануын;

4) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін он жұмыс күні ішінде Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Заң департаментіне осы бұйрықтың 2-тармағының 1), 2) және 3) тармақшаларында көзделген іс-шаралардың орындалуы туралы мәліметтерді ұсынуды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылауды өзіме қалдырамын.

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

Қазақстан Республикасы

Инвестициялар және даму

министрінің міндетін атқарушы

Ж. Қасымбек

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасының

Қорғаныс министрі

И.Н.Тасмағанбетов

2015 жылғы 30 қазан

Қазақстан Республикасы
Инвестициялар және даму
министрінің міндетін атқарушының
2015 жылғы 7 қазандағы
№ 978 бұйрығымен бекітілген

Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидалары

1-тарау. Жалпы ережелер

Ескерту. 1-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1. Осы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабы 1-тармағының 41-41) тармақшасына сәйкес (бұдан әрі - Заң) , сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі – ИКАО) стандарттары мен ұсынымдарын ескере отырып әзірленді және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында әуеайлақтық қамтамасыз етудің тәртібін айқындайды.

Ескерту. 1-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2. Осы Қағидалардың қолданысы Қазақстан Республикасының аумағындағы азаматтық әуеайлақтарды пайдалануды жүзеге асыратын немесе қарамағында Қазақстан Республикасының азаматтық әуеайлақтары бар заңды және жеке тұлғаларға таратылады.

3. Осы Қағидаларда пайдаланылатын негізгі терминдер мен анықтамалар:

1) әуеайлақтық қамтамасыз ету – бұл әуе кемелерінің ұшуы, қонуы, рөлдеуі және тұрақтауы үшін тұрақты пайдалану даярлығында әуеайлақтың ұшу алаңын (ұшу-қону жолақтары (бұдан әрі – ҰҚЖ), рульдеу жолдары (бұдан әрі – РЖ), перрондар мен әуе кемелерінің тұрақ орындары) ұстау жөніндегі іс-шаралар кешені;

2) тау әуеайлағы – жер бедерімен қилысатын және әуеайлақтың бақылау нүктесінен 25 километр (бұдан әрі - км) радиустан астам салыстырмалы түрде 500 метр (бұдан әрі - м) қатыстық биіктігі бар жерде орналасқан әуеайлақ, сондай-ақ теңіз деңгейінен 1000 м және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ;

- 3) межелі әуеайлағы – қонуға белгіленген әуеайлақ ретінде ұшу жоспарында және ұшуға тапсырмада көрсетілген әуеайлақ;
- 4) әуеайлақтың таңбалық белгі – аэронавигациялық ақпаратты беруге арналған әуеайлақтың немесе құрылыстың үстінде орналасқан белгі;
- 5) аэронавигациялық маяк – барлық бағыттан көрінетін және жер бетіндегі белгілі бір нүктені белгілеуге қызмет ететін тұрақты немесе жарқырауық сәуле шығаратын аэронавигациялық жер үсті оты;
- 6) әуеайлақ қызметі – әуеайлақ (тікұшақ айлағы), әуежай объектілерін қауіпсіз пайдалануды, ұстауды, жөндеуді қамтамасыз етуге арналған әуежайдың құрымдық бөлімшесі (азаматтық авиация ұйымы);
- 7) ҰҚЖ – әуе кемелерінің қонуы мен ұшып көтерілуі үшін дайындалған құрлықтағы әуеайлақтың белгілі бір тікбұрышты учаскесі;
- 8) басты ҰҚЖ – әуеайлақта әдетте жел өті бағытында орналасқан және барынша ұзындығы бар ҰҚЖ;
- 9) ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну қашықтығы – ҰҚЖ-ның осьтік сызығындағы әуе кемесінің ұшқышы ҰҚЖ жамылғысының таңбалану белгісі немесе ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның осьтік сызығын белгілейтін оттарды көре алатындай шектегі қашықтық;
- 10) жерге қону аймағы – жерге қонатын ұшақтардың ҰҚЖ-ға бірінші жанасуына арналған ҰҚЖ табаны сыртындағы оның учаскесі;
- 11) әуе кемесінің жіктелген саны (ACN) – табанның стандартты беріктігінің белгіленген санаттары үшін жасанды жабында әуе кемесінің салыстырмалы әсерін білдіретін сан;
- 12) жабындының жіктелген саны (PCN) – шектелусіз пайдалану үшін жасанды жабындының әсерін білдіретін сан;
- 13) соңғы тежеу жолағы (бұдан әрі – ТАЖ) – ұшып көтерілу үзілген жағдайда әуе кемесін тоқтатуға арналған орын алған екпін алу қашықтығы соңындағы арнайы дайындалған тікбұрышты учаске;
- 14) ұшу алаңы – бір немесе бірнеше ұшу жолағы, рулеждік жолдар, перрондар мен арнайы мақсаттағы алаңдар орналасқан әуеайлақ бөлігі;
- 15) ұшу жолағы – ҰҚЖ және егер ол болса, тежеудің аяқталу жолағын қамтитын белгілі бір учаске, ол мыналарға:
- ҰҚЖ-дан тыс шығып кеткен әуе кемелерінің зақымдану катерін азайтуға;
- ұшып көтерілу немесе қону кезінде оның үстінен ұшып өтетін әуе кемелерінің қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған;
- 16) маркер – кедергілерді немесе шекараны белгілеу үшін жер деңгейінен жоғары орнатылған объекті;
- 17) таңбалау белгісі – аэронавигациялық ақпаратты беру үшін жұмыс алаңының бетінде орналасатын нышан немесе нышандар тобы;

18) қозғалу бағыттары – тек көлік құралдарының пайдалануына арналған, жұмыс алаңының шегінде орнатылған жер үсті бағыттары;

19) қозғалу бағытындағы күту орны – көлік құралдарына тоқтау ұсынылатын белгілі бір орын;

20) ҰҚЖ-дағы күту орны – бұрылатын әуе кемесі және көлік құралдары тоқтайтын, егер әуеайлақ диспетчері пунктiнен өзге нұсқау болмаса, күтетiн, ҰҚЖ-ны, кедергілердi шектеу бетiн, ILS/MLS сындарлы, сезiмтал аймағын қорғауға арналған белгілі бір орын;

21) тұрақ орны (бұдан әpi – ТО) – әуе кемесінің тұрағына арналған перронда бөлінген учаске;

22) жабдықталған ұшып көтерілу-қону жолағы – ҰҚЖ, аспаптар бойынша қонуға кіру схемаларын пайдалана отырып, әуе кемелерінің ұшуын жүргізуге арналған;

23) қонуға дәлме-дәл емес кіру үшін жабдықталған ҰҚЖ – 1000 м кем емес көріну кезінде А типті аспаптар бойынша қонуға бет алуды орындағаннан кейін қонуға арналған көзбен шолатын және көзбен шолмайтын құралдармен жабдықталған ҰҚЖ;

24) I санат бойынша қонуға нақты кіру үшін жабдықталған ҰҚЖ – шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) кемінде 60 м (200 фут) болатын В типті аспаптар бойынша қонуға кіруді орындағаннан кейін қонуға арналған көзбен шолатын және көзбен шолмайтын құралдармен жабдықталған және не кемінде 800 м көріну кезінде, не ҰҚЖ-да кемінде 550 м көріну қашықтығы кезінде ҰҚЖ-да қонуға дәлме-дәл кіру үшін жабдықталған ҰҚЖ;

25) II санат бойынша қонуға дәл кіру үшін жабдықталған ҰҚЖ – шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) кемінде 60 м (200 фут), бірақ кемінде 30 м (100 фут) және ҰҚЖ-да көріну қашықтығы кемінде 300 м болатын В типті аспаптар бойынша қонуға кіруді орындағаннан кейін қонуға арналған көзбен шолатын және көзбен шолмайтын құралдармен жабдықталған ҰҚЖ;

26) III санат бойынша қонуға нақты кіру үшін жабдықталған ҰҚЖ – шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі (DH) 30 м (100 фут) кем немесе шешім қабылдау биіктігі бойынша шектеусіз және ҰҚЖ-да көріну қашықтығы кемінде 300 м болғанда немесе ҰҚЖ-да көріну қашықтығы шектелмей В типті аспаптар бойынша қонуға бет алуды орындағаннан кейін қонуды қамтамасыз етуге арналған визуалды және визуалды емес құралдармен жабдықталған;

27) перрон – жолаушыларды отырғызу немесе түсіру, пошта жөнелтілімдері мен жүктерді тиеп, түсіру, жанар май құю, тұрақ немесе техникалық қызмет көрсету мақсатында әуе кемелерін орналастыруға арналған құрлықтағы айлақтың белгілі бір алаңы;

28) маневрлеу алаңы – перрондарды қоспағанда, әуе кемелерінің ұшып көтерілуіне, қонуына және бұрылуына арналған әуеайлақ бөлігі;

29) РЖ жолағы – рулеждік жолды қамтитын және рулеждік жолда пайдаланылатын әуе кемелерін қорғауға және рулеждік жолдан тыс кездейсоқ шыққан әуе кемесінің зақымдану кәтерін төмендетуге арналған учаске;

30) ҰҚЖ шегі – қону үшін пайдаланылатын ҰҚЖ учаскесінің басы;

31) кедергілерден бос жолақ – орын алған екпін алу қашықтығының соңына жалғанатын, әуе кемесінің (бұдан әрі - ӘК) белгіленген жерге дейін алғашқы ұшу биіктігін алу үшін таңдалған, әуежай қызметтерінің бақылауында орналасқан жердің немесе су бетінің тікбұрышты учаскесі;

32) кедергі – жер бетімен әуе кемесінің қозғалысына арналған аймақта орналасқан немесе әуе кемесінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған белгілі бір биіктікке көтерілген барлық қозғалмайтын (уақытша немесе тұрақты) қозғалатын объектілер немесе олардың бөліктері;

33) аралық күту орны – бұрылатын әуе кемелері мен көлік құралдары тоқтайтын және әуеайлақтың диспетчерлік пункті одан әрі қозғалысты жалғастыруға рұқсат бергенге дейін күтетін қозғалысты басқаруға арналған белгілі бір орын;

34) жұмыс алаңы – әуе кемелерінің ұшып көтерілуі, қонуы мен бұрылуына арналған , перрон (перрондар) мен маневрлеу алаңынан тұратын әуеайлақ бөлігі;

35) РЖ – құрлықтағы әуеайлақта әуеайлақтың бір бөлігін екіншісімен қосуға арналған әуе кемелерінің бұрылуына орнатылған белгілі бір жол, оның ішінде:

әуе кемесінің тұрақта бұрылу жолағы – рулеждік жол ретінде белгіленген және әуе кемелерінің тұрақ орындарына ғана жақындауын қамтамасыз етуге арналған перрон бөлігі;

перронның рулеждік жолы – перронда орналасқан және перрон арқылы бұрылу бағытын қамтамасыз етуге арналған рулеждік жол жүйесінің бөлігі;

36) қонуға кірудің және ұшып көтерілудің түпкі кезеңі аймағы (FATO) – үстінен қалықтап тұру немесе қону режиміне дейін қонуға кіру маневрінің түпкі кезеңі орындалатын және одан көтеріліп ұшу маневрі басталатын белгіленген аймақ. FATO-ны 1-сыныптың ұшу-техникалық сипаттамаларына сәйкес ұшуды орындайтын тікұшақтар пайдаланған жағдайда, бұл белгіленген аймақ үзілген ұшып көтерілудің орналастыратын аймағын қамтиды;

37) ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйі – ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу мақсатында ҰҚЖ жай-күйінің кодын анықтау үшін негіз болып табылатын ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарламада пайдаланылатын ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйін сипаттау.

ҰҚЖ-ның мынадай жай-күйі бөлінеді:

құрғақ ҰҚЖ – бетінде көрінетін ылғал жоқ және ол пайдалануға арналған аймақ шегінде ластанбаған ҰҚЖ.

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

тайғақ сулы ҰҚЖ – ҰҚЖ-ның едәуір бөлігінде бетімен ілінісу сипаттамалары нашарлаған сулы ҰҚЖ.

ластанған ҰҚЖ – пайдаланылатын ұзындық пен ен шегінде беті ауданының едәуір бөлігі ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйінің дескрипторларының тізбесінде айтылған бір немесе бірнеше заттармен жабылған ҰҚЖ;

38) ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйі дескрипторлары – ҰҚЖ бетіндегі келесі элементтердің бірі:

тығыздалған қар – бұл қатты массаға сығылған қар, сондықтан қысым мен жүктеменің эксплуатациялық мәні бар ұшақтың пневматикасы қардың одан әрі тығыздалуынсыз немесе беткі қабатта түзілмей бетіне айналады;

құрғақ қар – қарды оңай жасауға болмайтын қар;

қырау – мұз кристалдары ауада бар ылғалдан бетінде пайда болады, мұздату нүктесінен төмен температурада мұздан ерекшеленеді, өйткені аяз кристалдары өздігінен өседі және осыған байланысты түйіршікті құрылымға ие;

мұз – суық және құрғақ жағдайда мұзға айналған мұздатылған су немесе тығыздалған қар;

лайсаң – суға малынған қар, мұндай қардың бір уысынан су ағып кетеді немесе егер сіз оны күрт суға батырсаңыз, шашырайды;

тұрып қалған су – қабатының тереңдігі 3 мм-ден асатын су, оның ішінде ағымдағы су;

сулы мұз – бетінде су бар мұз немесе еріген мұз;

сулы қар – тығыз сығылған қатты қар жасау үшін жеткілікті мөлшерде су бар қар, оның суы сығылмайды;

39) ҰҚЖ жай-күйін бағалау матрицасы (RCAM) – тиісті қағидалар бойынша ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйінің бақыланатын параметрлерінің жиынтығы және ұшқыштың тежеу тиімділігі туралы қорытындысы негізінде ҰҚЖ жай-күйінің кодын бағалауға мүмкіндік беретін матрица;

40) ҰҚЖ күйінің коды (RWYCC) – ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарламада пайдаланылатын ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйін көрсететін сан;

41) ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарлама (RCR) – ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйі және оның ұшақтың ұшу-қону сипаттамаларына әсері туралы толық стандартталған хабарлама;

42) бөгде заттардың сынықтары (FOD) – жұмыс алаңындағы ешқандай пайдалану немесе авиациялық функцияларды орындамайтын және ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін ықтимал қауіпті кез келген жылжымайтын объект;

43) мұздануға қарсы қорғау алаңы – мұз катуға қарсы өндеуге арналған ұшақтың тұрағына ішкі орнату аймағын және екі немесе бірнеше жылжымалы мұз катуға қарсы қорғаныс құралдарын маневрлеу үшін сыртқы аймақты қамтитын алаң;

44) адами факторының аспектілері – авиациядағы жобалау, сертификаттау, кадрларды даярлау, пайдалану қызметі және техникалық қызмет көрсету процестеріне қолданылатын және адамның мүмкіндіктерін тиісті түрде есепке алу арқылы адам мен жүйенің қалған компоненттері арасындағы қауіпсіз өзара іс-қимылды қамтамасыз етуге бағытталған қағидаттар;

45) адамның мүмкіндіктері – авиациялық қызметтің қауіпсіздігі мен тиімділігіне әсер ететін адамның қабілеттері және оның мүмкіндіктерінің шектері;

46) әуеайлақтың бақылау нүктесі (ӘБН) – әуеайлақтың географиялық орналасқан жерін айқындайтын нүкте.

Ескерту. 3-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

4. Азаматтық авиациядағы әуеайлақтар мыналарға бөлінеді:

1) түрлері бойынша – жасанды жабыны бар әуеайлақ, топырақ бетіндегі, қар бетіндегі, мұз бетіндегі және су бетіндегі әуеайлақтар, сондай-ақ жүзетін баржалардың, кемелердің және басқа да құрылыстардың үстіндегі әуеайлақтар;

2) пайдалану сипаты бойынша – тұрақты және уақытша, күндізгі және тәуліктік әрекет ететін;

3) мақсаты бойынша – трассалық, зауыттық, жаттығу және авиациялық жұмыстарды орындауға арналған;

4) орналасуы және пайдалануы бойынша – базалық, аралық, ұшыру, бағытталған және қосалқы;

5) теңіз деңгейінен биіктігі мен жер бедері сипаты бойынша – таулы және жазықты;

6) жіктелуі бойынша – азаматтық авиацияда жіктелетін және жіктелмейтін;

7) мезеттік, ауысымдық ұшулар үшін әуеайлақтардан басқа мөлшері тиісті типтегі әуе кемелері қауіпсіз ұшып көтерілуі мен қонуын қамтамасыз ететін қону алаңдары пайдаланылады. Мұндай алаңдардағы ұшу қауіпсіздігін, алаңдардың есебі мен тіркелуін азаматтық авиация ұйымының бірінші басшысы қамтамасыз етеді.

2-тарау. Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету тәртібі

Ескерту. 2-тараудың тақырыбы жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1-параграф. Әуеайлақ қызметін ұйымдастыру

5. Ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз ету әдеттегідей, азаматтық авиация ұйымдарының әуеайлақ қызметімен (әуеайлақты пайдаланушы) жүзеге асырылады,

оның штатында әуеайлақ қызметінің әуеайлақты пайдалану жөніндегі инженерлері мен техниктері, шеберлері, жұмысшылары болуымен.

Штат бойынша әуеайлақтық қызмет қарастырылмаған, санаты жоқ әуеайлақтар мен қону алаңдарында, әуеайлақтық қызмет көрсету штатында азаматтық авиация саласында кемінде 3 жыл еңбек өтілі бар және ұшуларды әуеайлақтық қамтамсыз етуге азаматтық авиация ұйым басшысының бұйрығымен жіберілген тиісті мамандар бар азаматтық авиация ұйымындағы басқа да қызметтермен немесе бөлімдерімен жүзеге асырылады.

Уақытша әуеайлақтар (тікұшақтық) мен қону алаңдарын пайдалануда ұстауды және ұшуға дайындауды оның иелері жүзеге асырады, ұшу алаңдарының жағдайын бақылау азаматтық авиация ұйымы басшысының бұйрығымен азаматтық авиация саласында кемінде 3 жыл еңбек өтілі бар қызметкерге жүктеледі.

6. Ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз етудің (әуеайлақ қызметінің) негізгі міндеттеріне мыналар жатады:

1) ұшу алаңдары элементтерінің жағдайын бақылау;

2) осы Қағидаларға, азаматтық авиация саласындағы қолданыстағы нормативтік құжаттарға, ИКАО құжаттарына сәйкес әуеайлақтың ұшу алаңын тұрақты пайдалану дайындығында ұстау;

3) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерін мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларының талаптарына сәйкес әуеайлақты қауіпсіз пайдалануға жағдайының өзгеруі және/немесе жарамдығы туралы ақпаратты әуе қозғалысын басқару қызметіне және аэронавигациялық ақпарат қызметіне дұрыс және уақытылы ұсыну;

4) әуеайлақ жанындағы аумақтардың жағдайын бақылау (таңбалау жағдайы мен бар кедергілерді жарықпен қоршау, келісілмеген объектілерді тұрғызу мен құрылысын анықтау).

Ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз етуді ұйымдастыру кезінде адами фактордың аспектілері ескеріледі.

Ескерту. 6-тармақ жаңа редакцияда – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 25.06.2019 № 429 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

7. Әуеайлақ қызметінің құрылымы мен саны жұмыс көлеміне қарай және әуеайлақты әуе кемелерін қауіпсіз пайдалануға тұрақты дайындықты қамтамасыз етуді ескере отырып, азаматтық авиация ұйымының бірінші басшысы (әуеайлақ иесі) айқындайды.

8. Әуеайлақ қызметі мыналарды қамтамасыз етеді:

1) әуе кемелерін ұшыруға ұшу алаңын сапалы және қауіпсіз пайдалануда ұстау және дайындау;

2) ұшу алаңын, оның ішінде курстық радиомаякты (бұдан әрі – КРМ), глассадалық радиомаякты (бұдан әрі – ГРМ) және радиомаяк жүйесін (бұдан әрі – РМЖ) ұшуға уақтылы және сапалы дайындау. КРМ, ГРМ және РМЖ аймақтарын ұстау үшін әуежай мен азаматтық авиация ұйымының арасында шарт жасалады, онда екі тараптың техникалық және қаржылық шығындарының ара-жігі ажыратылады;

3) параметрлерді өлшеу, әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) ұшу алаңы элементтерінің жай-күйін бақылау және бағалау;

4) ұшу алаңына, ұшып–қону жолағына, рулеждік және магистралдық жолдарға, су бөлу-дренажды жүйелерге, әуежай ішілік жолдар мен вокзал маңы алаңдарына техникалық қызмет көрсету жұмыстарын (ағымдық және күрделі жөндеу бойынша жұмыстарды) ұйымдастыру және жүргізу;

5) ұшу алаңындағы жұмыстарды әуе қозғалысының басқару қызметінің (бұдан әрі – ҰҚБ қызметі) рұқсатымен орындау;

6) ұшу алаңында құрылыс жұмыстары мен әуежай қызметтері және басқа ұйымдар жүргізетін басқа қызметтерді келісу және мониторинг жүргізу;

7) техникалық қауіпсіздік, өрт қауіпсіздігі мен қоршаған ортаны қорғау жөніндегі талаптарды орындау;

8) әуеайлақты ұстауға және техникалық қызметті көрсетуге (жөндеуге) бөлінетін материалдық ресурстарды дұрыс сақтау және жұмсау;

9) құстар мен жануарлар тудыратын қауіптерді басқару жөніндегі жұмыстарға қатысу және/немесе ұйымдастыру.

Ескерту. 8-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

9. Азаматтық авиация ұйымдарында бірінші басшының бұйрығымен әуеайлақтардың сапалы және қауіпсіз пайдалануын қамтамасыз ететін белгілі бір адам тағайындалады, ол:

1) осы қағидалардың, "Азаматтық авиация әуеайлақтарының (тікұшақ айлақтарының) пайдалану жарамдылығы нормаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 381 бұйрығының (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерін мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12303 болып тіркелген) талаптарына сәйкес әуеайлақтың ұшу алаңдарын, ҰҚЖ және басқа да объектілерін пайдалануда ұстау және жөндеу бойынша басшылықты қамтамасыз етеді;

2) басқа ведомстволармен бірлесіп орналасқан әуеайлақты пайдаланумен байланысты ұйымдастырушылық-техникалық мәселелерді шешеді;

3) ұшу алаңдарын жоспарлы, мерзімдік, күрделі және ағымдық жөндеуді орындауды қамтамасыз етеді;

4) ұшу алаңдарының жай-күйі бойынша әуе кемелері ұшуларының кідіруі мен ұшпауын болдырмауға бағытталған іс-шараларды әзірлейді және жүзеге асырады;

5) әуеайлақ қызметі бойынша жұмыс құжаттамасына, әуеайлақтарды ұстау мен пайдалануды регламенттейтін құжаттамаға, оның ішінде әуеайлақ жөніндегі нұсқауға енгізілген барлық өзгерістер мен толықтырулардың есебін жүргізеді;

6) әуеайлақты ұшуға дайындау мен қамтамасыз ету кезінде әуежайда орналасқан немесе қызмет көрсетуді жүзеге асыратын әуеажай қызметтері мен азаматтық авиация ұйымдарының, басқа да шаруашылық субъектілердің жұмысын өзара үйлестіруді жүргізеді;

7) әуеайлақта әуе кемелерінің қозғалысын ұйымдастыру мен зақымдануын алдын алу жөніндегі іс-шараларды, оның ішінде ҰҚЖ, перронда, магистралды РЖ (бұдан әрі - МРЖ), РЖ, ТО және әуеайлақ аумағындағы тиісті таңбалау мен белгілер жағдайына бақылауды жүзеге асырады;

8) ұшулардың қауіпсіздігі жөніндегі инспектормен бірлесіп, жер үсті қызметтерінің кінәсі бойынша әуе кемелерінің ұшу реттілігінің бұзылуы жағдайларын азайту жөніндегі іс-шараларды әзірлеуді, енгізуді және бақылауды жүзеге асырады;

9) ұшу қауіпсіздігі жөніндегі инспектормен бірлесіп жылына кемінде екі рет ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін кедергілердің, аэронавигациялық емес оттардың мониторингі (есепке алу) жөніндегі іс-шараларды жүргізуді, әуеайлақта және әуеайлақ маңындағы аумақта құрылыс жұмыстарын және қызметті жүргізуді қамтамасыз етеді, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 504 қаулысымен бекітілген Әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіруі мүмкін қызметті жүзеге асыруға рұқсаттар беру қағидаларына сәйкес құрылған тұрақты жұмыс істейтін комиссия мүшелерінің қатысуымен ұшу қауіпсіздігіне бағалау, ұшу қауіпсіздігі үшін қауіптерді жою немесе қауіптерді азайту жөнінде шаралар қабылдауды қамтамасыз етеді, қажет болған кезде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға және (немесе) мүдделі мемлекеттік органдарға хабарлайды;

Ескерту. 9-тармаққа өзгерістер енгізілді – ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 25.06.2019 № 429 (01.08.2019 бастап қолданысқа енгізіледі); 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрықтарымен.

10. Әуеайлақтың ұшуға дайындығын айқындайтын адамдар әуеайлақ қызметінің бастығы (егер әуеайлақтық қамтамасыз ету осы бөлімнің функциясына кірсе, жер үсті құрылыстарын пайдалану бөлімінің бастығы), әуеайлақ қызметінің аға (ауысым) инженері, әуеайлақ қызметінің шебері немесе ұшуды әуеайлақтық қамтамасыз ету саласында кемінде 3 жыл еңбек өтілі бар, Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 28 қыркүйектегі № 764 бұйрығымен бекітілген Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламаларының (бұдан әрі – Үлгілік бағдарламалар)

талаптарына сәйкес (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 8785 болып тіркелген) оқытудан өткен, ұшу алаңын ұшуға дайындауға жауапты, азаматтық авиация ұйымының бірінші басшысының бұйрығымен ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз етуге жіберілген белгілі бір адам (бұдан әрі – әуеайлақ қызметінің маманы) болып табылады, олар:

1) ұшу алаңын тұрақты пайдалану дайындығында ұстау жөніндегі іс-шаралар кешенін жүргізуді қамтамасыз етеді;

2) ұшу алаңының жай-күйін және әуе кемелерінің ұшуына дайындығын бақылайды;

3) әуеайлақтық диспетчерлік пункте ұшу алаңындағы жөндеу және құрылыс жұмыстарын есепке алу журналында алда болатын жөндеу және құрылыс жұмыстары туралы жазбаларды уақтылы жазады;

4) ҰҚЖ-дағы жөндеу және басқа да жұмыс түрлері аяқталғаннан кейін оның әуе кемелерін қабылдау, шығару дайындығына жеке бақылау жүргізеді;

5) әуеайлақтың әуе қозғалыстарын басқару қызметтеріне істелініп жатқан жұмыстар мен ұшу алаңының жағдайы туралы хабардар етеді және қажет болған жағдайда, аэронавигациялық жабдықты іс-әрекетке қосу, оның жағдайы немесе оның кез келген өзгерісі, қызмет көрсетуі туралы қағидаларды немесе қауіп-қатер туралы ақпаратты, ұшуларды орындауға байланысты персоналға маңызды хабарды өз уақытында ескерту туралы ақпаратты қамтитын, электр байланыстарының құралдары арқылы таратылатын NOTAM хабарлама беріледі (бұдан әрі – NOTAM);

6) қызметтің жеке құрамына, арнайы көлік қызметінің жүргізушілер құрамына әуеайлақ қызметінің құзыретіне кіретін мәселелер бойынша сынақтар қабылдай отырып, сабақтар жүргізеді;

7) ұшу алаңында жұмыстарды орындау кезінде әр 15 минут сайын мұнара диспетчерлік пунктінің (бұдан әрі – МДП) және/немесе старттық диспетчерлік пунктінің (бұдан әрі – СДП) диспетчерімен радиобайланысты бақылаулы тексеруден өткізеді. Радиобайланыс жоғалған немесе ол тұрақты болмаған кезде және ұшу қауіпсіздігінің талаптарының бұзылуы мен қажет болған жағдайда әуе кемелерін ұшыруды (қондыруды) қамтамасыз ету кезінде жолағынан тыс арнайы техникалар мен әуеайлақтық механизацияларды әуеайлақта жұмысын тоқтату және шығару жөніндегі шараларды қабылдайды;

8) осы Қағидалардың 2-қосымшасына сәйкес ҰҚЖ-ның жай-күйіне бағалау жүргізеді, осы Қағидалардың 8-қосымшасына сәйкес ілінісу коэффициентіне өлшеу және бағалау мен өлшеу нәтижелері бойынша ҰҚЖ-ның әуе кемелерін қабылдауға және шығаруға дайындығы туралы шешім қабылдайды;

9) ұшу басшысының (бұдан әрі – ҰБ) немесе МДП (СДП) диспетчерінің командасы бойынша ұшу алаңы мен РМЖ-ның сындарлы аймағын әуеайлақ механикаландыру құралдары мен адамдардан дереу босату шараларын қабылдайды;

10) қажет болған жағдайда ұшу кезеңінде ұшу-қону жолағына, рулеждік жолдарына, перрондарға мониторингті жүзеге асырады;

11) ҰҚЖ-ға ауқымды және жылтылдау (импульсті) оттарымен, радиостанциялармен немесе көлік құралдарының позициялық жүйелерінің қабылдау-бергіштерімен және сүйреу құрылғыларымен жабдықталмаған арнайы техника мен әуеайлақ механизациясына шығуға тыйым салады;

12) кемінде бес жылда бір рет геодезиялық жұмыстарды орындайтын мамандандырылған ұйымды тарта отырып әуеайлақ маңындағы аумақтағы кедергілерді тексеру, олардың әуеайлақта орнатылған кедергілерді шектеу беттері арқылы өтуін бағалау, сондай-ақ оларды есепке алу және жою жөніндегі жұмысты ұйымдастырады.

Ескерту. 10-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

11. Әуеайлақ қызметіне жүктелген міндеттерді орындау мақсатында азаматтық авиация ұйымының арнайы көлік қызметінің бастығы:

1) әуеайлақ қызметі бастығының және/немесе маманының қарамағында оның талабы бойынша қыс мезгілінде 20 минуттан кешіктірмей, кез-келген метеожағдайларда, ауаның төмен температурасы және басқа да ауа райының құбылыстары кезінде, ал жаз мезгілінде бір тәулік бұрын алдын ала өтінім бойынша ауқымды және жарқырауық оттармен, радиостанциялармен немесе көлік құралдарының позициялық жүйесінің қабылдау-бергіштерімен және сүйреу құрылғыларымен жабдықталған жарамды күндегі техниканы бөлуді қамтамасыз етеді;

2) арнайы көлік қызметінен тиісті адамдарды және әуеайлаққа шығар алдында жүргізушілердің нұсқаулық пен медициналық бақылаудан өтуін қамтамасыз ете отырып, әуеайлақтағы орын ауыстыруға рұқсаты бар азаматтық авиация ұйымының басшының бұйрығымен ресімделген жүргізушілерді бөледі;

Арнайы техника және әуеайлақ механизациясының жүргізушілері әр әуеайлақта әуеайлақ бойынша белгіленген қозғалыс тәртібін білуі керек.

3) мол қар жауған жағдайда, әуеайлақта қар жинау жұмыстарын уақтылы жүргізу үшін жүргізушілер құрамының, арнайы машиналар мен механизмдердің қосымша резервтерімен қамтамасыз етеді.

ҰҚЖ-ға ауқымды және жылтылдау оттарымен, радиостанцияларымен немесе көлік құралдарының позициялық жүйесінің қабылдау-бергіштерімен және сүйреу құрылғыларымен жабдықталмаған, сондай-ақ ДПВ (СДП) диспетчерімен және жұмыстар жүргізіп жатқан қызметтің белгілі бір адамымен байланыс үшін радиостанциясы бар арнайы машинаның ілесіп жүруінсіз техника мен автокөлік құралдарына шығуға тыйым салынады.

12. Әуеайлақ қызметі мамандарын өздік жұмысқа рұқсат беру мынадай кезекте жүзеге асырылады:

1) жұмысқа маманды қабылдау туралы бұйрықты шығару;
2) Үлгілік бағдарламалар талаптарына сәйкес оқытудан өту;
3) анағұрлым тәжірибесі мол маманның басшылығымен маманды сынақтан өткізу (әуеайлақтың ерекшеліктерімен танысу және зерделеу, әуеайлақты ұстау бойынша технологиялар, әуеайлақта ұшуларды қамтамасыз етуді жүзеге асыратын басқа қызметтермен және ұйымдармен өзара іс-әрекеттесу тәртібі, қызмет мамандарының жұмыс технологиялары, және осы Қағиданың);

4) ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз ету бойынша нормативтік құжаттамаларды, әуеайлақты ұстау жөніндегі лауазымдық нұсқаулықтарды және технологияларды білуі бойынша сынақ алу;

5) өздік жұмысқа рұқсат беру туралы бұйрықты шығару.

Әуеайлақ қызметінің мамандарына Үлгілік бағдарламалар талаптарына сәйкес кемінде үш жылда бір рет біліктілікті арттыру курстарынан өтуге ұсынылады.

Ескерту. 12-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

2-параграф. Ұшу алаңын ұшуға дайындау және ұстау

13. Ұшуға ұшу алаңын тұрақты пайдалануды дайындауды қамтамасыз ету мақсатында әр әуеайлақта оның техникалық жағдайына жүйелі түрде бақылауды жүзеге асыруы тиіс.

Ұшу алаңының жағдайына жүйелі бақылау мыналарды қамтиды:

күнделікті жедел тексеріп қарау;

бақылаулы тексеріп қарау;

жоспарлы тексеріп қарау;

жоспардан тыс тексеріп қарау.

Ұшуларды әуеайлақтық қамтамасыз ету бойынша мамандар (әуеайлақ қызметі) ауысымға түсер алдында күнделікті жедел тексеру жүргізеді. Бұл ретте жасанды жабын мен топырақты ҰҚЖ ұшу алаңының элементтерінің жағдайын жедел тексеру жүргізіледі. Анықталған ақаулар бойынша пайдалануға ұшу алаңы элементтерінің жарамдығын анықтау мақсатында олардың рұқсатты шектеулі мәніне сай екендігіне талдау жасалады.

Бақылаулы тексеріп қарау әуеайлақтың жұмыс алаңында бөгде заттардың болу мәніне жүргізіледі. Бақылаулы тексеріп қарау үш сағаттан астам емес интервалмен жүргізіледі, ал ұшудағы үш сағаттан астам үзіліс кезінде бақылаулы тексеріп қарау ұшуларды жаңарту алдында (әуе кемесінің әрбір ұшу немесе қонар алдында) жүргізіледі. Тексеріп қарау нәтижелері бойынша бөгде заттардан әуеайлақ жабынын жедел тазалау шаралары қабылданады.

Жоспарлы тексеріп қарау күз-қыс маусымында кезеңге (бұдан әрі - КҚМ) немесе көктем-жаз маусымында (бұдан әрі - КЖМ) жұмыстарға дайындық кезінде жүргізіледі. Жоспарлы тексеріп қарау нәтижелері бойынша осы Қағидаларға 1-қосымшадағы нысанға сәйкес ақаулар актісі жасалып, ақаулар актісінің негізінде анықталған жасанды жабындының ақауларын жою бойынша жоспарлар жасалады.

Жоспардан тыс тексеріп қарау қарқынды жауын-шашын түскеннен, ұйтқыған желден, табиғи апаттардан немесе басқа да қолайсыз факторлардың әуеайлаққа әсер етуінен кейін жүргізіледі.

13-1. Ұшуды әуеайлақтық қамтамасыз ету жөніндегі мамандар жұмыс алаңының жай-күйін және онымен байланысты құрылыстар мен құралдардың пайдалану жай-күйін бақылауды қамтамасыз етеді, мысалы мыналарға қатысты:

- 1) құрылыс жұмыстарын немесе техникалық қызмет көрсету жөніндегі жұмыстарды ;
- 2) ҰҚЖ, РЖ немесе перронның тегіс емес немесе бұзылған бетінің болуы;
- 3) ҰҚЖ-да, РЖ-да немесе перронда судың, қардың, лайсаңның, мұздың немесе қыраудың болуы;
- 4) ҰҚЖ-да, РЖ-да немесе перронда мұздануды, резеңке шөгінділерін, жанар-жағармай материалдарын, бөгде заттар мен басқа да ластағыштарды болдырмау немесе жою үшін сұйық химиялық реагенттердің болуы;
- 5) ҰҚЖ-ға, РЖ-ға немесе перронға тікелей жақын жерде қар құрсауларының немесе қар үйінділерінің болуы;
- 6) тұрған әуе кемелерін қоса алғанда, уақытша кедергілердің болуы;
- 7) әуеайлақтың (ұшуды электрлі жарықпен техникалық қамтамасыз ету қызметімен бірлесіп) бір бөлігінің немесе барлық көрнекі құралдарының істен шығуы немесе жұмыстағы іркілістер.

Ескерту. 2-тарау 13-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-2. Әуеайлақтың жұмыс алаңын күнделікті жедел және бақылап қарау (1-деңгейдегі қарап тексеру) - жұмыс алаңының және тұтастай алғанда тиісті құралдардың жай-күйі туралы жалпы түсінік береді:

1) әуеайлақтың жұмыс алаңын жоспарлы қарап тексеру (2-деңгейдегі қарап тексеру) - әуеайлаққа профилактикалық техникалық қызмет көрсетудің бір бөлігі болып табылады және жұмыс алаңының және тиісті құралдардың жай-күйін неғұрлым егжей-тегжейлі тексеруді көздейді;

2) жоспардан тыс тексерулер.

Жұмыс алаңын тексерудің мақсаттары, ең алдымен, мынадай:

1) жұмыс алаңы мен пайдаланылатын жабдықтың жай-күйінің жоспарланған пайдалану операцияларына сәйкестігіне көз жеткізу;

2) әуе кемелерінің ұшуын жүргізу немесе әуеайлақты пайдалану үшін ақаулар мен әлеуетті қауіпті факторларды анықтау және тиісті іс-қимылдарды қабылдау;

3) жұмыс алаңының жай-күйі және оны әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӨҚҚК) әуеайлақ органдарына және аэронавигациялық ақпарат қызметтеріне (ААҚ) беру үшін тиісті құралдардың пайдалану мәртебесі туралы уақтылы және дәл ақпаратты кезең-кезеңімен алу.

Ескерту. 2-тарау 13-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

13-3. Күні бойы 1-деңгейді қарап-тексеру белгілі бір аралықтар арқылы жүргізіледі. Жедел қарап-тексерулерге, ең болмағанда, күндізгі операциялар басталғанға дейін таң атқанда қарап-тексеру, қараңғыға дейін және түнгі операциялар басталғанға дейін қарап-тексеру жатады. Бақылау қарап-тексерулері жедел қарап-тексерулердің арасында жоспарланады, бұл ретте олардың кезеңділігі әуе қозғалысының қарқындылығымен айқындалады: аралықпен үш сағаттан аспайтын, ұшуда үш сағаттан астам үзіліс болған кезде бақылау қарап-тексерулері ұшуды қайта бастау алдында (әуе кемесінің әрбір ұшуы немесе қонуы алдында уақтылы), сондай-ақ метеорологиялық жағдайларға байланысты ҰҚЖ үстіңгі қабатының жай-күйі айтарлықтай өзгерген кезде жүргізіледі. Мән-жайларға, әуеайлақтағы қауіпті жағдайларды анықтау және талдау нәтижелеріне және қатерді бағалау нәтижелеріне байланысты 1-деңгейге, атап айтқанда, ҰҚЖ-ға қатысты (мысалы, әуеайлақтың жұмыс алаңында құрылыс, жөндеу жұмыстарын орындау кезінде) қосымша тексерулер жүргізген жөн.

Жұмыс алаңын тексеру әрдайым бақылаудың тиісті сапасы қамтамасыз етілетіндей етіп жоспарланады. Тексерулер кем дегенде мынадай элементтерді қамтиды:

- 1) ҰҚЖ;
- 2) РЖ және іргелес учаскелерді қоса алғанда, маневр жасаудың қалған алаңы;
- 3) перрон және арнайы алаңдар;
- 4) бетінің жағдайы;
- 5) FOD анықтау;

6) таңбалауды, таңбалау белгілерін, әуеайлақ белгілерін, оттарды, жел көрсеткіштерін және т.б. қоса алғанда, визуалды құралдардың жай-күйі;

7) әуеайлақтағы және әуеайлаққа жақын жердегі кедергілердің жай-күйі.

Әуеайлақты пайдаланушы әуеайлақтың көлемі мен күрделілігіне сәйкес келетін және осы Қағидалардың 13-2-тармағында көрсетілген мақсаттарға жауап беретін жұмыс алаңын қарап шығу нұсқаулығын әзірлейді және бекітеді.

Маневр жасау алаңындағы қозғалысты басқаруды ӨҚҰ әуеайлақ органы қамтамасыз ететіндіктен, онда маневр жасау алаңын қарап-тексеруге байланысты ұшу қауіпсіздігі үшін кез келген ықтимал тәуекелдерді болдырмау үшін қарап-тексеруді жүзеге асыратын тек оның міндеттері не екенін және қарап-тексеруді қалай қауіпсіз

орындау керектігін нақты түсінуі тиіс персонал ғана жүзеге асырады. Осы ережелер әуе кемелері мен әуеайлақ персоналының ұшуын жүргізу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді ескере отырып әзірленетін әуеайлақтың жұмыс алаңын қарап тексеруді орындау нұсқаулығында құжатпен ресімделуі және бекітілуі тиіс.

Маневр жасау алаңына қол жеткізу рәсімдері ӘҚҰ тиісті органымен бірлесіп белгіленеді.

Маневр жасау алаңын кез келген қарап тексеруді жүргізгенге дейін әуеайлақ қызметінің маманы ӘҚҰ органымен радиобайланыс орнатады. Маневр жасау алаңына шығар алдында тексеруге кірісуге рұқсат алады және растайды. ҰҚЖ немесе РЖ босағаннан кейін әуеайлақтық диспетчерлік пункт қарап тексеруді жүргізген көлік құралының ҰҚЖ немесе РЖ шегінен тыс орналасқандығы туралы хабардар етіледі. Қарап тексеру кезінде ӘҚҰ әуеайлақ органының диспетчерінен ҰҚЖ-ны немесе РЖ-ны босату туралы нұсқау алған кезде бірінші талап бойынша тиісті нұсқауды орындау қажет. ҰҚЖ-ға шығуға сұрау салу және көлік құралы ҰҚЖ-ны босатқаны туралы хабарлама тексеруді орындаушы көлік құралы ҰҚЖ-ға шыққан және ҰҚЖ-ны босатқан кезде жасалады. Маневр жасау алаңын қарау процесінде ӘҚҰ әуеайлақ органы мен ӘК экипаждары арасындағы радиотелефон байланысының тиісті арнасын тыңдау жүргізіледі.

Әуеайлақтық көлік құралдары мен жүргізушілерге қатысты ережелер, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 327 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуежайларында арнайы көліктің жұмысын ұйымдастыру жөніндегі қағидаларда (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11676 болып тіркелген) келтірілген.

Егер қарап-тексеруді жүргізу процесінде әуеайлақтық диспетчерлік пункт ҰҚЖ-ны босатуға нұсқау берсе, көлік құралы әуеайлақтық диспетчерлік пунктке оның ҰҚЖ-дан кеткені туралы хабар бермес бұрын ҰҚЖ бетінің қорғалған алаңынан тыс жерлерге шығады. Әуеайлақ қызметінің маманы әуеайлақ диспетчерлік пунктінен арнайы рұқсат алғанға дейін ҰҚЖ-ға қайта келмейді.

Әуеайлақ қызметінің маманы әуеайлақ диспетчерлік пунктінен алдын ала рұқсатсыз аспаптар (ILS) бойынша қону жүйесінің сындарлы/сезімтал аймағы арқылы жүріп өтіп, ҰҚЖ-ны босатпайды.

Кез келген ҰҚЖ-ға өтпес бұрын немесе шыққанға дейін оған тиісті диспетчерлік рұқсат алу қажет.

Көлік құралының кабинасынан және әуе кемесінің бортынан жағдайды тиісінше көзбен шолып бағалауды қамтамасыз ету үшін ҰҚЖ-ны қарап-тексеру әуе кемесінің ұшу немесе қону бағытына қарама-қарсы бағытта жүзеге асырылады.

ҰҚЖ-ны қарап тексеру аяқталғаннан кейін әуеайлақтық диспетчерлік пункт қарап тексерудің аяқталғаны туралы және тиісті жағдайларда маневр жасау алаңының жай-күйі туралы хабардар етуі қажет.

Кез-келген учаскені жіберіп алмау үшін тексерудің стандартты бағыттарын анықтап, сақтау керек.

Зерттелетін үлкен алаңдар мен қашықтықтарды ескере отырып, 1-деңгейдегі тексерулер көлік құралдарын пайдалана отырып жүргізіледі. Алайда, жүргізілген тексерудің сапасын арттыру үшін көлік құралының жылдамдығы мүмкіндігінше барынша аз ұсталады.

Тексерулер әртүрлі зерттелетін аймақтарға жататын бақылау тізбелерін (чек-парақтарды) және анықталған проблемалардың орнын көрсетуге және белгілеуге мүмкіндік беретін әуеайлақтың схемасын пайдалана отырып жүргізіледі.

Күнделікті жедел тексерулерді мұқият жүргізу керек, олар үшін көбірек уақыт жоспарлау керек, өйткені осы тексерулердің нәтижелері негізінде ұшу алаңы элементтерінің пайдалануға жарамдылығы анықталады. Егер тексеру нәтижелері бойынша жол берілетін шекті нормалардан асатын төсемдердің ақаулары, жарияланбаған сыни кедергілер, жарамсыз жабдықтар мен сәйкессіздіктер анықталса, онда әуеайлақ қызметінің маманы сәйкессіздіктер жойылғанға дейін әуеайлақтың тиісті элементтерін пайдалануға тиісті шектеулер немесе пайдалануға тыйым салуды енгізеді.

Бақылау тексерулері барысында әуеайлақтың жұмыс алаңында бөгде заттардың болуын қоса алғанда, ұшу жолағының, жұмыс РЖ-ның жай-күйі басым тексеріледі. Осы тексерулердің нәтижелері бойынша әуеайлақ жабындарын ластағыштардан, бөгде заттардан жедел тазарту бойынша шаралар қабылданады.

Әуеайлақтың жасанды төсемдері мен топырақ элементтерінің бетін жоспарлы тексеру (2-ші деңгейдегі тексеру) күзгі-қысқы кезеңде және көктемгі-жазғы кезеңде жұмысқа дайындық кезеңінде жылына 2 рет жүргізіледі. Жоспарлы қарап-тексеру нәтижелері бойынша осы Қағидаларға 1-қосымшаға сәйкес нысан бойынша ақаулар актілеріне қоса, әуеайлақ пен оның элементтерін зерттеп-қарау актілері жасалады және ақаулар актілері негізінде жасанды төсемдердің анықталған ақауларын жою жөніндегі жоспарлар жасалады.

Профилактикалық техникалық қызмет көрсету шеңберінде әуе қозғалысына қызмет көрсету органымен үйлестірілетін ұшу алаңы элементтерінің 2-ші деңгейін егжей-тегжейлі қарап-тексеру жаяу тәртіппен жүзеге асырылады, бұл неғұрлым нақты нәтижелер алуға мүмкіндік береді.

Жоспардан тыс тексерулер - қолайсыз метеорологиялық жағдайлар (қарқынды жауын-шашын, дауыл желдері түскеннен кейін), дүлей зілзалалар немесе әуеайлаққа қолайсыз табиғи факторлардың әсер етуі салдарынан ұшқыштың/ӘҚҰ органының хабарламасы негізінде (тежеу тиімділігінің төмендігі, бөгде заттардың болуы және т.б. туралы) әуеайлақтағы жұмыстар (құрылыс, жөндеу) кезінде және аяқталғаннан кейін

жүргізілетін ұшуды жүргізу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті қосымша тексерулер.

Ескерту. 2-тарау 13-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14. 1-ші деңгейді қарау кезінде әуеайлақтың ұшу алаңы элементтерінің келесі параметрлері бақылауға жатады:

1) ЖҰҚЖ жасанды жабындарында:

жабындыда ақаулар мен ақаулардың болуы, тігістерін толтырушы материалдың қабыршақтануы, резеңке шөгінділері, құдықтар/дренажды бұрмалар қақпақтарының ҰҚЖ-ға, оның бүйірлік қауіпсіздік жолақтарын қоса, жанасуы;

ҰҚЖ тазалығы, атап айтқанда сору нәтижесінде қозғалтқышты зақымдауы мүмкін бөгде заттардың (FOD) болуы;

ҰҚЖ ілінісу сипаттамаларына теріс әсер ететін атмосфералық жауын-шашынның болуы, түрі, жабын алаңы және қалыңдығы, оның ішінде қар үйінділерінің болуы және биіктігі;

ҰҚЖ ілінісу сипаттамаларына теріс әсер ететін атмосфералық жауын-шашын болған кезде ілінісу коэффициенті;

әуеайлақ белгілерінің, таңбалаудың және таңбалау белгілерінің бүлінуі мен тозуы тұрғысынан олардың жай-күйі мен көрінуі;

ҰҚЖ ұшу жолағы және соңғы қауіпсіздік аймағы (СҚБ), жоспарлау және еңістер;

қонуға дәлме-дәл кіру траекториясы (РАРІ) көрсеткішінің, ҰҚЖ-ны қорғау оттары мен ҰҚЖ-ның барлық қалған оттары мен қапталдық көкжиектердің ақаулығы;

ұшу жолағын пайдалануға теріс әсер етуі мүмкін объект;

ҰҚЖ-да немесе оған жақын жерде орындалатын жұмыстардың барлық аймақтары;

күндізгі/түнгі ұшулар кезінде пайдаланылатын барлық жел көрсеткіштерінің жағдайы;

жауын қабылдайтын және қарау құдықтарының жай-күйі,

жасанды төсемдердің топырақ төсемдерімен жанасуы, кертпештердің болуы және шамасы;

2) РЖ-да:

жасанды жабыны бар РЖ-ның барлық беттері, атап айтқанда, жасанды жабынның ақаулары, зақымдануы және тазалығы, оның ішінде бүйірлік қауіпсіздік жолағында бөгде заттардың (FOD) болуы;

әуеайлақ белгілерінің, таңбалаудың және таңбалау белгілерінің бүліну немесе тозу тұрғысынан жай-күйі мен көрінуі;

атмосфералық жауын-шашын қабатының болуы, түрі және қалыңдығы, оның ішінде қар үйінділерінің болуы және биіктігі;

рульдеу жолының жолағын пайдалануға теріс әсер етуі мүмкін кез келген объектілер немесе топырақ қазу;

РЖ жүйесінде немесе жанында орындалатын кез келген жұмыстар;

РЖ барлық осьтік оттарының және/немесе рульдеу оттарының арматурасы және маркерлер;

дренаждық бұрмалар мен қақпақтардың жалпы жай-күйі;

жасанды төсемдердің топырақ төсемдерімен жанасуы, кертпештердің болуы және шамасы;

3) перронда және ӘК тұрақ орындарында:

жасанды жабынның барлық беттері, атап айтқанда ақаулардың, зақымданулардың болуы және жасанды жабынның тазалығы (отын/майдың төгілуі), бөгде заттардың болуы (FOD);

әуеайлақ белгілерінің, таңбалаудың және таңбалау белгілерінің бүліну немесе тозу тұрғысынан жай-күйі мен көрінуі;

әуе кемелерін, көлік құралдарын, жабдықтарды, телескоптық траптарды және т.б. кез келген дұрыс орналастырмау;

орындалатын кез келген жұмыстар;

дренаждық бұрмалар мен қақпақтардың жалпы жай-күйі;

4) ұшу алаңына жанасатын шым жамылғысында:

өсімдік жамылғысының жалпы жай-күйі, атап айтқанда реактивтік ағыстың әсері салдарынан кез келген эрозия аймақтары;

шөптің биіктігі және өсімдіктер саны, атап айтқанда, шамдар мен белгілердің жанында;

судың кез-келген аймағы;

әуе кемелері дөңгелектерінің терендеуі немесе іздері;

бөгде заттардың болуы тұрғысынан аймақтардың тазалығы (FOD);

жұмыстардың орындалуының кез келген аймағы;

5) әуеайлаққа жақын кедергілер:

кез келген қорғаныш беттерін, атап айтқанда, барлық ҰҚЖ-ның қонуға кіру және ұшып шығу аймақтарында қозғауы мүмкін объектілердің болмауын тексеру үшін әуеайлақтың маңайын көзбен шолып қарау.

жарықтың жай-күйін және рұқсат етілген кедергілерді таңбалауды қарау;

кез келген анықталған рұқсат етілмеген кедергілер туралы және рұқсат етілген кедергілерді таңбалау немесе жарықтандыру ақаулары туралы мәліметтер түзету іс-қимылдарын қабылдау үшін меншік иелеріне дереу хабарланады, NOTAM жариялау үшін АҚҚ-ға жіберіледі, ӘҚҰ органына жеткізіледі.

Ескерту. 14-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14-1. 1-ші деңгейдегі тексерулерді жүргізу кезінде жалпы назар мынадай аспектілерге аударылуы керек:

1) сорылу арқылы қозғалтқыштың зақымдалуына әкелуі мүмкін FOD-ға ерекше назар аудара отырып, жалпы тазалық. Оларға ҰҚЖ-ға техникалық қызмет көрсету жүргізілгеннен кейінгі қоқыс, ҰҚЖ-ны жөндеуден кейінгі толтырғыштың артық калдығы және т. б. жатады;

2) жарықтарды, бұзылу фрагменттерін қоса алғанда, жасанды жабын бетінің зақымдану белгілері;

3) жіктердің бітелу жағдайы, жіктердегі толтырғыштың жарылуы және қабыршақтануы, қону аймақтарындағы жабынның бұзылуы. Әуе кемесіне зақым келтіруге қабілетті бұзылуларға немесе ақауларға қатысты тез арада тиісті шаралар қабылдау қажет және егер бұзылу айтарлықтай күрделі болып табылса, бұзылыстар мен ақаулар жойылғанға дейін учаске әуе кемелері үшін жабық күйінде қалады;

4) жаңбырдан кейін жабынды кейінгі жөндеуді жеңілдету мақсатында су басқан учаскелерді анықтау және мүмкіндігінше белгілеу қажет;

5) оттардың арматурасының бүлінуі;

6) ҰҚЖ таңбалануының тазалығы мен көрінуі;

7) құдықтардың қақпақтарының жағдайы және жанасуы.

ҰҚЖ ұштарын ерте қону іздерінің болуына; жақындау оттарының реактивтік ағысымен зақымдалуына; ҰҚЖ қауіпсіздігінің шеткі аймағындағы тазалық пен кедергілерді бағалауға тексеру жүргізу қажет.

Шөп шабудың негізгі мақсаты-шамдардың, маркерлердің, аэродром белгілерінің жоғары өсімдіктермен көлеңкеленуіне жол бермеу. Шөпті шабу әуеайлаққа құстар мен жабайы жануарларды тартпау үшін осындай биіктікке дейін жүргізілуі тиіс. Шабылған шөп әуеайлақта, әсіресе оны қозғалтқышпен соруға болатын аймақтарда қалмауы үшін шаралар қабылдау қажет.

Ескерту. 2-тарау 14-1-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14-2. ҰҚЖ параметрлерін өлшеу және жай-күйіне бағалау жүргізу осы Қағидаларға 2-қосымшаға сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 2-тарау 14-2-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

14-3. Жұмыс алаңының жай-күйі және онымен байланысты құрылыстар мен құралдардың пайдалану жай-күйі туралы ақпарат Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен бекітілген Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларына (бұдан әрі – Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидалары)

сәйкес (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып тіркелген) аэронавигациялық ақпарат қызметіне, келетін және кететін әуе кемелерін қажетті ақпаратпен қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарына ұсынылады.

Ақпарат үнемі жаңартылып отырады және бақыланатын шарттардың өзгеруі туралы дереу хабарланады.

ҰҚЖ-ны тексеру барысында қауіпті ақаулар (мысалы, құдықтардың қақпақтарының зақымдануы немесе сынған шамдар) анықталған кезде ӘҚҰ органына тиісті шаралар қабылдау үшін және әуеайлақты пайдаланумен айналысатын қызметтерге дереу хабарлау қажет.

Ескерту. 2-тарау 14-3-тармақпен толықтырылды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

15. Әуеайлақ қызметінің мамандары ауысымға түсуі (кезекшілік) және ауысым (кезекшілік) кезінде:

1) ұшуларға ұшу алаңын дайындауды жүйелі бақылау жүргізеді;

2) осы Қағидалардың 8-қосымшасына сәйкес жасанды төсемдерге техникалық қызмет көрсету бағдарламасы шеңберінде коэффициентті өлшеуге арналған арнайы құрылғылармен жарақталған арнайы бөлінген автомашинаны пайдалана отырып, ЖҰҚЖ ілінісу сипаттамаларына қолайсыз әсер ететін атмосфералық жауын-шашын болған кезде жасанды ҰҚЖ-дағы ілінісу коэффициентінің (бұдан әрі – ЖҰҚЖ) мәнін айқындайды.

3) осы Қағидаларға 3-қосымшадағы нысанға сәйкес жүргізілетін ұшу алаңының жай-күйі журналына (бұдан әрі - Журнал) тексеріп қарау нәтижелерін тіркейді.

4) ұшу басшысына (МДП (СДП) диспетчеріне) ұшу алаңының жай-күйі туралы телефон арқылы және (немесе) магнитофон таспасына жаза отырып, радиобайланыстың УҚТ немесе басқа жазу құрылғылары арқылы хабарлайды.

Ескерту. 15-тармаққа өзгеріс енгізілді - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

16. Журналдағы жазба ауысымға түскен кезде және ауысымның аяқталуы кезінде, ұшу алаңы бетінің, элементтерінің жай-күйі өзгерген кезде және ұшу алаңын ұшуға дайындау жұмыстары аяқталғаннан кейін жүргізіледі.

17. Журнал нөмірленген, тігілген және азаматтық авиация ұйымының мөрімен бекітілген кітап. Журналдағы жазба тек өшірілмейтін сиямен немесе қаламмен жазылады. Қарындашпен жазуға, өшіруге, бұрын жазбада жазылғандарды дұрыстауға рұқсат етілмейді.

18. Журналды азаматтық авиация ұйымының бірінші басшысының бұйрығымен тағайындалатын және тиісті біліктілігі бар әуеайлақ қызметінің бастығы, маманы немесе лауазымды адам толтырады.

Ескерту. 18-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

19. Журналды жүргізудің дұрыстығын бақылауды азаматтық авиация ұйымының басшысына жүктеледі.

20. Журналды әуеайлақ қызметі жүргізеді. Толық аяқталған журнал әуеайлақ қызметінің мұрағатына тапсырылады, онда үш жыл бойы сақталады.

Ескерту. 20-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

21. Әуеайлақтың жабылуына байланысты жөндеу және алдын алу жұмыстары ұшу басшысының келісімі және ААҚ хабарламасы бойынша жүргізіледі, бұл ретте ААҚ ұшу басшысына (немесе әуеайлақты пайдаланушыға) осы хабарламаны алғаны туралы растайды.

Ескерту. 21-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

22. Әуеайлақтық техникалық қызмет көрсету (жөндеу) ұшуларға әуеайлақты тұрақты пайдалану дайындығын және онда әуе кемелерін қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету мақсатында әуеайлақтың өзін, сондай-ақ оның элементтерін және конструкцияларын ұстауға немесе оның алғашқы пайдалану қасиеттерін қалпына келтіруге бағытталған инженерлік-техникалық іс-шаралар кешеніне кіреді.

Ұшу алаңына техникалық қызмет көрсету ҰҚЖ, топырақты ҰҚЖ (бұдан әрі – ТҰҚЖ), РЖ, Магистралды РЖ, ТО мен перронның ақауларын, жол берілмеген бұзылулар мен түрленуді жоюды білдіреді.

23. Көлемі мен сипатына қарай әуеайлаққа техникалық қызмет көрсету (жөндеу) жұмыстары бойынша ағымдағы және күрделі болып бөлінеді.

24. Ағымдағы техникалық қызмет көрсетуге (жөндеуге) ұшу алаңының элементтерін және олардың құрылыстарының алдын ала қираудан, тозудан ұсақ ақауларды және жөнсіздіктерді дер кезінде жою арқылы жүйелі сақтау бойынша жұмыстар жатады.

Ағымдағы жөндеу жоспарлы және күтпеген болып бөлінеді.

Жоспарлы жөндеу азаматтық авиация ұйымының басшысымен бекітілген, алдын ала дайындалған жоспар бойынша жасалады.

Күтпеген жөндеу әуеайлақты пайдалану процесінде қажеттілік туындаған жағдайда орындалады.

Күтпеген немесе апаттық сипаттағы ақаулар, сондай-ақ жасанды жабын ақаулары немесе шектеулі-рұқсат етілген шектен асатын ұшу алаңының элементтерінің топырақ бетінің ақаулары (осы Қағидалардың 35-тармағы) жедел түрде жойылуы тиіс.

Ағымдағы жөндеуге ұшу алаңы элементтерін және олардың құрылыстарын алдын ала тозудан, бұзылудан ақауларды жою арқылы жүйелі және уақтылы сақтау бойынша жұмыстар жатады. Ағымдағы жөндеу жұмыстары ұшуларды тоқтатпай орындалуы мүмкін.

25. Күрделі жөндеу процесінде бұзылған, түрленген және тозған елеулі көлемдегі конструкцияларды түзету немесе ауыстыру, не оларды анағұрлым төзімділерге және үнемділерге ауыстыру, сондай-ақ ұшу алаңының (әуеайлақтың) бастапқы негізгі техникалық сипаттамаларын өзгертпей микробедерлерді түзету жүргізілетін жұмыстар жатады.

Әуеайлақ жабындарын күрделі жөндеу көлемі мен тәсілі ақау жоспары бойынша олардың техникалық жай-күйін бағалау негізінде белгіленеді. Әуеайлақ жабындарын күрделі жөндеуді, қайта жаңартуды "Қазақстан Республикасында сәулет, қала құрылысы және құрылыс жұмыстары туралы" 2001 жылғы 16 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 65-бабымен белгіленген лицензиясы бар құрылыс ұйымдары орындайды.

26. Жөндеу түрінің қажеттілігі және мақсаты шектеулі жағдай критерилерімен бағаланатын, жасанды жабындының техникалық жағдайына байланысты болады, бұл ретте жабындарды одан әрі пайдалануға жол берілмейді. Шектеулі жағдайды бағалау критерііне, жабындының бұзылуы, әсіресе оның беткі қабатының бұзылуы басты әсер етеді, сондықтан бағалау жабынның бұзылу, түрлену, тегіс емес және тозу деңгейін сандық анықтау арқылы жүргізіледі.

27. Ағымдағы және (немесе) күрделі жөндеу жүргізу бойынша негізгі ережелер, олардың кезеңділігі, жобалық-сметалық құжаттама әзірлеу және бекіту тәртібі, құны "Қазақстан Республикасындан сәулет, қала құрылысы және құрылыс қызметі туралы" 2001 жылғы 16 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 28-бабымен белгіленген сәулет, қала құрылысы және құрылыс саласындағы нормативтік құжаттардың мемлекеттік жүйесімен анықталады.

28. Ұшуды тоқтатпай жөндеу жұмыстарын жүргізу кезінде әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ететін іс-шараларды уақтылы жүзеге асыруға айрықша назар аударылады.

Ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін ұшу алаңы элементтерінің ақаулығы мен жарамсыздығы ұшу басталғанға дейін дереу жойылады.

29. Қатты дауылдан, жауын-шашыннан, табиғат апатынан кейін ұшу алаңының элементтерімен құрылымдардың жағдайына жоспардан тыс тексеру жүргізеді.

30. Тексерулер нәтижесінде ұшу алаңының жағдайы және осы Қағидалардың 3-қосымшасына сәйкес бағасы анықталады және осы қағидалардың 1-қосымшасына

сәйкес жабындының, ұшу алаңының және таңбалаудың элементтері, әуеайлақтағы белгілердің Қазақстан Республикасы азаматтық авиацияның Халықаралық стандарттарға және ИКАО тәжірибесінде ұсынылған әуеайлақтардың (тікұшақ алаңдарының) жарамдылық нормаларына сәйкес қорытындысымен бірге ақаулар актісі ресімделеді және анықталған ақауларды жою бойынша іс-шаралар жоспары әзірленеді.

31. Анықталған ақауларды жою бойынша іс-шараларды жүзеге асыру мен пайдалануға ұшу алаңын дайындау тексеру нәтижесінің негізі болып табылады.

32. Ұшу алаңы элементтерінің алдын ала бұзылушылықтарын алдын алу үшін мыналарға жол берілмейді:

1) осы кезеңдегі есептен артық әуе кемелерін пайдалану;

2) әуеайлақ элементтерінің жасанды жабындысының бетіне жанар- жағармай материалдарын төгу;

3) жабындылардың негіздерінің ылғалданудан сақтау үшін суды беткі жақта ұстау.

33. Жазғы кезеңде жасанды жабындысы бар ұшу алаңын ұстауға мыналар кіреді:

1) беткі жабындылардың, оларға жақын ұшу алаңының топырақ учаскелерінің, жасанды ҰҚЖ жанындағы бекітілген топырақ алаңдардың жағдайын тексеру;

2) жасанды жабындылардың тегістігін тексеру және жабындылардағы жол берілмейтін ақауларды анықтау;

3) жасанды жабындыларды шаңнан, тастардан және басқа заттардан тазарту;

4) ұшу алаңын бөгде заттардан тазарту;

5) жасанды жабындылардағы таңбаларда және таңбалау белгілерін олардың тозуына қарай жанарту. Тасымалданатын таңбалау белгілері құрылымы тозуына байланысты және бояу қажеттілігіне байланысты жөнделеді;

6) тігістерді, жырықтарды бітеу;

7) су ағызу дренаж құрылымдарының өткізу қабілетін қамтамасыз ету;

8) ұшу алаңының топырақ бөлігінің тегістігін және беріктігін, шөптің белгіленген биіктігін ұстау.

34. Жасанды жабындылардың жағдайын күнделікті тексеру нәтижесі бойынша олардың ұшуға жарамдылығына баға беріледі және ол ұшу алаңының жағдайын тіркеу журналында тіркеледі.

35. ҰҚЖ, РЖ, перрондар және ұшу жолағының бекітілген учаскелерінде, ҰҚЖ жақын тұрған нысандарда келесілерге жол берілмейді:

1) бөтен заттардың және жабындылардың бұзылу өнімдерінің болуына;

2) арматура торлары және қаңқаларының жалаңаш стерженьдерінің болуына;

3) тақтайлар арасындағы және сызаттардың 25 миллиметрден (бұдан әрі -мм) және РЖ мен әуе кемелерінің ТО арасында 30 мм ден артық ара қашықтықтың болуына;

4) көлемі 50 мм ден және тереңдігі 25 мм ден артық мастика құйылмаған сызаттардың болуына;

5) үш метрлік рейканың астында 25 мм артық ойық түсіретін толқындардың пайда болуына (екі айналмалы және жаңбыр қабылдау лотоктардан басқа);

6) 15 мм астам биіктіктегі шайыр томпақтары;

7) плита жиектерінің шайырмен құйылмаған, ені 30 мм астам сынықтары болмауы тиіс;

8) атмосфералық жауын-шашын: сулы – 10 мм.астам, лайсаң және ылғалды қар – 12 мм. астам, құрғақ қар - 50 мм астам.

Ұшу алаңының топырақтық жабындасында 30 см. астам биіктікте шөп қабатының болуына жол берілмейді.

36. Қажеттілікке байланысты жабынды шаңнан, laidан және басқа заттардан тазарту металл түгі бар щеткалармен жабдықталған вакуумды - жинау машиналарының көмегімен жүргізіледі.

37. ҰҚЖ жабынын көктемгі лайсаң аяқталғаннан кейін, сондай-ақ олардың ластануына қарай жуу қажет. Суару-жуу машиналарының қозғалысы жабын еңістіктерін, су бөлу жүйесі орналасуын ескере отырып жүргізіледі.

38. Бұзылған тігістер толтырғышын қалпына келтіру тігістер резеңке-битум тұтқырымен немесе басқа да герметикалық материалдармен жүйелі түрде құю арқылы орындалады.

Жіктерді толтыру алдында олардағы ескі толтырғыш пен бетон үгінділері тазартылады. Жіктердегі бұзылған толтырғышта алмай, тазаламай, үрлемей және тегістемей жіктерге құюды жүргізуге жол берілмейді.

39. Әуеайлақ жабындарының тігістері мен жарықтарын қымтау үшін сертификатталған әуеайлақ герметикасы қолданылады. ЖҰҚЖ беткі жабындысының түрін және жол –климат аймағына қарай шайыр маркасын іріктеу қажет. Тігістерге жабын деңгейіне дейін немесе 1-3 мм төмен деңгейде шайыр құю қажет.

40. Тігістерге герметикті толтыру олар барынша ашық болған жағдайда, құрғақ, салқын ауа-райы күндері құю қажет.

3-параграф. Әуеайлақ пен кедергілерді таңбалау және таңбалау белгілері

41. Жасанды ұшып-көтерілу кону жолақтарын магистралды РЖ, РЖ, ТО, перрондарды таңбалау және таңбалау белгілері әуе кемелердің ұшып-көтерілу кону және бұрылуы кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз етуге арналған.

42. Ұшу алаңының элементтерінің жасанды таңбалау және таңбалау белгілерін таңбалау, ИКАО тәжірибесінде ұсынылған және халықаралық стандарттарға, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 381 бұйрығымен (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерін

мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12303 болып тіркелген) бекітілген, азаматтық авиация әуеайлақтарының (тікұшақ айлақтарының) пайдалану жарамдылығы нормаларына сәйкес болуы тиіс.

Әуеайлақты пайдалану үрдісінде тозуына байланысты, ұшу элементтерін таңбалау және ұшу элементтерінің таңбалауын жаңартуы тиіс.

Таңбалау және таңбалау белгілерін жаңарту бойынша жұмыстар, "+10⁰С" төмен температура кезінде көктемгі-жазғы кезеңде орындалады.

43. Әр әуеайлақта жергілікті жер жағдайында қолданатын төмендегі сұлбалар азаматтық авиация ұйым басшысымен бекітіледі және дайындалады:

әуеайлақ элементтерін таңбалау және таңбалау белгілерін орналастыру сұлбасы;
перронда әуе кемелерінің қозғалысы мен орналастыру сұлбасы;
әуеайлақта арнайы көліктің қозғалыс сұлбасы.

44. Жол және әуеайлақтық жабындыларын лакпен бояу материалдарымен таңбалауға арналған таңбалау жұмысы, лакпен бояу материалдарының бекітілген өндірушілерінің техникалық құжаттамаларының технологияларында көрсетілген. Жарықтың барлық жерінен түсуі кезінде материалдар түстерінің жақсы көрінуін қамтамасыз етуі тиіс және олар ұшақтардың дөңгелектерінің тежеуіштеріне қауіп төндірмеуі тиіс.

Жасанды жабындыны таңбалауда ЭП-5155, НЦ-25 және тағы басқа эмальдар түрі қолданылады. Механикалық әдіспен бояуды жағу кезіндегі материалдардың орташа шығыны— 0,4 кг/м², қолмен — 0,5 кг/м² құрайды.

45. Таңбалау және таңбалау белгілерін сәйкестік түсті бояуларымен белгілейді және таңбалау машиналарының көмегімен немесе дайын сұлбалар арқылы қолмен орындайды (бояуды бірінің үстіне бірі екі қабатта боялады):

1) ҰҚЖ жасанды жолағын—ақ түсті бояумен, жабындының беткі қабаты бояумен дұрыс жабылмаса оны қара түспен жиектеуге болады;

2) РЖ, ТО және перрондар — сары түсті бояумен (тоқсары);

3) әуе кемелеріне қызмет көрсету аймағы (қауіпсіз қашықтық сызығы) — қызыл түсті бояумен;

4) арнайы көлік қозғалысының жолдары — ақ түсті бояумен;

5) жасанды кедергілермен құрылыстар — ақ түсті және қызыл түсті бояумен;

6) қауіп жоғары аймақтың шекарасы - қызылмен, арнайымашина қозғалатын жолдар — ақ бояумен боялады.

46. Әуеайлақ жабындыларын лакпен бояу материалдарымен жабу технологиясына мыналар кіреді:

1) әуеайлақтық жабындысын майлы дақтардан, шаңнан, батпақтан, ескі бояуларының кеткен жерін және басқа да ластану түрлерінен тазарту;

2) таңбалау белгілерін белгілеу және таңбалау;

3) әуеайлақ жабындысының беткі қабатына лакпен бояу материалдарын жабуға дайындау.

47. Лакпен бояу жұмыстары кезінде лакпен бояу материалдарының өндірушілерінің қойылған санитарлық және қауіпсіздік талаптарын сақтауы керек.

4-параграф. Топырақты ұшу алаңын ұстау

48. Жаз кезеңінде топырақты ұшу алаңын ұстау мыналарды:

- 1) ұшу алаңының пайдалануға жарамдылығын бағалауды;
- 2) топырақтың тегістігін, беріктігі мен жазықтығын қамтамасыз етуді;
- 3) ұшу алаңының бетіндегі су ағуды қамтамасыз етуді;
- 4) ұшпайтын кезеңді қысқарту бойынша іс-шаралар өткізуді;
- 5) ұшу алаңының бетіндегі бөгде заттарды жинауды;
- 6) шаңсыздандыру бойынша іс-шаралар жүргізуді;
- 7) таңбалық белгілерді жаңартуды;
- 8) агротехникалық іс-шараларды жүргізуді қамтиды.

49. Топырақты ұшу алаңының пайдалану жай-күйі ұшу алаңы топырағының беріктігі мен бетінің тегістігі көрсеткішімен сипатталады.

Топырақ беріктігі оның ылғалдылығына, тығыздалу дәрежесіне, топырақ үлгісіне және оның түйіршікті-өлшемдік құрамына байланысты болады.

Топырақ беріктігінің рұқсат етілген көрсеткіші деп рұқсат етілген белгілі бір ұшып көтерілу, қону және жерде жүру соқпағын құрауы кезіндегі осы уақыт сәтінде әуе кемелері дөңгелегі жүктемесіне шыдау қабілеті түсініледі.

50. Топырақты ұшу алаңының әуе кемелері белгілі бір үлгісінің пайдалануына жарамдылығын бағалау ұшу алаңының талап етілетін және нақты сипаттамаларын, топырақтың тегістігі мен беріктігін салыстыру арқылы жүргізіледі.

51. Ұшу алаңы бетінің тегістігін бақылау шектік рұқсат етілетін мәннен асатын микро және мезо тегіс болмаушылықты (ұзындығы 40 м. дейінгі учаскеде жер беті бейінінің өзгеруін (ойлы-қырлы, адырлы, ойыс) айқындаудан тұрады. Микро тегіс еместік көзбен немесе автомобильмен жүріп өту арқылы айқындалады. Микро тегіс болмаушылық шамасы рейка астынан көрінушілігі 10 см аспайтын үш метрлік рейкамен тексеріледі. Микро тегіс болмаушылық рұқсат етілетін мәндерден астам болған кезде топырақты бет жөнделеді. Жөндеуден кейінгі микро тегіс болмаушылық 3 см. аспайды.

52. Мезобедердің аралас қиылысу еңістігінің алынған нәтижелері ол бойынша біркелкі суретке түсіру жүргізілген ақаулы учаскенің жанына түсіріп, жөндеу мен жоспарлануы тиіс аралас қиылысатын еңістердің жол берілетін мәндерінен басталатын орынды белгілеу қажет.

53. Әуе кемелерінің топырақ бойынша өтушілігі деп осы әуе кемесі үшін беріктігі ең аз топырақтан өз қозғалтқыштарының тартымы бойынша орнынан қозғалу және ТҰҚЖ шегінде ұшып көтерілуді (қонуды) орындай алу қабілеті түсініледі).

54. Әуе кемелерінің топырақ бойынша өтушілігі мына көрсеткіштермен сипатталады:

1) әуе кемелері орнынан қозғалған, екпін алу және екпіннен пайда боған ұңғыма кезінде, жабындысыз топырақ қабатының минималды беріктігімен;

2) топырақ тығыздығының көрсеткішінің мәні әртүрлі типті әуе кемелері үшін ұшуларды пайдалану басшылығында көрсетілген (бұдан әрі - ҰПБ).

55. Топырақтың жоғары қабаты ылғалданған топырақты әуеайлақтарында ӘК пайдалануға рұқсат етілмейді.

56. Тікұшақ ҰҚЖ мен қону алаңының жұмыс алаңындағы топырақтың беріктік көрсеткіші барлық үлгідегі тікұшақтар үшін кемінде $293,3 \text{ Ка}$ (3 гс/см^2) құрайды.

57. ТҰҚЖ, қону алаңы жұмыс алаңының және жермен жүру жолдарының жарамдылығы

Q10 және

Q30 арасындағы топырақ беріктігінің орташа арифметикалық мәндерін тиісінше 10 және 30 см тереңдігіне рұқсат етілетін бөлшектеумен бағаланады, ол барлық өлшемдер ішінде мынадай мәндермен сипатталады:

1) әуеайлақтар мен тікұшақ айлақтарының және қону алаңы жұмыс алаңының ТҰҚЖ старттық учаскелерінде – 10%;

2) ТҚҰЖ орташа учаскелерінде - 20%;

3) бұрылу жолдарында – 15%.

58. Топырақты тығыздау олардың барынша жоғары тығыздығына қол жеткізілетін онтайлы ылғалдылық кезінде жүргізіледі. ТҰҚЖ старттық учаскелерінде, ӘК тұрақ орындарында, қозғалтқыштарды сынай орындары мен жермен жүру жолдарында құмды және құмайтты топырақ үшін 0,95-ге тең, құмайтты-сазды топырақ үшін – 1,0, ТҰҚЖ орташа учаскелерінде тиісінше 0,9 және 0,95 тең коэффициенті қабылданады.

59. ӘК тұрақ орындары мен қозғалтқышты сынау жүргізілетін орындарда топырақ беріктігінің көрсеткіші ТҰҚЖ мен қону алаңы жұмыс алаңындағыдан кем емес көрсеткішті құрайды, ал топырақ беріктігінің бөлшектелуі 10 %-дан аспайды.

60. Топырақ беріктігі көрсеткіші көктем мен күзде лайсаң уақытта, жазда жаңбыр кезеңінде, сондай-ақ жөндеу жұмыстарынан кейін топырақ беріктігі өзгерген әрбір жағдайда бақыланады. Ол У-1 соққылағышы көмегімен немесе кейіннен соқпақ тереңдігін өзгерте отырып (осы Қағидалардың 4-қосымшасы), $2,2\text{--}4,2 \text{ м/с}$ ($8\text{--}15 \text{ км/с}$) жылдамдығымен жүктелген ӘК жермен сынама жүргізумен айқындалады.

61. ҰҚЖ өлшеу аймақтың басынан аяғына дейін 50 м сайын, ал орта учаскеде 200 м сайын ТҰҚЖ аяғында (басындағы) учаскелерінде жүргізіледі.

62. Топырақтың беріктігі оның беріктігі төмен болжамды учаскелерінде өлшенеді. Жермен жүру үшін жоспарланған учаскелерде ұзындығы бойынша өлшеу 200 м сайын жүргізіледі. ТҰҚЖ немесе тікұшақтарға арналған қону алаңының жұмыс алаңында өлшеу 25 м сайын, ал жермен жүру жолдарында 50 м сайын жүргізіледі. Әрбір нүктедегі өлшемдердің қайталанушылығы үш мәртелік болып табылады, одан кейін соққылағыштың өзегі 10 және 30 см тереңдігіне батырылған кезде соққылар саны бұл нүкте (орын) үшін орташа арифметикалық ретінде айқындалады. Топырақ беріктігі көрсеткіші талап етілгеннен аз (рұқсат етілген бөлшектеуді ескере отырып) орындар топырақтың жай-күйін жақсарту бойынша шаралар қабылдау үшін қосымша тексерілуі тиіс.

63. Шым жабынсыз топырақты ұшу алаңын ұстауға мыналар кіреді:

- 1) ұңғымаларды бітеу;
- 2) беткі жабынды жоспарлау және тегістеу (нығыздау);
- 3) шаңның пайда болуымен күрес.

64. Микробедерді түзету, егер олар рұқсат етілгеннен аспаса тегіс болмаушылықтың жинақталуына қарай және, егер оймалар, дөңестер, ойыстар т.б. ӘК ұшуы үшін қауіп төндірсе дереу жүргізіледі.

65. Тереңдігі 6 см дейінгі ұңғымалар топырақтың қолайлығы таяу ылғалдылығы кезінде 3-5 тонналық металл баспалармен тегістеу арқылы жойылады. 15 см аспайтын ұңғымалар, оймалар мен тегіс болмаушылықтар негізін 5 см тереңдікке дейін алдын ала қопсыту арқылы жергілікті өскін аралас топырақпен жабылады, ал 15 см астамдары әуелі әуеайлақта бар кәдімгі топырақпен, одан соң 10-12 см қабатты өскін аралас топырақпен жабылады. Ұңғымалардың тереңдігі 20 см дейін болған кезде топырақты тығыздау бір қабатпен, 20 см астам болған кезде екі қабатпен жүргізіледі.

66. Ұңғымаларды құммен, қиыршық таспен, қожбен немесе ҰА топырағынан ерекше басқа да материалдармен жабуға рұқсат етілмейді.

67. Топырағы тас (малта тас, қиыршық тас) аралас әуеайлақтарда (тікұшақ айлақтарында) байланыспайтын тастарды жою мақсатында кейіннен ылғалдандырып, ауыр тегіс баспалармен тегістей отырып, оның бетіне жүйелі түрде жоспарлау жүргізу қажет.

68. Катоктар пневматикалық шинада жұмыс істеген кезде топырақты анағұрлым жақсы нығыздауға қол жеткізеді.

69. Топырақты әуеайлақтарында шаңмен күресу үшін мынадай материалдар:

- 1) гигроскопиялық тұздар;
- 2) целлюлоза-қағаз өнеркәсібінің қалдықтары;
- 3) органикалық тұтқырлар;
- 4) синтетикалық смола мен полимер материалдар қолданылады.

70. Шым жамылғы көп жылдық шым түзетін өсімдігі бар топырақтың жоғарғы қабатын білдіреді, ол топырақтың ӘК-ден түсетін жүктемеге қарсылығын арттырады,

топырақтың неғұрлым жылдам құрғауына мүмкіндік туғызады, топырақтың газ-ауа ағысынан ісінуінің алдын алады.

Шым мынадай талаптарға сай болуы тиіс:

- 1) жақсы қоюлығы мен тамырының өрімі;
- 2) қажалуға байланыстылыққа, серпімділік пен орнықтылыққа ие болуы;
- 3) шөптің биіктігі 30 см көп емес, ал шауып алғаннан кейін кемінде 8 см болуын қамтамасыз етеді.

71. Шым жамылғысының сапасы алаңның бір бөлігіне шым түзетін шөптің жас өркенінің санымен анықталады.

72. Шым жамылғысын күтіп ұстау мына жұмыстардан:

- 1) шөпті тараудан;
- 2) шым жамылғысын тегістеуден;
- 3) шөпті минералдық тыңайтқыштармен қоректендіруден;
- 4) шөпті шауып алудан;
- 5) шөп өсімдігін жасанды жолмен суарудан тұрады.

73. Шым жамылғысын тарау көктемде солған өсімдіктерді жұлу және топырақтың ауамен қанығуын жақсарту үшін жүргізіледі. Тарау жеңіл тісті тырмамен орындалады.

74. Шым жамылғысын тегістеу ерте көктемде құрғатуды тездету, төмен өсетін дәнді шөптердің түптенуін күшейту үшін жүргізіледі. Тегістеуді топырақтың ылғалдылығы қалыптағыдан 2-3% жоғары: құмайтта - 5 тонналық катокпен, саздақта - 10 тонналық каткамен орындау керек.

75. Биіктігі 8 см дейінгі шөпті соңғы шауып алу күзде орындалады. Жылдың құрғақ уақытында шөптің өсуін күшейту үшін жасанды суаруды жүзеге асыру қажет. Суару суару-жуу машинасымен таңертең немесе кешке жүргізіледі.

76. Кеміргіштермен күресті ықтимал: механикалық, бактериологиялық және химиялық тәсілдердің бірімен жүйелі жүргізу қажет. Бұл жұмысты жергілікті ауыл шаруашылығы органдарының және санитарлық-эпидемиологиялық станциялардың келісімімен орындау керек.

77. Шым жамылғысын жөндеуді жазда пайдалануды тоқтатпай жүргізу керек.

78. Шым жамылғысын сақтау үшін ТҰҚЖ біркелкі пайдалануды шым жамылғысының тозуына қарай бастау сәтін өзгерте отырып жүзеге асыру қажет.

79. Топырақтың беріктігі жыл бойы және азғантай уақыт кезеңінде мол шекте өзгереді. Топырақтың жоғарғы қабаты өзінің беріктігін төмендететін жыл мерзімі немесе жеке уақыт аралығын лайсаң немесе ұшуға болмайтын кезең анықтайды. Лайсаң күзгі, көктемгі және қысқа мерзімді болып бөлінеді.

80. Күзгі лайсаң жиі жауған жаңбырдан және ауа температурасының төмендеуінен пайда болады және топырақтың жоғарғы қабатының ылғалдылығын ұлғайтуға және оның беріктігін төмендетуге алып келеді.

81. Көктемгі лайсаңды қар жай еріген кезде қар жамылғысын оның қалыңдығын топырақтың қатқан бетіне дейін төмендете отырып қарқынды нығыздау қажет. Таптап тегістеу кешке таман басталады және түнгі суықтың әсерінен ұшу алаңының беті келесі күнгі жұмыс үшін қажетті беріктікке ие болу үшін ең жоғарғы тығыздыққа жеткенге дейін жалғасады. Бір күн бұрын пайда болған ойдым-ойдым іздер мен кедір-бұдырлық жойылады.

82. Жазғы лайсаң жауын-шашынның мөлшері тәулігіне 40 мм көп ұзаққа созылған кезінде пайда болады.

83. Жазғы лайсаңның басталу мерзімі нақты әуеайлақты күтіп ұстаудың көп жылдық тәжірибесі негізінде анықталады. Ұшуға болмайтын кезең мен оның басталу мерзімі көктемгі дайындық жұмыстары кезінде ескеріледі.

84. Жолақты қардан толық тазартқаннан кейін кедір-бұдырды жою және оның бетінен субұрғышты қамтамасыз ету қажет.

85. Ұшу жолағын қысқа дайындау үдерісінде ұшуға болмайтын кезеңді қысқарту үшін топырақты талап етілетін тығыздыққа дейін уақтылы тегістеу қажет.

Күзде ұшу жолағының шекарасында тұрақты жағымсыз температура басталған кезде қар суы ағыны жағынан субұрғыш арналар салу керек.

86. ҰҚЖ жерлеріндегі басылған қардың тығыздығы тығыздық өлшеуішімен өлшенеді

87. Топырақты ұшу алаңдарын тазалап күтіп ұстау немесе қарды тығыздап ұстау әуе кемесінің пайдаланатын типтерін есепке ала отырып және сол жердің климаттық ерекшеліктеріне қарап, сонымен қатар ұшу алаңының орналасқан орнына қарап белгіленеді. Қардан тазалау әдісі ұшу алаңын күтіп ұстаудың ең тиімдісі болып табылады, өйткені ол қыстағы қардың еруі кезінде және ауа-райы құбылмалы болған кезде ұшу алаңын жарамсыз болып қалу қаупінен сақтайды.

88. Қардан тазалауға дайындап қойған ТҰҚЖ-на жабындыларын тегістеу мақсатында және қатып қалудан қорғау үшін қыс мезгілінің бастапқы кезеңінде қардың қабатын тығыздау үшін қарды 6-8 сантиметр қалыңдықпен орайды.

89. Тығыздалған қар қабатын жасаған соң ары қарай тазалау әдісімен орындалады.

90. Екі аптада бір реттен кем емес, кезең сайын тығыздалған қардың қалыңдығын өлшеу қажет, егер қардың қалыңдығы 6 см-ден көп болса, осы учаскелерді тазалаудың орнына қарды тығыздау керек.

91. ТҰҚЖ-ны және шаңғы шассиімен Ан-2 ұшағын пайдалану үшін қону алаңдарын дайындау тегіс емес беттері 25 см-ден асып кетсе жою (қардың томпиып үрленіп қалған жері, төмпешік, сүргі) болып табылады. Ұшу жолағының жұмыс бөлігіндегі қар бір реттік үтіктеп жүру арқылы тығыздалады. Қардың бетінде қабыршақ мұздың болуына жол берілмейді.

92. Қарды тығыздау әдісімен дайындалған ТҰҚЖ-да жаңа жауған қардың қалыңдығы 5 см-ге жеткен кезде тазалауды бастап кетіп, оны қар жауу тоқтағанша тазалауды жалғастыра беру керек.

93. Қар жаууға немесе ұшу жолағында жаңа жауған қардың қабаты бар болса да температура жоғарылаған кезде қардың тығыздығы мен беріктігін көтеру үшін ұшу жолағының қарын орау керек.

94. Әуе кемелерін пайдалануға әсер ететін ТҰҚЖ-да негізгі көрсеткіштердің бірі тығыздалған қардың беріктігі (қабілеті бар) болып табылады. Әр ұшақ түріне өзінің пайдалануға рұқсат етілген пайдалану және минималды қар тығыздығының беріктігі орнатылады. Пайдалануға жарамды тығыздалған қардың беріктігі кезінде тұрақты ұшақтардың ұшуына рұқсат беріледі, бұл жағдайда ұшақ дөңгелегінің тереңдігінің ұңғымасы 2 см аспауы тиіс. Минималды пайдалануға жарамды тығыздылаған қардың беріктігі кезінде бір реттік ұшақтардың ұшуына рұқсат беріледі, бұл жағдайда ұшақ дөңгелегінің тереңдігінің ұңғымасы 6 см. аспауы тиіс.

95. Тығыздалған қардың беріктігі (қабілеті бар) қардың салыстырмалы тығыздығына, оның температурасына және жабындыда қардың қалыптасу уақытына байланысты болады.

96. ТҰҚЖ қар жамылғысының салыстырмалы тығыздығын және беріктігін өлшеу әр 50 м сайын аяққы учаскеде (ТҰҚЖ осі арқылы), 200 м сайын орта учаскеде орындалады. Қардың тығыздық әдісімен ТҰҚЖ ұстау және дайындау технологиясы осы Қағидалардың 5-қосымшасында анықталған.

97. Тығыздалған қардың температурасын өлшеу тығыздалған қардың қалыңдығының жартысына термометрді батыру арқылы 200-300 м. сайын ТҰҚЖ осі бойынша орындалады. Тығыздалған қардың қалыңдығы 8 см-ге дейін болса, онда қардың температурасы өлшенбейді, өйткені ол ауа температурасына тең болып саналады.

98. Қар жамылғысының қалыңдығы мен беріктігі ұшу алдында тығыздалған қардан кейін, ауа температурасының жоғарылауы кезінде орындалып, ұшу алаңының жай-күйі журналында тіркеледі.

99. ТҰҚЖ бүйір шегінің, бұру жолдарының және ӘК тұрақ орындарының сыртынан ылдыйлы еңістеулер жасауы керек.

100. Ұшулар тоқтатылғаннан кейін дер кезінде ұшақ дөңгелектерінің іздерінен пайда болған ұңғымаларды ауа температурасының төмендеуіне дейін жойылады. Ұңғыма бітелгеннен кейін қар жабындысы тиянақты түрде тегістелген болады, егер ұшу алаңы тегістелмесе онда ұшуларды орындауға кедергі келтіретін сүргі мен үрленулердің қалыптасуына жағдай туындайды.

101. Қарды тығыздау мен тазалау әдістері арқылы дайындалған топырақты және мұзды әуеайлақтарда дөңгелекті шассиі бар ұшақтардың әртүрлі түрлерін пайдалану

жабындыларда жаңа жауған қардың әуе кемелерінің РЭЛ-ында көрсетілген қалыңдығынан аспайтын кезде ғана рұқсат етіледі.

102. ТҰҚЖ-ны көру мен сай келуің арттыру үшін қардың жаууына және оның тығыздығына байланысты кезең сайын жерге қону учаскелерінің шетіне шырша ағаштарының бұтақтарын лақтырып тастауға рұқсат етіледі.

103. Көктем алды кезеңде "ұшу емес кезеңін" қысқарту үшін ТҰҚЖ-да тығыздалған қардың қалыңдығын азайту керек. Қарды кескеннен кейін ТҰҚЖ-ның бетін қар тегістегіштер мен қарды орау арқылы тығыздау қажет.

104. Қар тез еріп жатқан кезде тығыздалған қардың қалыңдығы минималды болады. Пайда болған шалшықтарды уақытта тазалап отыру қажет.

105. Әуеайлақтың топырақтық уақытша учаскесі қыстық аяздар түскенге дейін қыста көзге жақсы көрінетін және басқа бөгде заттардан (ағаш түбірі, тамырлары, бұтақтары және т.б.) ерекшеленетін қарға тығылған ағаш бекіткіштердің көмегімен немесе басқа белгілермен бекітеді, мұқият қаралады, жоспарланады.

5-параграф. Әуеайлақта су ағызу және дренаж жүйесін ұстау

106. Әуеайлақтарда (тікұшақ айлақтарында) су бұру және кәріз жүйелері әуеайлақ жабынының орнықтылығы мен ұзақ уақытқа жарамдылығын арттыру мақсатында жабын негіздерінің шектен тыс дымқылдануын болдырмауға арналған.

107. Жүйенің байқау құдықтары үнемі жабық болады және жүйенің жұмысын бақылау үшін және оларды тазалау кезінде ғана ашылады. Арнайы жобасыз және рұқсатсыз су бұру және кәріз жүйелеріне жақын жер жұмыстарын жүргізуге және олардың трассаларының үстіне құрылыс салуға рұқсат етілмейді.

108. Су бұру және кәріз жүйелерін байқау көктемде – қар ерігеннен кейін және жазда – мол жаңбыр жауғаннан кейін жүргізіледі.

Су бұру және кәріз жүйелерін тексеру жұмыстары – қар ерігеннен кейін көктемде және мол жаңбырдан кейін – жазда жүргізіледі.

109. Су бұру құрылғыларын қатып қалудан және қар басып қалудан қорғау үшін жаңбыр қабылдайтын және тальвежді құдықтардың қақпақтарының астына торльмен төсемесі бар ағаш қалқандар мен металл табақтар қойылады. Коллекторлардың бастары қалқандармен жабылады.

Қысы ұзақ емес және қары жұқа аудандарда коллекторлардың бастарын жаппайды, бірақ жүйелі түрде қардан тазартады.

Қысқы уақытта жылымық және жаңбыр кезінде тальвежді және жаңбыр қабылдайтын құдықтар суды әуеайлақтың (тікұшақ айлағының) жабыны мен топырақты бетінен тазарту үшін уақытша ашылады.

110. Көктемде тальвежді және жаңбыр қабылдайтын құдықтар және коллекторлардың бастары қақпақтар мен қалқандардан босатылады. Науаларды, тау

жыраларын, байқау құдықтарын, кәріз шұңқырының шығатын жерін және шымды қардан, мұздан және қоқыстан тазарту керек.

111. Ұшу алаңы және жабынның су басуын алдын алу үшін:

1) қар еріген кезде қар суын ұшу алаңынан тысқары бұру үшін қарға уақытша ұстап алатын немесе қар үйіндісін жасау;

2) қар суының су бұру жүйесімен өтуіне жүйелі бақылау жүргізу қажет.

Көктемгі тасқын аяқталғаннан кейін су бұру жүйесінің бүлінген учаскелері жөнделеді және қалпына келтіріледі.

112. Көктемгі, жазғы және күзгі мерзімдерде су бұру жүйелерін лай мен балшықтан тазарту керек. Ашық жыралардағы және жер бедеріндегі құдықтарды, кәріз жүйелерінің шығатын жерлерін тазартуға ерекше көңіл бөлу қажет.

113. Коллекторлар құбырларының жай-күйі айна мен фонарьдың көмегімен тексеріледі. Айна мен фонарь жақын бақылау құдықтарына орнатылады, фонарьдың жарығы айнаға бақылайтын құбырлар арқылы бағытталады.

Диаметрі үлкен құбырларды қарау жақын құдықтардың арасындағы құбыр арқылы өткен кезде іштен жүргізіледі. Бұл ретте екі жақты байланыс пен қауіпсіздік техникасын қамтамасыз ету қажет.

6-параграф. Күз-қыс маусымында әуеайлақты пайдалануға дайындау ерекшеліктері

114. Ұшу алаңын күз-қыс маусымында пайдалану жұмысына дайындық кезінде мыналар қажет:

1) ұшу алаңы жағынан және су бұру құрылғыларына әуеайлақтың жасанды, топырақты жабындысына уақытында ағымдағы жөндеулер мен күрделі жөндеулерді орындау;

2) қысқы жағдайда жұмыс істеу үшін әуеайлақ машиналарын, тркторларын және тіркеме құралдары мен механизмдерге жөндеу жұмыстарын жүргізу;

3) ұшу алаңында қардан-мұздан тазарту жұмыстарының технологиялық картасын жасау;

4) орташа және максималды қар жауудан ұшу алаңын тазарту жоспарын, сонымен қатар қарды тазалау жұмыстарына қызметтердің қызметкерлерін жұмысқа жұмылдыру графигін құру;

5) су қабылдағыш және тальвежді құдықтарды арнайы қақпақтармен жабу;

6) жоспарланған жұмыстарды, ойықтарды жою және қосалқы ТҰҚЖ негізгі бетіндегі ойықтарды жою, шөпті шабу жұмыстарын орындау;

7) әуеайлақ жабындысының таңбалауын жаңарту, тасымалданатын таңбалау белгілерін дайындау немесе жаңарту;

8) қысқы кезеңде жөндеу жұмыстарын жүргізу үшін құрылыс материалдарын, сонымен қатар әуеайлақ ішіндегі тайғанақ жоларды болдырмау үшін дайындау;

9) әуеайлақ қызметінің штатын арнайы көлік жүргізушілерімен, тракторшылар мен жұмысшылармен толықтырып, олармен күзгі-қысқы кезеңге ұшу алаңын ұстау және әуеайлақ техникаларын пайдалану бойынша техникалық өндірістік сабақтар өткізіп, сынақтар алу.

115. Әуеайлақты пайдаланушы жергілікті жағдайларды ескере отырып, ұшу алаңын және әуеайлақтық механизация құралдарын күзгі-қысқы жұмыстарға әзірлеу жөніндегі іс-шаралар жоспарын жасау қажет.

116. Ұшулардың тұрақтылығын қамтамасыз ету және қардан тазарту жұмысының механизациялық құралдарын тиімді пайдалану үшін және ұшу алаңының элементтерін әзірлеу кезектерге бөлінеді:

1) 1-ші кезек: ЖҰҚЖ, КПТ (бар болса) тазарту, ҰҚЖ шекарасынан еніне қарай 10 м және ұзына бойына тазалау, 10 м енінде қар үйінділерін лақтырумен жұмыс жасаудағы РЖ, МРД, перронды тазалау, жарықсигналды құрылғылардың шамдарын (әрі қарай – ЖСК) ҰҚЖ, КПБ, РЖ, МРД шекаралары бойынша тазалау, сондай-ақ, КРМ және ГРМ аймақтарын әзірлеу;

2) 2-ші кезек: қосымша ГВПІ әзірлеу (бар болса), тұрақ орындарын тазарту, қалған РЖ және ені 10 м жол жиегін тазарту;

3) 3-ші кезек: ҰҚЖ шекарасынан 25 м енінде бүкіл ұзындықта ұшу алаңын тазарту, тұрақ орындарының жиектерін және түйісу жоспарын құрумен перрон жиектерін тазарту, радионавигация және байланыс, ЖЖМ нысандарына апаратын кіреберіс жолдарды (ЭРТОС нысандары), әуеайлақ жолдарының ішін тазарту және басқа жұмыстар.

Екі және одан көп ЖҰҚЖ бар әуеайлақтарда бірінші кезекте өзгелерге қарағанда, пайдаланысы дұрысырақ болатын, желдің басым бағытына орналасқан басты ЖҰҚЖ тазартады;

117. Әуеайлақты пайдалану жағдайында ұстау үшін жауын басталған сәттен бастап патрульдеу әдісімен бірінші кезекке жатқызылатын ұшу алаңының элементтерін тазарту үшін көп уақыт қажет етіледі. Бірінші кезектегі жұмыстар аяқталған соң әуе кемелерінің ұшуы және қонуы үшін әуеайлақты ашуға рұқсат беріледі. Соңғы кезектерге жататын жұмыстар алдыңғы кезектегі жұмыстар аяқталған соң бірден басталады.

Әуе кемелерінің қауіпсіз ұшуын (қонуын) және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуде әуеайлақтың аумағында арнайы әзірленген алаңқайларға 3 аптадан артық емес мерзімге қарды уақытша жинауға рұқсат етіледі, сондай-ақ, су тасқынына қарсы қажетті іс-шараларды өткізуде алаңқайды қалпына келтіру жүргізіледі.

118. ҰҚЖ-да, СТЖ-да (ол болған кезде), РЖ-да, перронда, бүйірлік қауіпсіздік жолағында, қар, лайсаң, су учаскелерінде, сондай-ақ қар үйінділерінде олардың жиектері бойынша қалдыруға жол берілмейді. Оларды тазарту бойынша шаралар қабылдау қажет.

Ескерту. 118-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

119. ЖҰҚЖ-да, ГҰҚЖ-да қардан тазарту немесе нығыздау жұмыстары кезінде жарыксигналдары құрылғылары шамдарының бүлінбеуін қадағалау қажет. Бұл үшін оттар мен құрылғылар белгілермен, қызыл жалаушалармен немесе бұтақтармен белгіленеді, түнгі тазарту жұмыстары кезінде ЖСҚ жанып тұрады.

120. Қар жинау және қарды тығыздаушы машиналар мен механизмдердің қозғалысы ЖСҚ шамдарынан 1 м қашықтықта рұқсат етіледі. ЖСҚ шамдары жанында қалып қойған қар қолмен немесе шағын механизациялық немесе шағын көлемді роторлы қар тазалағыштармен тазаланады.

121. Әуеайлақтық жабындысының үстіңгі қабаты болып табылатын арматура түріндегі тереңдетілген шамдардың бүлінуін болдырмау үшін мыналарға жол берілмейді:

1) ҰҚЖ жабындысын соқалық-қылшақты машиналармен, резеңке төсемелері жоқ, темір пышақтармен жабдықталған машиналармен тазартуға;

2) шамдар орнатылған сызықтар бойынша автогрейдерлермен өтуге, роторлы қар тазалағыштармен және бульдозерлермен тазартуға;

3) тереңдетілген типтегі шамдар линзаларына газ ағымының әсер етулеріне;

4) ҰҚЖ-да жұмыс органдары төмен түсірілген жоғарыда аталған машиналармен шамдар сызықтарының қиылысуымен байланысты маневрларды орындауға.

122. Тереңдетілген шамдармен жабдықталған жабындарды қараңғы уақыттарда, шамдарды жағып қойып тазарту қажет. Мұнда жарық арналарын қардан және мұздан тазарту оттың жарықтандыру шамынан бөлінетін жылу энергиясының әсер етуі есебінен жүзеге асырылады.

123. Қатты желде жақын жатқан жерлердегі қардың мөлшерін азайту үшін қарды ұстап тұратын қоршаулар орнату керек.

124. Температураның уақытша көтерілгеннен кейін немесе ауа-райы тез жылынып кеткен кезде, күн суытқан кезде мұзтайғақтың келгенін алдын алу бойынша негізгі іс-шаралар мыналар болып табылады:

1) 5,5 м/с (20 км/с) жылдамдықтағы соқалық-қылшықты қар тазалағыш машина тобы тазаланған жабындыларда интенсивті түрде жүріп өтеді, бір- бірден жүріп өтетін машиналар қозғалысының аралығы 30 минуттан аспауы керек, ол жабындыларла мұз қабыршақтарының түзілуі мен атмосфералық қалдықтардың қатып қалуынан сақтауға мүмкіндік береді.

2) қозғалыс жылдамдығы 1,6-2,2 м/с (6-8 км/ч) жылытқыш машиналар тобының және жабындының беткі қабатын кептіру үшін жылдамдығы 2,2-4,2 м/с (8-15 км/ч) " желдік" патрульдеуі;

125. Мұзтайғақтың көзін жою және пайда болуының алдын алу химиялық және жылыту, немесе екеуін де аралас тәсілдері арқылы жасалады. Тазалау әдісін таңдар кезде мұзтайғақ түзінділерін жоюда жылыту әдісінен гөрі химиялық жолдың тиімдірек екенін ескерген дұрыс.

126. Төсемдердің барлық түрлерінде көктайғақ түзілімдерін жою үшін әуеайлақ жабындарында қолдануға арналған және азаматтық авиацияның салалық стандарттарына сәйкестік сертификаты бар ОСТ 54-0-830.74-99 немесе SAE AS 1431, SAE AS 1435 түйіршіктелген және/немесе сұйық түрдегі химиялық реагенттер пайдаланылады. Реагентті әуеайлақтардың орналасуының климаттық аймағына және ҰҚЖ жабынының типіне байланысты таңдау керек. Көктайғақ түзілімдерін химиялық тәсілмен жою осы Қағидаларға 6-қосымшаға сәйкес жүзеге асырылады.

Ескерту. 126-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

127. Әуеайлақта мұзтайғақпен күреске химиялық реагенттің қажеттілігі ұшу алаңындағы жасанды жабындылардың аумағына байланысты және мұзтайғақ түзінділерінің орташа жылдық санына, реагенттің қажетті қорының мөлшері мен шығынын есепке ала отырып анықталынады.

128. Мұзтайғақ түзінділерін химиялық реагенттің көмегімен тазалау кезінде және қар шалшықтарын жою кезінде тереңдетілген типтегі жарықтарды химиялық ерітіндіден 4,2-5,5 м/с (15-20 км/с) жылдамдықтағы осьтік жарықтардан және жерге қону аймағындағышеткі қатардағы жарықтардан арақашықтықтары 3 м болатын желдік машиналардың жүріп өтуімен құрғату керек.

129. Әуеайлақ жабындыларынан мұзтайғақ түзінділерін жою осы Қағидалардың 7-қосымшасында көрсетілген қардан, мұздан әуеайлақтық жабындыларды тазалау технологиясына сай орындалады және мынадай ретте көрсетілген: ЖҰҚЖ, ЖЖЖ мен ЖҰҚЖ-ның перронға түйісу орындары, ЖЖЖ бұрылу орындары, ЖЖЖ учаскелері, перрон және ӘК тұрағының орындары.

Мұзтайғақ түзінділерін химиялық реагентпен жойғаннан кейін, мұз қабыршағы бастау болып, жабынды бетімен ілінісу қабілеті азайған кезде соқалы-қылшықты машиналармен жабындыны қар шалшықтарынан тазалау қажет.

Мұзбен байланысқа түспеген реагентті, бұзылған қардың қалдықтарын, сонымен қатар реагент ерітіндісін жабындыда қалдыруға қатаң тыйым салынады.

130. Ұшу алаңындағы элементтердің жабындыларынан мұзтайғақ түзінділерін жылыту әдісімен жою үшін жылытқыш және желдік машиналар қолданылады, мұзтайғақ түзінділері біткенше максималды аз уақытта орындалады.

131. Тереңдетілген типтегі жарықтары бар ЖҰҚЖ-дағы мұзтайғақ түзінділерін жылытқыш және желдік машиналармен тазалау кезінде машиналардың қозғалыс схемасы мынадай болуы керек, жерге қону аймағындағы жарықтары бар ЖҰҚЖ

учаскелерін тазалауда жарықтардың сыртқы жағынан жүріп өту арқылы жасалады. Осы тік жарықтар осы жарықтарға қарама-қарсы қозғалыста жүретін желдік машинамен тазаланады.

132. ҰҚЖ бетінің жай-күйін әуесайлақ қызметінің мамандары бағалайды және бағалау нәтижелері ҰҚЖ жай-күйінің коды (RWYCC) және ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін сипаттама түрінде мынадай стандартты терминдерді (дескрипторларды) пайдалана отырып хабарланады:

тығыздалған қар бетіндегі су (water on top of compacted snow)

қырау (frost)

мұз (ice)

сулы (wet)

сулы мұз (wet ice)

сулы қар (wet snow)

мұз бетіндегі сулы қар (wet snow on top of ice)

тығыздалған қардың бетіндегі сулы қар (wet snow on top of compacted snow)

химиялық реагенттермен өңдеу (chemically treated)

борпылдақ құм (loose sand)

лайсаң (slush)

тұрып қалған су (standing water)

құрғақ (dry)

құрғақ қар (dry snow)

мұз бетіндегі құрғақ қар (dry snow on top of ice)

тығыздалған қар бетіндегі құрғақ қар (dry snow on top of compacted snow)

тығыздалған қар (compacted snow).

Ескерту. 132-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

133. Пайдаланылатын ҰҚЖ ластанған болып табылатын барлық жағдайларда ҰҚЖ-ның жай-күйіне бағалау жүргізіледі және ҰҚЖ жай-күйінің кодымен (RWYCC) қатар осы Қағидалардың 132-тармағында келтірілген терминологияны пайдалана отырып, ластауыштың түрі және ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін ластану тереңдігі мен алаңы туралы деректер хабарланады.

ҰҚЖ жай-күйін бағалау деректерін ұшу экипажы ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу үшін пайдаланады.

Ескерту. 133-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

134. ҰҚЖ-ның жай-күйіне бағалау жүргізу әдістемесі және ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламаны дайындау және ұсыну (RCR) осы Қағидаларға 2-қосымшада келтірілген.

Ескерту. 134-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

135. ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалау шеңберінде әуеайлақ қызметінің маманы ҰҚЖ-дағы іліністі өлшеуді жүргізеді.

Бұл ретте тығыздалған қармен немесе мұзбен жабылған беттерде өлшенген ілінісу коэффициентінің мәндері сенімді болып саналады. Осы мәндер ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламаларға енгізуге рұқсат етіледі.

Тығыздалған қар мен мұздан басқа, ластағыштармен жабылған ҰҚЖ беттеріндегі іліністі өлшеу нәтижелері туралы хабарлауға болмайды.

Борпылдақ ластанудағы іліністі өлшеу, атап айтқанда қар мен лайсаң сияқты өлшеу дөңгелегіне тежеу әсерінің әсерінен сенімсіз болып табылады.

Ескерту. 135-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

136. Ілінісу коэффициенті АТТ-2 немесе оның модификациясы, скидометр (skiddometer) BV 11 үздіксіз әрекет ететін іліністі өлшеудің тексерілген құрылғыларымен өлшенеді, олар болмаған кезде дискретті үлгідегі іліністі өлшеудің тексерілген құрылғысы - ДЭП-5А деселерометрі қолданылады.

Ескерту. 136-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

137. Егер ҰҚЖ жай-күйінің коды нөлге тең болса және/немесе ілінісу коэффициентінің мәні 0,18 және одан төмен болса, АТТ-2 үлгісінің үздіксіз әрекет ететін іліністі өлшеу құрылғыларымен немесе оның модификациясымен және скидометрмен 0,3 және одан төмен болса, деселерометрмен өлшеу кезінде әуеайлақ пайдалану үшін жарамсыз болып саналады және ҰҚЖ-да ілінісу сипаттамаларын арттыру бойынша тиісті жұмыстар жүргізу талап етіледі.

Ескерту. 137-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

138. Егер ҰҚЖ тұрып қалған сумен, қармен, лайсанмен, мұзбен немесе қыраумен толық немесе ішінара жабылған болса немесе ол қарды, лайсанды, мұзды немесе қырауды тазалауға немесе тазалауға байланысты сулы болса, онда ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламаны АҚ маманы ААҚ-ға SNOWTAM жариялау үшін және ӘҚҰ-ға жеткізеді. Егер ҰҚЖ сулы болса, бірақ бұл тұрып қалған судың, қардың, лайсанның,

мұздың немесе қыраудың болуына байланысты болмаса, онда бағалау нәтижелері туралы ақпарат ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарлама нысанында ӘҚБ органына ғана жеткізілуі тиіс.

SNOWTAM құрастыруға және жариялауға қойылатын талаптар Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларында айқындалған.

Әуеайлақ ӘҚБ органына радиобайланыс арқылы ақпарат беру кезінде Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген) Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясы қағидаларының талаптары сақталады.

Ескерту. 138-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

139. Әуеайлақтың жұмыс алаңының бетіне техникалық қызмет көрсету бағдарламасы шеңберінде әуеайлақ қызметінің мамандары жылына кемінде екі рет сулы ЖҰҚЖ-да іліністі үздіксіз әрекет ететін іліністі өлшеудің тексерілген құрылғыларымен өлшеуді жүзеге асырады.

Ескерту. 139-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

140. Жай-күйін бағалауды орындау кезінде немесе ЖҰҚЖ-ға техникалық қызмет көрсету бағдарламасы шеңберінде дымқыл ЖҰҚЖ-дағы ілінісу коэффициентінің мәні барлық ЖҰҚЖ немесе оның көлемі 100 м және одан астам бөлігі үшін ілінісу деңгейлері сипаттамаларының 1-кестесінде келтірілген ілінісу деңгейінің ең аз мәнінен төмен болады, ЖҰҚЖ немесе оның бөлігі тайғақ ылғалды болып есептеледі.

Бұл жағдайда әуеайлақ қызметінің маманы ЖҰҚЖ немесе оның бір бөлігі тайғақ сулы болып табылатыны туралы ақпаратты NOTAM-ға жариялау үшін ААҚ-ға ұсынады.

Барлық ЖҰҚЖ-ның немесе оның бір бөлігінің ілінісу сипаттамаларын қалпына келтіру мақсатында қысқа мерзімде текстураны қалпына келтіру үшін ҰҚЖ-ның жасанды жабындарында жөндеу жұмыстарын жүргізу қажет.

1-кесте. Ілінісу деңгейінің сипаттамалары

Сынақ жабдықтары	Сынақтар кезіндегі жылдамдық (км/сағ)	Қолайлы деңгейдің есептік шамалары	Техникалық қызмет көрсету жоспарланған деңгей	Ілінісудің минималды деңгейі
BV-11 типті спидометр тіркемесі	65	0.60 – 0.81	0.50 – 0.59	0.50-ден кем

АТТ-2 типті әуеайлақтық тежегіш арба	45	0.50 – 0.80	0.40 – 0.50	0.4-тен кем
Тасымалданатын электронды Деселерометр ДЭП-5А	45-50	0.49 – 0.80	0.42 – 0.49	0.4-тен кем

Ескерту. 140-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

141. Әуеайлақты пайдаланушы әуеайлақтың жұмыс алаңының бетіне техникалық қызмет көрсету бағдарламасы шеңберінде, осы Қағидалардың 139-тармағында сипатталғандай, сулы ЖҰҚЖ-да ілінісу сипаттамаларының нашарлауын анықтаған кезде техникалық қызмет көрсету жоспарланатын деңгейге (ілінісу деңгейлерінің сипаттамалары кестесі) сәйкес болған кезде ілінісу сипаттамаларының не бүкіл ҰҚЖ-ның не оның бір бөлігінің нашарлауын болдырмау мақсатында жұмыстар жүргізуді (жабынның макро және микроқұрылымын қалпына келтіру) жоспарлайды.

Бұл ретте ұзындығы шамамен 100 м ҰҚЖ-ның бөлігі техникалық қызмет көрсету жөніндегі жұмыстарды бастау үшін немесе осы Қағидалардың 139-тармағында көрсетілгендей іліністің төмен сипаттамалары туралы ақпарат беру үшін маңызды болып саналады.

Ескерту. 141-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

142. Әуеайлақ жабынында қарлы үйінділерінің алдын алу үшін қар тоқтату жұмыстары тұрақты (орман отырғызу, әртүрлі қоршаулар) және уақытша (қарлы траншеялар, тасымалды қалқандар, құрғақ қорғандар) құралдардың көмегімен жүргізіледі.

143. Ұшу алаңындағы үйінділердің алдын алу мақсатында мыналарды орындау қажет:

1) жабынның бетін тегіс және қарлы-желді ағыстар үшін ағып кететін күйде ұстау қажет;

2) барлық үйінді жиналатын учаскелерді сенімді түрде қардан қорғау құралдарымен қоршау.

144. Ұшу алаңдарында қар үйінділерінің пайда болуын болдырмау жөніндегі іс-шараларды әзірлеу жергілікті табиғи-климаттық факторларды зерделеу және әуеайлақты қыста пайдалану тәжірибесінің негізінде жасалады. Қар үйіндісі климаттық жағдайларға, ҰҚЖ, РЖ, және ӘК тұрақ орындарының екі жақ жиегіндегі өсімдіктердің

бар болуына және олардың көлеміне, басым желдің бағытына, қар тазалаудың сапасына қарай болады. Пайдалану процесінде қармен үйілетін орындарды анықтау керек және қар үйінділерін жою немесе азайту жөніндегі іс-шараларды жүргізу қажет.

145. Ұшу алаңдарының элементтерін ағаштар мен бұталарды отырғызу арқылы қар үйінділерінен қорғау әуеайлақ жанындағы аумақтағы кедергілердің биіктігі бойынша шектеу талаптарына сай жасалады. Егер жергілікті климаттық жағдайлар бойынша қорғаныс көшеттерін отырғызу мүмкін болмаса қолдан жасалған құралдарды пайдалану қажет.

146. Қарлы білдектерді, білдегі бар траншеяларды автогрейдерлердің, қар жинағыштардың, екібілдекті қар тазалағыштардың және бұрыштамалардың көмегімен қыстың басында қар жабыны 20 см қалыңдықта болғанда орнатылады.

147. Қалқандар қорғалатын нысандардың (ҰҚЖ, РЖ, МС) қос сызығы бойымен түгелдей орнатылады, ҰҚЖ-дан 60-100 м қашықтықта, алайда барлық жағдайларда ҰЖ сыртында және РЖ пен МС-дан 30-60 м болуы керек.

148. Бүкіл қыс бойы қар тоқтату қалқандарының қалыпты жұмыс жасауы үшін жете қадағалау қажет және оларды уақытында қайта орнатып, көтеріп отыру қажет.

149. Қыс біткен соң қалқандар жиналады және арнайы оқшауланған орындарда жинақталады.

7-параграф. Арнайы мақсаттағы алаңдарды, әуеайлақ жабдықтары мен құрылғыларын дайындау және ұстау

150. Арнайы мақсаттағы алаңдар шаңнан, лайдан, қардан және мұздан жүйелі түрде тазартылады, сондай-ақ уақытылы жөнделеді.

151. Алаңдары әуеайлақ жамылғысымен және топырақты учаскелермен түйісу учаскелерін алаңдардың жамылғыларын жалаңалаштауға, алаңдардың конторы бойынша плиталардың шеттерін қирата және топырақ жамылғысына жанасатын эрозиясына жол бермей жарамдылықта ұстау керек.

152. Авиакөзғалтқыштарды (айдау алаңын) сынап көруге арналған ӘК ТО зәкірлік бекіткішпен және ӘК жылжытудан қорғайтын төзімді қалыптары бар арнайы құрылғылармен жабдықталады. Айдау алаңдары құрғақ және таза. Қажет болған жағдайда олар сорғы қабылдамайтын қалқандармен жабдықталады.

153. Сорғы қабылдамайтын қалқандарды олардың техникалық жай-күйін анықтау үшін жүйелі тексеру керек. Тексеруге мыналар жатады:

- 1) металл қалқандардың барлық конструкциялары бойынша, әсіресе қаңқасы бар ауытқитын пластиналар түйісетін жерлердегі пісіру жігі;
- 2) металл қалқандардың іргетасқа немесе бетон жамылғысына бекіту түйіні;
- 3) металл конструкциялардағы қызуға төзгіш бояу;
- 4) бұрандамалық жалғанулар;

5) монолит немесе құрама плиталардың, топырақ үйіндісі түріндегі қалқандар қаптамасының жұмыс беті мен жігі жатады.

154. Пісіру жігі мынадай талаптарға сәйкес келеді:

1) тегіс ұсақ қабыршақты бетінің болу (томпақсыз, күйіксіз, тарылусыз және үзіліссіз) және негізгі металға бір қалыпты өту;

2) сызаттары, шұңқыры және беткі кеуек бауы болмауы (жеке орналасқан беткі кеуек рұқсат етіледі).

155. Сорғы ауытқитын қалқандардың болат конструкцияларын бояуды 150⁰ температураға шыдайтын ыстыққа төзімді грифталмен, нитролакпен немесе лак және басқа да бояу материалдарымен жаңарту қажет. Бояр алдында қалқандардың болат конструкциялары лайдан, тоттан, майдан және тұрып қалған бояудан тазартылады.

156. ҰҚЖ тыс жерге шығару кезінде ӘК зақымдануы мен бүлінуін алдын алу үшін, топырақты тежеуіш алаңдарында (ТТА) жасалынуы тиіс.

157. ТТА ТАЖ шегінде салынады және ҰҚЖ шет жағынан аластатуына қарай ұлғаятын 5-тен 30 см-ге дейін тереңдікте жыртылған, ұзындығы әртүрлі учаскелерден тұрады. Тежеу алаңының шетінде егер ол алдыңғы жыртылған учаскелерде тежелмейтін болса ӘК кідірту үшін құмды топырақтан үйінді жасайды.

158. ТТА беті температуралық-ылғал жағдайына байланысты жүйелі түрде оларды қопсыған күйінде тұрақты ұстау үшін тырмалау және жырту керек.

8-параграф. Гидроэуеайлақтарды, тікұшақ палубасын дайындау және ұстау

159. Гидроэуеайлақтар теңіз, өзен және көл, сондай-ақ тұрақты және уақытша болып бөлінеді. Гидроэуеайлақ акваториядан және қызметтік-техникалық аумақтан тұрады.

160. Акватория су бетінде гидроұшақтардың ұшуы, қонуы, жүруі, тұрақтауы мен қызмет көрсету үшін арнайы жабдықталған су учаскесін білдіреді.

161. Гидроэуеайлақтардың қызметтік-техникалық аумағы гидроұшақтар мен көліктік тасымалдауларға қызмет көрсетуге арналған ғимараттар мен имараттар орналасатын жағалау учаскесін білдіреді.

162. Ұшу бассейні деп ұшу жолақтарының біреуі немесе бірнешеуі орналасатын гидроұшақтардың ұшуына және қонуына арналған акватория бөлігін атайды.

163. Гавань деп тұрақтауға, маневр жасауға және гидроұшақтар мен жүзу құралдарына қызмет көрсетуге арналған акватория бөлігін атайды.

164. Гидроэуеайлақ ретінде жел толқындарынан және жай толқындардан (табиғи бухталардан) қорғалған, су басуға тартылмаған жағалау жолағы бар су қоймаларының учаскелерін, сондай-ақ гидроэуеайлаққа кіреберіс жолдарын орнату мүмкін болатын учаскелерді таңдайды.

165. Акватория мынадай талаптарға сәйкес болады:

1) су қоймасы жоспарында және тереңдігінде жеткілікті мөлшерлері болады;

2) гидроұшақтарға қызмет көрсететін жүзу құралдарының қозғалысы үшін фарватерлері, ал акваторияны кеме жүзу трассасымен қиып өткен жағдайда - тиісті кемелер үшін фарватерлері болады;

3) ағыс жылдамдығы секундына 3 м аспайды;

4) жағалау жолағына тікелей жақын орналасады.

166. Ұшу бассейнінің көлемі мен өлшемдері ұшу жолағының санымен және қажетті ұзындығымен айқындалады.

167. Акваторияны тексеру әуеайлақ қызметінің және қозғалыс қызметінің лауазымды адамдары ұшу басталғанға дейін 1 сағат бұрын, сондай-ақ гидроұшақтардың ұшуы немесе қонуы алдында, оны жүргізуге немесе ұшып көтерілу-қону операцияларына бөгет болатын бөтен заттардан тазарту мақсатында жүргізеді. Бұдан басқа акваториядан кемелерді алуға шаралар қабылданады. Қарап тексеру нәтижелері Қағидалардың 3-қосымшасымен сәйкес "Ұшу алаңының жай-күйі журналына" тіркеледі.

168. Су қоймаларындағы су деңгейі едәуір шайқалған кезде, трос ұзындығы 1,5

м
Н

м

2Н (Н-акватория ұзындығы) жағдайды қанағаттандырмаған кезде су деңгейі артқан кезде тросы ұзарту, төмендеген кезде - қысқарту қажет.

169. Гидроәуеайлақ су өлшейтін бекетпен жабдықталады, оның көрсеткіштеріне сәйкес су қоймасының тереңдігі өлшенеді. Пайдалану талаптарын қанағаттандырмайтын анықталған ақаулы жерлерді тиісті белгілермен белгілеу қажет.

170. Су қоймаларында су деңгейі шайқалған кезде қажеттілігіне қарай айлақтарды айлаққа бекітілетін кіші айлақтарды бір уақытта реттеумен итеру немесе тарту қажет.

171. Зәкір тұрақтарының, басқа жабдықтар пирстері айлақтарының дұрыстығын тексеру күнделікті жүргізіледі. Бензиннің, майдың айлақ табанына төгілуіне және сүртілген матаны лақтыруға жол беруге болмайды.

172. Айлақтар, гидроөңкістер және маневр жасау алаңдары тазалыққа ұсталады, айлақтардағы бекіту сақиналары жүйелі түрде тазартылады және майланады, зәкірлер үшін тереңдіктер тазартылып отырады.

173. Ұшу навигациясы аяқталған соң барлық жабдықтар жинастырылады, жағалауға шығарылады және арнайы бөлінген алаңдарға апарылады.

174. Тікұшақ алаңы- тікұшақ әуеайлағы, ашық теңізде қозғалмайтын немесе судың бетіндегі құрылғыда орналасқан.

Құрылғы атауы оны әуеден және теңізден жақындағанда негізгі бұрыштар мен бағыттардан оңай айқындауға болатындай құрылғы орындарында белгіленеді. Әуеден

айқындау үшін тікұшақ алаңының атауы бар танымдық белгілер мен бүйірлік танымдық тақталар пайдаланылады. Екі танымдық таңбалаулардың атауы бірдей, қарапайым және радиобайланыс жүргізген кезде екі мағынаны қабылдауды болдырмайтындай болып табылады.

175. Бекітілген радиошақыру құрылғылары тікұшақ алаңының және бүйірлік тақталарының танымдық атауына сәйкес келеді. "Блоктар нөмірлерімен" танымдық белгілерді құрылғылардың бүйірлік тақталарына қосу қажет болған кезде, онда құрылғының атауы да оған қосылады. Мысалы: "АТАУЫ. БЛОК №". Танымдық белгілер кез келген жарықтандыруда, әсіресе түнде және нашар көрінетін жағдайларда анық көрінуі тиіс.

176. Көзбен шолу белгілерді айқындау күндіз және түнде тікұшақ жақындауының ерте сатысында болатындай жаңа технологияларды пайдалану қажет. Қазіргі заманғы технологиялар көптеген жағдайда тәуліктің кез келген уақытында осы талапқа сәйкестікті қамтамасыз етуге қабілетті. Жоғары қарқынды кластерлік индикаторларды немесе шыны-талшықты жүйелерді пайдалану тіптен ең төменгі көріністе де өз тиімділігін көрсетті.

177. Тікұшақ алаңын және қондырғы бүйірлік тану панельдерін таңбалауды (әдетте қондырғыны анықтау үшін таңбалау) экипаждар қонуға дұрыс тікұшақ алаңы таңдалғанын түпкілікті растау алу үшін пайдаланады. Тікұшақ алаңын таңбалау және қондырғы бүйірлік тану панельдерін таңбалау барынша жақсы жай-күйде ұсталуға, тұрақты түрде қайта боялуға және көзбен шолу белгілердің көрінісін нашарлататын барлық ластардан тазартылуы қажет.

178. ӘК иесі немесе пайдаланушысы арнайы инспекциялауды, таңбалау қызметін көрсету бойынша рәсімдерді, тікұшақ алаңдары мен бүйірлік панельдерін таңбалау графикасын осы мақсаттың маңыздылығын ескере отырып, қамтамасыз етеді.

179. Қондырғының бүйірлік тану панельдері қандай да болмасын заттармен (салбыраңқы шланг) қоршамайды және жоғарғы қондырғыда орнатылады.

180. Қондырғының атауы тікұшақ алаңының бетінде кедергіден бос секторды білдіретін шеврон мен нысаналы шеңбер арасында кемінде 1,2 м биіктігі және тікұшақ алаңы бетіне қарсы түспен (әдетте ақ) боялған нышандармен таңбаланады. Қону желісі тікұшақ алаңының атауын жаппайды. Тікұшақ алаңының атауын таңбалау үшін көрсетілген орында жеткілікті кеңістік жоқ жерде, оның орналасуы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісіледі.

181. Күндізгі және түнгі жұмыстарды жүргізу кезінде тікұшақ алаңы периметрін таңбалау және жарық түсіру қауіпсіз қону аймағы шекарасын тану үшін қызмет етеді.

182. Жел бағытының көрсеткіші (жел конусы) қондырғының/кеменің ашық аймағында жел бағытын өлшеу үшін орнатылады. Екінші жел конусы жел көрсеткішінде нақты айырмашылықтарды айқындау үшін қолданылады.

183. Ені көрсетілмеген нышандар мөлшерін айқындау үшін олардың биіктігінің 15 %-ын пайдалану қажет. Нышандар арасындағы арақашықтық нышан биіктігінің 10%-ына тең (бір нышандың шеткі оң жиегінен келесі нышанның шеткі сол жиегіне дейін). Сөздер арасындағы арақашықтық нышан биіктігінен шамамен 50 %-ды құрайды.

184. Құрғақтағы тікұшақ алаңдары үшін ұшу жолағы мен қону алаңдарының көлемі шығарушы зауыттар және/немесе пайдалану құжаттамасымен (ӨҰП) анықтайды.

Тікұшақ алаңы желілерінің көлемі және тікұшақтардың кейбір түрлеріне арналған құрғақтағы ұшып көтерілу жолақтары мен қону алаңдарының өлшемі осы Қағидалардың 10-қосымшасында көрсетілген

9-параграф. Әуесайлақтың апаттық жағдай кезінде іс-шараларды жоспарлау

Ескерту. 9-параграф алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

10-параграф. Әуесайлақ жөніндегі нұсқаулық

Ескерту. 10-параграф алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Азаматтық авиацияда
әуесайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 1-қосымша

нысан

"Бекітемін"

(қолы, тегі, аты-жөні)

20__ жылғы " __ " _____

№ _____ ақаулар актісі

АА ұйымы _____ 20__ жылғы " __ " _____

Комиссияның құрамында _____

(комиссия мүшелерінің лауазымы, тегі, аты-жөні көрсетіледі)

_____ негізінде жұмыс істейтін

(комиссияның өкілеті, бұйрықтың немесе өкімнің № көрсетіледі)

20__ жылғы " __ " _____ бастап 20__ жылғы " __ " _____ кезеңінде конструкциялардың жекелеген элементтерінің жұмысындағы зақымданулар мен ақаулардың себебі мен көлемін анықтау мақсатында

_____ техникалық қарап тексеру жүргізілді.

(ғимарат атауы)

Заттай техникалық қарап тексеру негізінде _____

(жалпы ғимарат немесе оның элементтері)

комиссия _____ нәтижесінде

(ақаудың пайда болуының себебі)

_____ анықтады.

(зақымдану көлемі)

Мынадай жөндеу жұмыстарын жүргізуді талап етеді:

1. _____

2. _____

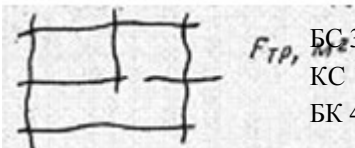
Комиссия төрағасы _____

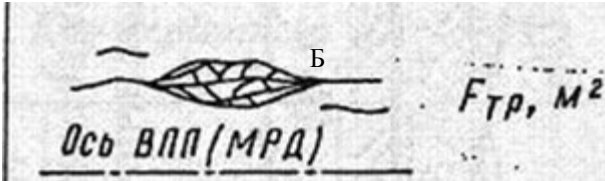
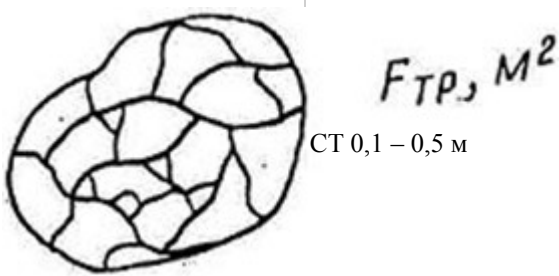
Комиссия мүшелері _____

20__ жылғы " __ " _____

Әуеайлақ жабындыларының ақаулар жоспары

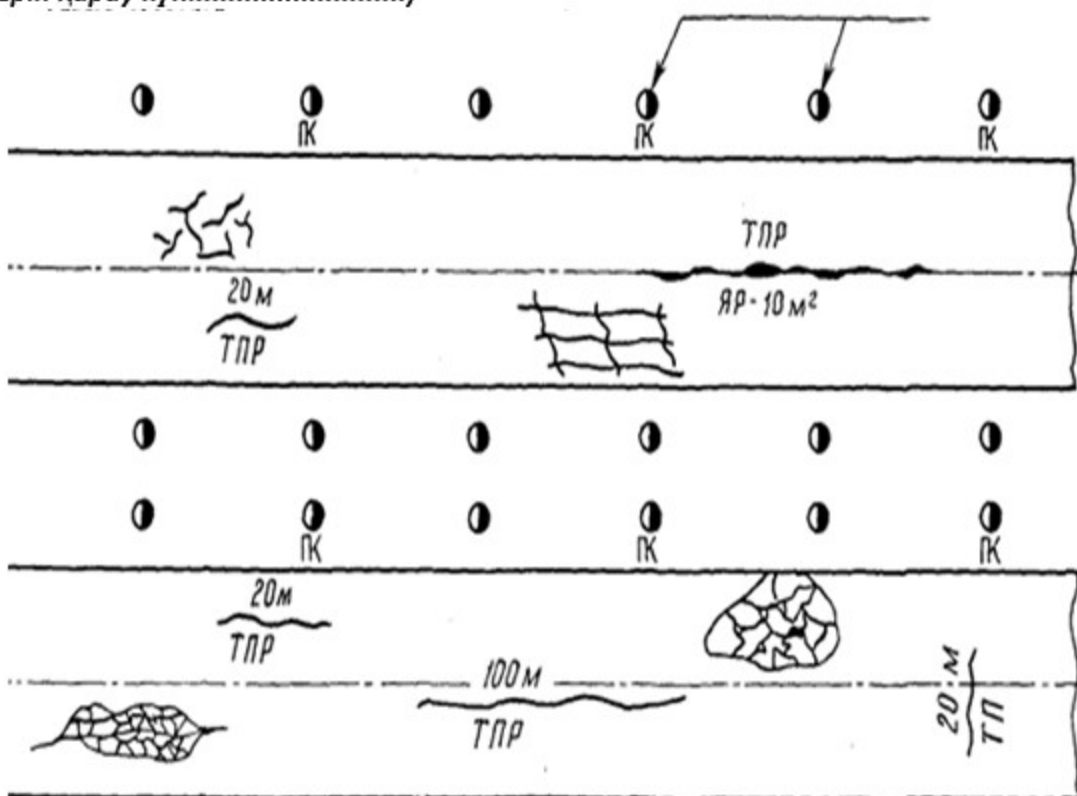
Қатты емес жабындылардың ақауларын жіктеу және шартты белгілері

№	Ақау түрі	Ақау схемасы	Шартты белгісі
1	Өздігінен сызылған ұсақ байланыспаған талшықты (Н) сызаттар (С)		НС
2	3,5-20 м аралығында орналасқан жекелеген, бойлық (Б) немесе көлденең (К) өтпе (асфальт-бетон қабатының барлық қалыңдығы) сызаттар, сондай-ақ жабындының бұрмаламайтын бейіні негізінде тігістер мен сызаттардың сызылуын қайталайтын көрсетілген сызаттар		БС 3,5 – 4м КС 15 – 20м БК 4 x 15 м

3	Ұшақтың негізгі тірегі жолтабанының қозғалысы бойынша орналасқан бойлық (Б) және жанама (Ж) немесе өтпе сызаттар		ҰҚЖ	
4	Жиіктерінің бояуы кеткен және ілінісу негізі одан әрі бұзылып тұйық фигура құрайтын шашыраңқы сұлбалы сызат (С) торы (Т) Ұяшық мөлшері 0,03-ден 1 м-ге дейін.			
5	Асфальт-бетон қабатының қалыңдығына үстіңгі (Y) ойықтар (O)	$F_{яp}, m^2$		ҮО
6	Жабындының көлденең 3 метрлік рейкамен өлшенген жолтабан (Ж) тереңдігі	$h_{гк}, cm$		Ж – 0,3 см
7	Төменгі қабаты бойынша асфальт-бетонның жоғарғы қабатының толқыны және үстіге жылжуы (Ж)	$D_{укл}, cm$		ҮЖ
8	... м ² алаңға арналған бояулары бар бетінің тозуы (Т) және өшірілуі	m^2		Т 20 м ²
9	Жергілікті (Ж) жабындының жауын-шашын (Ж) негізінде,... см тереңдігі себебінен шөгуі	$D_{еніс}, cm$		ЖЖ 5 см
10	... м ² алаңда жол шұңқырларын жөндеу (ЖЖ)	$F_{жж}, m^2$		ЖЖ 6 м ²
11	... см жоғары тегіс емес негізде қар еру кезеңінде жабындының суыққа (С) көтерілуі (ісуі)	$D_{еніс}, cm$		С 3 см

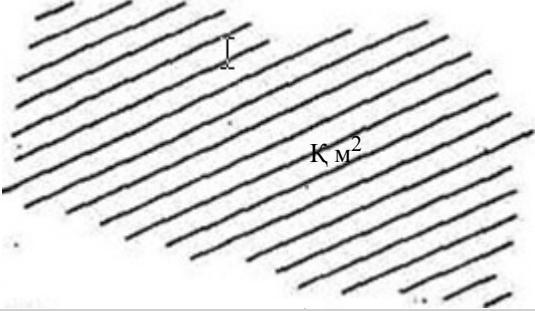
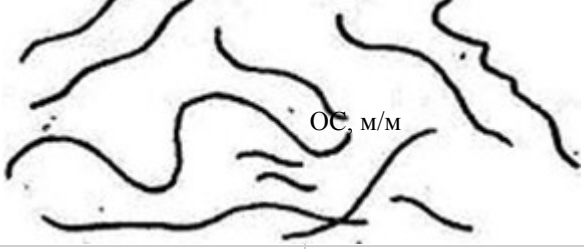
Әуежай ҰҚЖ жабынының ақаулық жоспары.....
(тексеріп қарау күні.....)

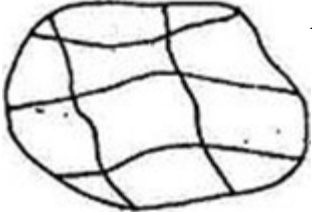
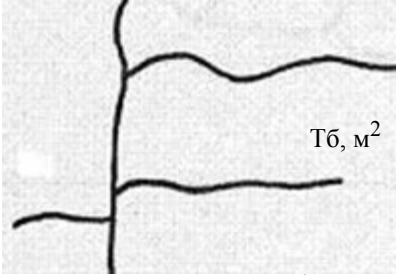
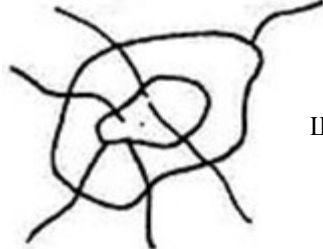
ҰҚЖ бүйір жарықтары



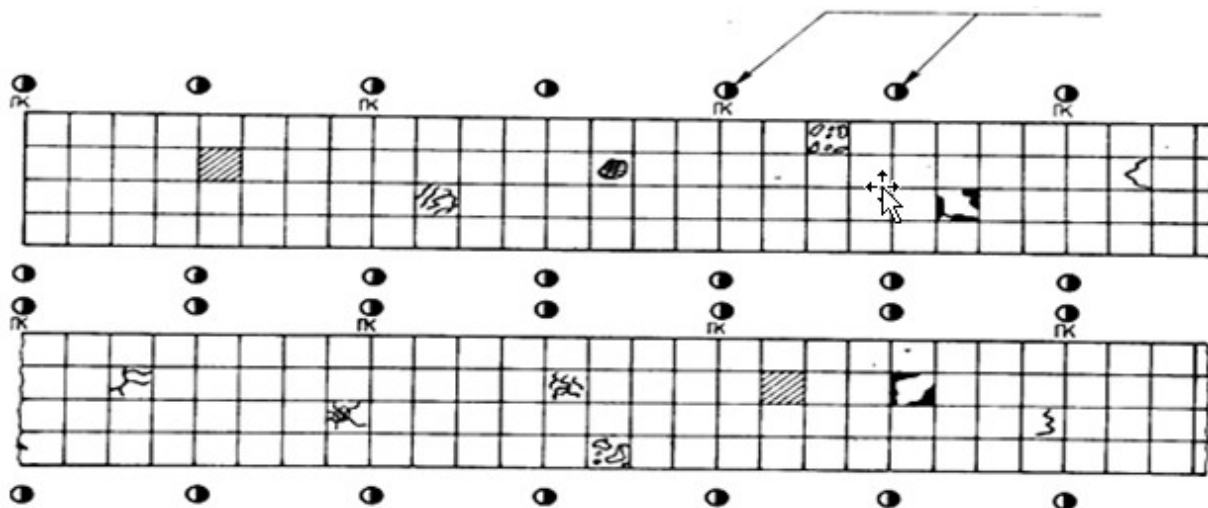
Сурет 1. Қатты емес жабынды

Қатты жабындылардың ақауларын жіктеу және шартты белгілері

№	Ақау түрі	Ақау схемасы	Шартты белгісі
1	Барлық табак кабыршығы (К)		К м²
2	Отыру сызаттары (ОС)		ОС, м/м

3	Арматураның бетіне шығуы (Арм)		Арм, м ²
4	Ошақты қабыршықтар (Қ), раковиналар (Рак)		ОҚ, Рак, м ²
5	Жиектердің сыну (ЖС), ойықтар (О)		ЖС, О, м ²
6	Бойлық, көлденең және диагоналды өтпе сызаттар (ӨС)		ӨС, м/м ²
7	Үштен асатын өтпе сызаттар – тақталардың бұзылуы (Тб)		Тб, м ²
8	Шөгу, ойма (Ш)		Ш, м ²

Әуежай ҰҚЖ жабынының ақаулық жоспары.... ҰҚЖ бүйір жарықтары
(тексеріп қарау күні.....)



Сурет 1. Қатты жабынды

Азаматтық авиацияда
әуеайлақты қамтамасыз ету
қағидаларына
2-қосымша

ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалау және деректерді хабарлау

Ескерту. 2-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1-тарау. Жалпы ережелер

1. Қазақстан аумағында жұмыс алаңына әсер ететін көптеген климаттық жағдайлар бар, бұл тиісінше оның жай-күйінің елеулі айырмашылықтарын айқындайды, ол туралы ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарлама (RCR) нысанындағы деректер хабарланады.

2. RCR тұжырымдамасы әуеайлақты пайдаланушы пайдаланылатын ҰҚЖ-да су, қар, батпақ, мұз немесе аяз болған жағдайларда ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалайды. Осындай бағалау нәтижелері бойынша ҰҚЖ жай-күйінің коды (RWYCC) және ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу үшін ұшу қолданатын ҰҚЖ бетінің сипаттамасы бар ақпарат хабарланады.

3. RWYCC беттің жай-күйіне байланысты функция ретінде ҰҚЖ-да тежеу тиімділігінің сипаттамасымен байланысты. Осы ақпаратқа ие бола отырып, ұшу экипажы дайындаушы ұсынған ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамалары туралы ақпаратқа сүйене отырып, басым жағдайларда қона бастаған кезінде әуе кемесін тежеудің қажетті қашықтығын анықтайды.

4. RWYCC бағаланатын ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін хабарланады.

5. ҰҚЖ жағдайын бағалау процесі мыналарды қамтиды:

- 1) жұмыс алаңының жай-күйі туралы деректерді бағалау және хабарлау;
- 2) бағалау нәтижелері туралы ақпаратты дұрыс форматта ұсыну;
- 3) елеулі өзгерістер туралы кідіріссіз хабарлау.

6. Хабарланатын ақпарат ҰҚЖ (RCR) жай-күйі туралы хабарлама нысанында беріледі, оған мыналар кіреді:

- 1) ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімі;
- 2) ситуациялық хабардарлық бөлімі.

7. RCR мәтіндік форматта дайындалады және ААҚ-мен үйлесімді белгілерді қолдана отырып, төменде көрсетілген тәртіппен ақпараттық жолдарды қамтиды:

- 1) ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімі:

әуеайлақтың орналасқан жерінің көрсеткіші;

бағалау күні мен уақыты;

ҰҚЖ белгілеудің кіші нөмірі;

ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін RWYCC;

ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін ластану ауданы %-бен;

ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін борпылдақ ластаушы заттардың тереңдігі;

ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін жай-күйді сипаттау;

RWYCC қолданылатын ҰҚЖ ені, егер ол жарияланған еннен аз болса.

- 2) ситуациялық хабардарлық бөлімі:

ҰҚЖ қысқартылған ұзындығын;

ҰҚЖ-дағы қар түсіруді;

ҰҚЖ-дағы борпылдақ құмды;

ҰҚЖ-дағы химиялық реагенттерді;

ҰҚЖ-дағы қар құрсауларын;

БРЖ-дағы қар құрсауларын;

ҰҚЖ жанындағы қар құрсауларын;

РЖ күйі;

перрон күйі;

мемлекет бекіткен ілінісу коэффициентінің мәні және қолданылатын жабдық;

ескертулер ашық мәтінмен қамтиды.

8. ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарлама (RCR) нысанындағы деректерді хабарлау ҰҚЖ бетінің жай-күйі жаңбыр, қар, батпақ, мұз немесе аяз салдарынан айтарлықтай өзгерген кезде басталады.

9. RCR нысанындағы ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы деректерді хабарлау ҰҚЖ бұдан былай ластанған болып табылғанша елеулі өзгерістер туралы хабарлама ретінде жалғасады. Егер мұндай жағдай туындаса, онда әуеайлақ қызметінің маманы ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарлама шығарады, онда қажеттілігіне қарай ҰҚЖ-ның ылғалды немесе құрғақ екендігі көрсетіледі.

10. ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарламаға енгізілетін ҰҚЖ беті жай-күйінің өзгеруі, егер орын алса, елеулі болып саналады:

RWYCC өзгерістері;

ластану түрінің өзгеруі;

деректері 1-кестеге сәйкес хабарланатын ластану алаңының өзгеруі;

2-кестеге сәйкес ластану тереңдігінің өзгеруі;

басқа ақпарат, мысалы, пилотты тежеу тиімділігі туралы хабарлау, ол бағалау жүргізудің пайдаланылатын әдістемесіне сәйкес елеулі болып саналады.

11. Әуеайлақ қызметінің маманы ҰҚЖ (RCR) жай-күйі туралы хабарламаны бағалау жүргізілгеннен кейін дереу радиостанция арқылы ӘҚҚ органының диспетчеріне береді. Бұдан басқа, RCR ААҚ-мен үйлесімді белгілерді пайдалана отырып мәтіндік форматта дайындалады және егер SNOWTAM жариялау қажет болса, ӘҚҚ органының диспетчеріне, сондай-ақ ӘҚҚ органымен өзара іс-қимыл жөніндегі нұсқаулықта айтылғандай басқа да алушыларға жедел (бағалау орындалғаннан кейін 10 минуттан кешіктірмей) ААҚ-ға жіберіледі.

2-тарау. ҰҚЖ жағдайы туралы хабарлама

12. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеуге қатысты RCR бөлімі бос орынмен (" ") бөлінген топтастырылған ақпарат жолы болып табылады, ол "≡" жолының қайтарылуымен және екі аудармасымен аяқталады. Бұл ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімін одан кейінгі ахуалдық хабардарлық бөлімінен немесе басқа ҰҚЖ үшін ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімінен бөлу үшін қажет.

13. Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларының есептеу бөліміне мынадай ақпараттарды қамтиды:

1) Әуеайлақтың орналасқан жерінің көрсеткіші. Құжатқа сәйкес әуеайлақтың орналасқан жері үшін ИКАО төрт әріптік индексі орналасқан жерінің көрсеткіштері (индекстері) (ИКАО Doc 7910).

Бұл міндетті ақпарат.

Пішімі: nnnn

Үлгі: UACC

2) Бағалау жүргізілген күн мен уақыт. Дайындалған персоналдың бағалауды өткізу күні мен уақыты (UTC).

Бұл міндетті ақпарат.

Пішімі: MMDDhhmm

Үлгі: 09111357

3) ҰҚЖ белгілеудің кіші нөмірі. Оған қатысты бағалау жүргізілетін ҰҚЖ-ны білдіретін екі немесе үш белгі, сондай-ақ деректер хабарланады.

Бұл міндетті ақпарат.

Пішім: nn [L] немесе nn [C] немесе nn [R]

Үлгі: 09L

4) ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін ҰҚЖ жай-күйінің коды. ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін бағаланатын R WyCC айқындайтын бір цифрдан тұратын нөмір. Бұл кодтар ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін "/" көмегімен бөлінген үш белгіден тұратын топта ұсынылады. Үшінші ҰҚЖ аударудағы жолдама белгілеудің аз нөмірінен қабылданады.

Бұл міндетті ақпарат.

Үлгі: 5/5/2

R WyCC-тің мысалы 5/5/2-ден 5/5/3-ке өзгеруі маңызды болып саналады.

R WyCC-тегі өзгеріс барлық қол жетімді ақпаратты ескере отырып, толық бағалауды қажет етеді.

R WyCC тағайындау рәсімдері төменде осы қосымшада келтірілген;

5) Ластану ауданы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен. Ластану ауданын пайызбен көрсететін сан. Ластану ауданы пайызбен ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін "/" бөлінген тоғыз санға дейінгі топ түрінде хабарланады. Бағалау 1-кестеде қамтылған нұсқаулық материалға сәйкес ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі шегінде ластанудың біркелкі бөлінуіне негізделеді. Бұл ақпарат белгілі бір жағдайларда хабарланады. Егер ҰҚЖ-ның үштен бірі құрғақ немесе 10% - дан кем ластанған болса, ол хабарланбайды.

Пішім: [n]nn/[n]nn/[n]nn

Үлгі: 25/50/100

NR/50/100, егер ластану аймағы бірінші үштен бір бөлігінде 10%-дан аз болса.

25/NR/100, егер ластану аймағы орташа үштен бір бөлігінде 10%-дан аз болса.

25/50/NR, егер ластану аймағы соңғы үштен бір бөлігінде 10%-дан аз болса.

Ластану біркелкі бөлінбеген жағдайда қосымша ақпарат ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламадағы ахуалдық хабардарлық бөлімінің "ескертулері" бөлігінде ашық мәтінмен ұсынылады. Мүмкіндігінше мәтінді стандартталған форматта пайдалану керек.

Егер ұсынылатын ақпарат жоқ болса, пайдаланушыға ақпараттың жоқтығын көрсету үшін (/NR/), хабарламадағы тиісті белгіге "NR" қосу керек.

1-кесте. Ластағыштармен жабу ауданы пайызбен

Бағаланған алаң %	Аудан туралы хабарланатын деректер %
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

6) Борпылдақ ластағыштардың тереңдігі: құрғақ қар, сулы қар, батпақ немесе ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін тұрақты су. ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін

ластанудың өлшенген тереңдігін (мм) айқындайтын екі немесе үш саннан тұратын сан. Тереңдігі туралы ақпарат 2-кестеде айқындалғандай ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін " / " бөлінген алтыдан тоғыз санға дейінгі топ түрінде хабарланады. Дайындалған персонал жүзеге асыратын ҰҚЖ-ның үштен бір бөлігі шегінде біркелкі бөлуді бағалау жүргізіледі.

Пішім: [n]nn/[n]nn/[n]nn

Үлгісі:

04/06/12 [STANDING WATER (ТҰРАҚТЫ СУ)]

02/04/09 [SLUSH (БАТПАҚ)]

02/05/10 [WET SNOW (сулы қар) немесе WET SNOW ON TOP OF...(БЕТІНДЕГІ СУЛЫ ҚАР...)]

02/20/100 [құрғақ қар (құрғақ қар) немесе DRY SNOW ON TOP OF... (БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР...)]

NR/NR / 100 [DRY SNOW (ҚҰРҒАҚ ҚАР) ҰҚЖ-ның соңғы үштен бірінде ғана]

Бұл ақпарат белгілі бір жағдайларда хабарланады. Ол тек ҚҰРҒАҚ ҚАР, СУЛЫ ҚАР, БАТПАҚ және СУ болған кезде хабарланады.

Егер айтарлықтай өзгеріс болса, ластану тереңдігі туралы хабарламаның үлгісі:

ҰҚЖ-ның жай-күйін бірінші бағалаудан кейін ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы бірінші хабарлама жасалады.

Мысалы, бастапқы хабарлама:

5/5/5 100/100/100 03/03/03 SLUSH (БАТПАҚ)/SLUSH (БАТПАҚ)/SLUSH (БАТПАҚ)

Бұл мысалда толық ақпараттық жол пайдаланылмайды.

Егер жүргізілген жаңа бағалау нәтижесінде ҰҚЖ жай-күйінің коды өзгергені анықталса, жауын-шашын түсуінің жалғасуы кезінде ҰҚЖ жай-күйі туралы жаңа хабарлама жасау талап етіледі. ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы екінші хабарлама мынадай түрде жасалады:

2/2/2 100/100/100 04/04/04 SLUSH (БАТПАҚ)/SLUSH (БАТПАҚ) / SLUSH (БАТПАҚ).

Егер жауын-шашын түсуді жалғастырса және қосымша бағалау нәтижесінде жауын-шашын тереңдігі ҰҚЖ-ның бүкіл ұзындығы бойынша 4 мм-ден 6 мм-ге дейін ұлғайғаны анықталса, онда бұл жағдайда ҰҚЖ жай-күйі туралы жаңа хабарлама талап етілмейді, өйткені ҰҚЖ жай-күйінің коды өзгермеген (тереңдіктің өзгеруі шекті 3 мм-дегі елеулі өзгерістен аз).

Егер жауын-шашынды түпкілікті бағалау нәтижесінде олардың тереңдігі 8 мм-ге дейін артқаны анықталса, онда ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы жаңа хабарлама талап етіледі, өйткені ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы соңғы хабарламадан кейін жауын-шашын тереңдігінің өзгеруі (ҰҚЖ жай-күйінің екінші коды), яғни жауын-шашын тереңдігінің 4 мм-ден 8 мм-ге дейін өзгеруі белгіленген шекті 3 мм-ге елеулі өзгерістен асып түсті.

Осылайша, төменде көрсетілгендей, ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы үшінші хабарлама жасалады:

2/2/2 100/100/100 08/08/08 SLUSH (БАТПАҚ)/SLUSH (БАТПАҚ) / SLUSH (БАТПАҚ).

Тұрақты су, батпақ, сулы қар немесе құрғақ қардан басқа ластанудың түрлері үшін тереңдік туралы ақпарат берілмейді. Ақпараттық жолдағы ақпараттың осы түрінің жағдайы /NR/ белгісімен анықталады.

Егер ластану тереңдігі ҰҚЖ-ның үштен бірінің шегінде айтарлықтай ерекшеленетін болса, онда қосымша ақпарат ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламада ахуалдық хабардарлық бөлімінің "ескертулері" бөлігінде ашық мәтінмен ұсынылады.

Бұл тұрғыда ластану тереңдігінде 2-кестенің 3-бағанында көрсетілген тереңдіктен екі есе үлкен айырмашылық маңызды.

2-кесте. Ластаушы заттардың бағаланған тереңдігі

Ластаушы	Хабарлауға рұқсат етілген мәндер	Елеулі өзгерістер
ТҰРАҚТЫ СУ	04	бағаланған мәні 3 мм және одан жоғары
БАТПАҚ	03	бағаланған мәні 3 мм және одан жоғары
СУЛЫ ҚАР	03	бағаланған мәні 5 мм
ҚҰРҒАҚ ҚАР	03	бағаланған мәні 20 мм

Тұрақты су үшін 04 (4 мм) тереңдіктің ең төменгі мәні болып табылады, онда және одан жоғары тереңдіктің мәні хабарланады (3 мм-ден және одан төмен ҰҚЖ-ның үштен бірі сулы болып саналады).

Батпақ, сулы қар және құрғақ қар үшін 03 (3 мм) тереңдіктің минималды мәні болып табылады, онда тереңдіктің мәні одан жоғары болады.

Тұрақты су үшін 4 мм және батпақ, сулы қар және құрғақ қар үшін 3 мм мәннен жоғары бағаланған мән хабарланады, ал елеулі өзгеріс осы бағаланған мән бойынша байқалған өзгеріспен байланысты болады;

7) ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін жай-күйді сипаттау. Деректер осы Қағидалардың 132-тармағында көрсетілген терминдерді пайдалана отырып, бас әріптермен ұсынылады.

Жай-күйі туралы ақпарат ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін жай-күйі типінің мынадай сипаттамаларының кез келгенін пайдалана отырып хабарланады және "/" белгісімен бөлінеді.

Бұл ақпарат міндетті болып табылады.

Пішім: nnnn/nnnn/nnnn

Үлгі: тығыздалған қар бетіндегі құрғақ қар/ тығыздалған қар бетіндегі сулы қар / тығыздалған қар бетіндегі су.

8) RWYCC қолданылатын ҰҚЖ-ның ені, егер ол жарияланған еннен аз болса, егер ол жарияланған еннен аз болса, тазартылған жолақтың енін метрмен айқындайтын екі цифрдан тұратын санды білдіреді.

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішімі: nn

Үлгі: 30

Егер тазартылған ҰҚЖ-ның ені осьтік сызыққа қатысты симметриялы болмаса, онда қосымша ақпарат ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламада ахуалдық хабардарлық бөлімінің "ескертулері" бөлігінде ашық мәтінмен хабарланады.

14. Ситуациялық хабардарлық бөліміндегі барлық жеке хабарламалар нүктемен аяқталады. Бұл хабарламаны келесі хабарламадан (-ден) бөлу үшін жасалады.

15. Бұл бөлімде мынадай ақпарат болуы керек:

1) ҰҚЖ қысқартылған ұзындығы (REDUCED RUNWAY LENGTH). Бұл ақпарат белгілі бір жағдайларда, орналастырылған қону арақашықтығына (LDA) әсер ететін жарияланған қашықтықтардың жаңа жиынтығы туралы NOTAM хабарлама жарияланған кезде хабарланады.

Пішімі: стандартталған форматтағы мәтін.

RWY nn [L] немесе nn [C], немесе nn [R] LDA REDUCED TO [n]nnn

Үлгі: RWY 22L LDA REDUCED TO 1450

2) ҰҚЖ-дағы қар түсіру (DRIFTING SNOW ON THE RUNWAY).

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішімі: стандартталған форматтағы мәтін.

Үлгі: DRIFTING SNOW (қарлы жер).

3) ҰҚЖ-дағы борпылдақ құм (LOOSE SAND ON THE RUNWAY)

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішім: RWY (ҰҚЖ) nn[L] немесе nn[C], немесе nn[R] LOOSE SAND (борпылдақ құм).

Үлгі: RWY (ҰҚЖ) 02R LOOSE SAND (борпылдақ құм).

4) ҰҚЖ-ны химиялық реагенттермен өңдеу (CHEMICAL TREATMENT ON THE RUNWAY)

Бұл міндетті ақпарат.

Пішімі: RWY (ҰҚЖ) nn[L] немесе nn[C], немесе nn[R] CHEMICALLY TREATED (ХИМИЯЛЫҚ РЕАГЕНТТЕРМЕН ӨНДЕЛГЕН).

Үлгі: RWY (ҰҚЖ) 06 CHEMICALLY TREATED (химиялық реагенттермен өңделген).

5) ҰҚЖ-дағы қар құрсаулары (SNOWBANK ON THE RUNWAY)

Бұл ақпарат міндетті емес.

Қашықтық осьтік сызықтан солға немесе оңға метрмен.

Пішім: RWY (ҰҚЖ) nn[L] немесе nn[C], немесе nn[R] SNOWBANK (қар құрсаулары) Lnn немесе Rnn немесе LRnn FM CL.

Үлгі: RWY (ҰҚЖ) 06L SNOWBANK (ҚАР ҚҰРСАУЛАРЫ) LR19 FM CL.

6) РЖ-дағы қар құрсаулары (SNOWBANKS ON TAXIWAY)

Бұл ақпарат міндетті емес.

Қашықтық осьтік сызықтан солға немесе оңға метрмен өлшенеді.

Пішім: TWY (RD) [NN]N SNOWBANKS (қар құрсаулары) Lnn немесе Rnn немесе LRnn FM CL.

Үлгі: TWY (РЖ) SNOWBANKS (қар құрсаулары) LR20 FM CL.

7) Қар жауған жағдайда әуеайлақ жоспарында белгіленген деңгейді/профильді бұзатын ҰҚЖ (ADJACENT SNOWBANKS) жанындағы қар құрсауы.

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішім: RWY (ҰҚЖ) nn[L] немесе nn[C], немесе nn[R] ADJACENT SNOWBANKS (ЖАҚЫН ҚАР ҚҰРСАУЛАРЫ).

Үлгі: RWY (ҰҚЖ) 06R ADJACENT SNOWBANKS (ЖАҚЫН ҚАР ҚҰРСАУЛАРЫ)

8) РЖ күйі (TAXIWAY CONDITIONS)

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішімі: TWY (РЖ) [nn]n POOR (нашар).

Үлгі: TWY (РЖ) B POOR (нашар).

9) перрон күйі (APRON CONDITIONS)

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішім: APRON (ПЕРРОН) [nnnn] POOR (НАШАР).

Үлгі: APRON NORTH (СОЛТҮСТІК ПЕРРОН) POOR (НАШАР).

10) ілінісу коэффициентінің өлшенген мәні және өлшеу үшін пайдаланылатын жабдық.

Өлшенген ілінісу коэффициентін білдіретін сан. ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін "/" бөлінген ондық үтірсіз ілінісу коэффициентінің өлшенген мәнінің оныншы және жүзден бір үлесін білдіретін сандар тобы, сондай-ақ өлшеу үшін пайдаланылатын жабдықтың атауы түрінде ұсынылады.

Ілінісу коэффициентін өлшеу тәртібі 8-қосымшада сипатталған.

Ілінісу коэффициенті тығыздалған қармен және мұзбен жабылған ҰҚЖ беті үшін хабарланады. Басқа ластағыштармен жабылған ҰҚЖ беті үшін ілінісу мәнін хабарлауға болмайды, өйткені бұл ақпарат сенімді болып табылмайды.

Бұл ақпарат міндетті емес.

Пішім: MEASURED FRICTION COEFFICIENT (өлшенген ілінісу коэффициенті) nn/nn/nn nnnn [жабдық атауы].

Үлгі: MEASURED FRICTION COEFFICIENT (өлшенген ілінісу коэффициенті) 45/37/40 ATT2;

11) Ескертулер ашық мәтінмен, ол үшін тек бас әріптермен рұқсат етілген белгілерді ғана пайдалану қажет.

Мүмкіндігінше мәтінді стандартталған форматта әзірлеу керек.

Бұл ақпарат міндетті болып табылмайды, бірақ тек "UPGRADED" (жоғарылатылған) немесе "DOWNGRADED" (төмендетілген) ақпарат кезінде міндетті. Ол ҰҚЖ жай-күйінің бағаланған коды (RWYCC) ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалау матрицасынан (RCAM) туындайтынынан тікелей айырмашылығы болған кезде пайдаланылады. Егер бұл ақпарат бар болса, оқуды жеңілдету және оның маңыздылығын ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу алдында ситуациялық хабардарлықтың бөлігі ретінде тану үшін бұл ақпарат ескертулер бөліміндегі ақпараттың бірінші бөлігі ашық мәтін болуы керек.

Пішім: рұқсат етілген белгілердің тіркесімін пайдалану, мұнда нүкте "." хабардың аяқталуын білдіреді.

Рұқсат етілген белгілер:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [қиғаш сызық оңға қарай қисайған] "." [нүкте] " " [бос орын]

16. Төменде RCR кіретін SNOWTAM тарату үшін дайындалған толық ақпараттық жолдың мысалы келтірілген:

[COM тақырыбы және қысқартылған тақырып] (ААҚ толтырады)

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170229 EADDYNYX

(SWEA0151 EADD 02170225

SNOWTAM 0151

[Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімі]

EADD 02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET SNOW

02170135 09R 5/4/3 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 3/2/1 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

[Ситуациялық хабардарлық бөлімі]

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR).

17. 1-блок-схемада ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалаудың жалпы процесі көрсетілген.

18. RCAM пайдалана отырып, ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалау процестері және нәтижелері туралы хабарлама 2-4 блок-схемаларда келтірілген.

19. Егер ҰҚЖ-ның үштен бір бөлігінің 25%-ы немесе одан азы сулы немесе ластанумен жабылған болса, RWYCC 6 хабарлайды.

20. Егер ластауышпен жабу біркелкі болмаса, онда сулы немесе ластауышпен жабылған алаңның бөлігі туралы мәліметтер ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарламада ахуалдық хабардарлық бөлімінің "ескертулері" бөлігінде ашық мәтінмен көрсетіледі.

21. ҰҚЖ бетінің жай-күйін сипаттау 3-кестеде (RWYCC) ҰҚЖ жай-күйінің кодын беру бас әріптермен көрсетілген ластану туралы терминдерді пайдалана отырып ұсынылады.

22. Егер әртүрлі түрдегі ластағыштар және олардың жалпы қамту аймағы 25% -дан артық болса, бірақ ластаушылардың бірде-бірі ҰҚЖ-ның кез келген үштен бірінің 25%-дан астамын жаппаса, RWYCC әуеайлақ қызметінің дайындалған маманын түсінумен анықталады, қандай ластағыш ұшаққа әсер етуі ықтимал және бұл ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларына қандай әсер етуі ықтимал.

23. RWYCC 3-кесте арқылы анықталады.

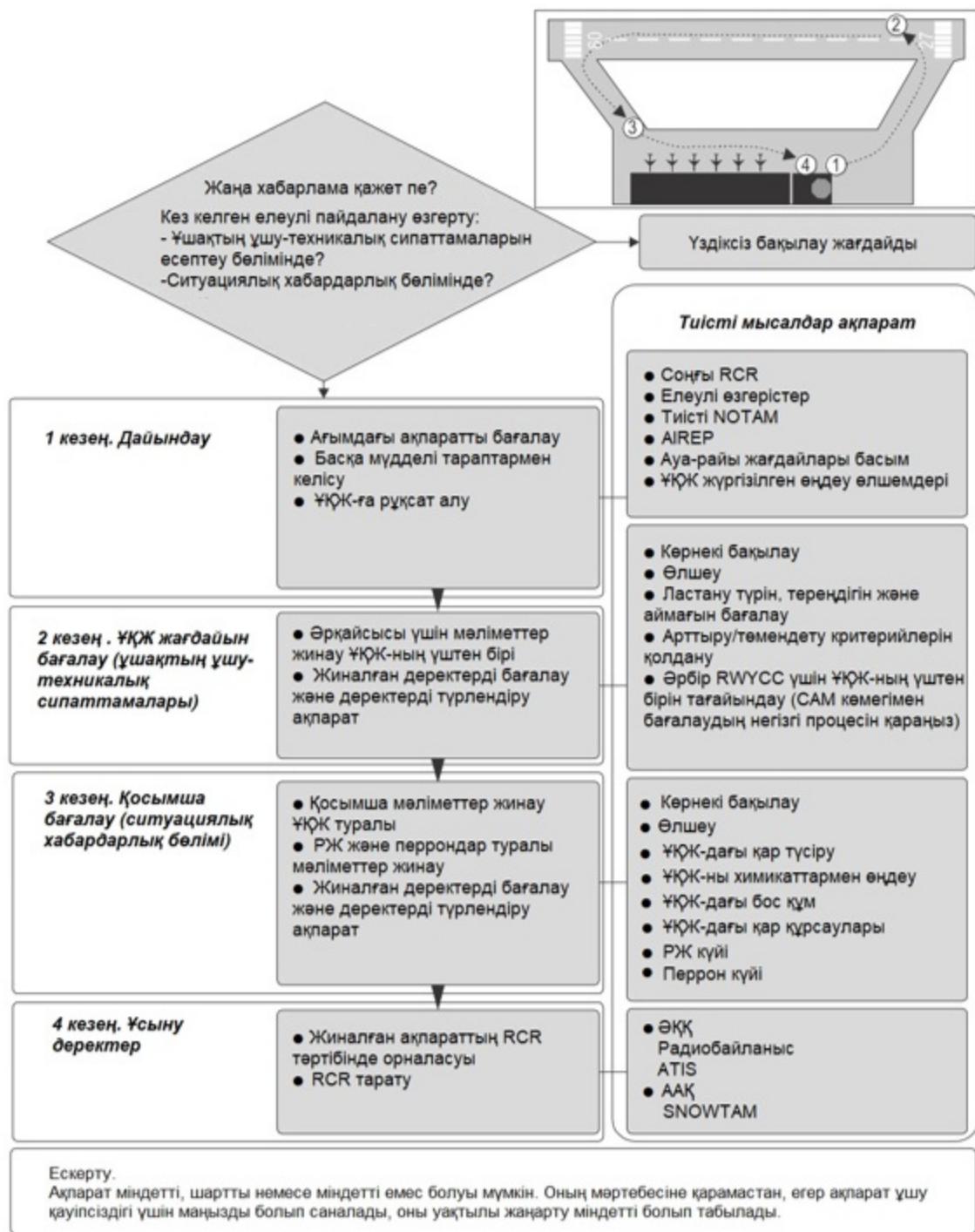
24. 3-кестеге сәйкес ҰҚЖ жай-күйінің кодына әсер ететін ауыспалы факторлар мынадай:

ластану түрі;

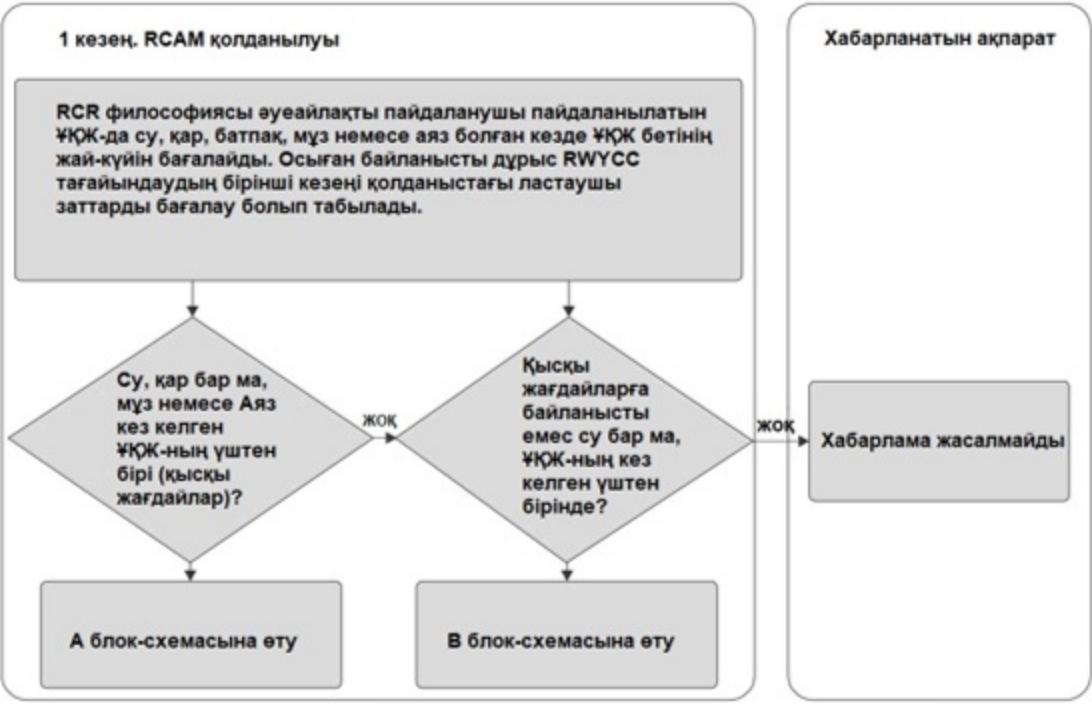
ластану тереңдігі;

сыртқы ауа температурасы. Мүмкіндігінше ҰҚЖ бетінің температурасын пайдаланған жөн.

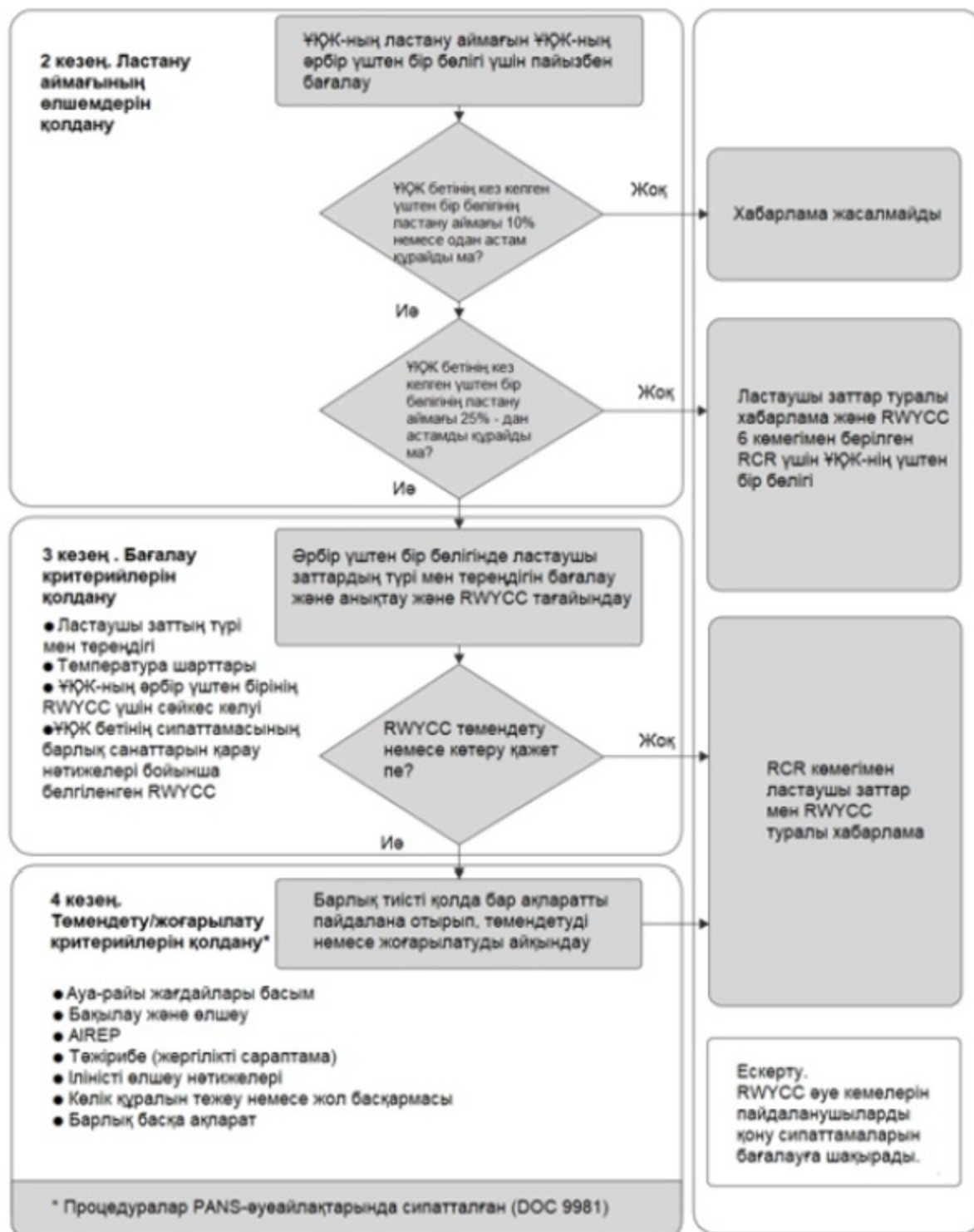
25. Ауа температурасы $+3\text{ }^{\circ}\text{C}$ немесе одан төмен болған кезде шық нүктесі температурасының $3\text{ }^{\circ}\text{C}$ немесе одан төмен айырмашылығымен ҰҚЖ беті көп болуы мүмкін 3-кестеде сипатталған ҰҚЖ жай-күйінің кодында көрсетілгеннен тайғақ. Шық нүктесінің температурасының аз таралуы ауа массасының конденсацияға жақын екенін көрсетеді, бұл көбінесе нақты жауын-шашынмен, қысқа мерзімді жауын-шашынмен, жауын-шашынға жақындауымен немесе тұманның пайда болуымен байланысты. Тежеу жауын-шашынның корреляцияға байланысты, сонымен қатар ішінара ауа-мұздың өзара әрекеттесу аймағында судың алмасуына байланысты. Беттің температурасы, күннің қызуы және салқындату немесе жерді жылыту сияқты басқа факторлардың әсерінен температураның аздап таралуы тежеу тайғақ беткей сияқты болады дегенді білдірмейді. Әуеайлақтарды пайдаланушылар байқауларды тайғақ жағдайының индикаторы ретінде пайдаланады, бірақ бақылаулар қорытындыларды қалыптастыру үшін ақпараттың жалғыз көзі ретінде пайдаланылмайды.



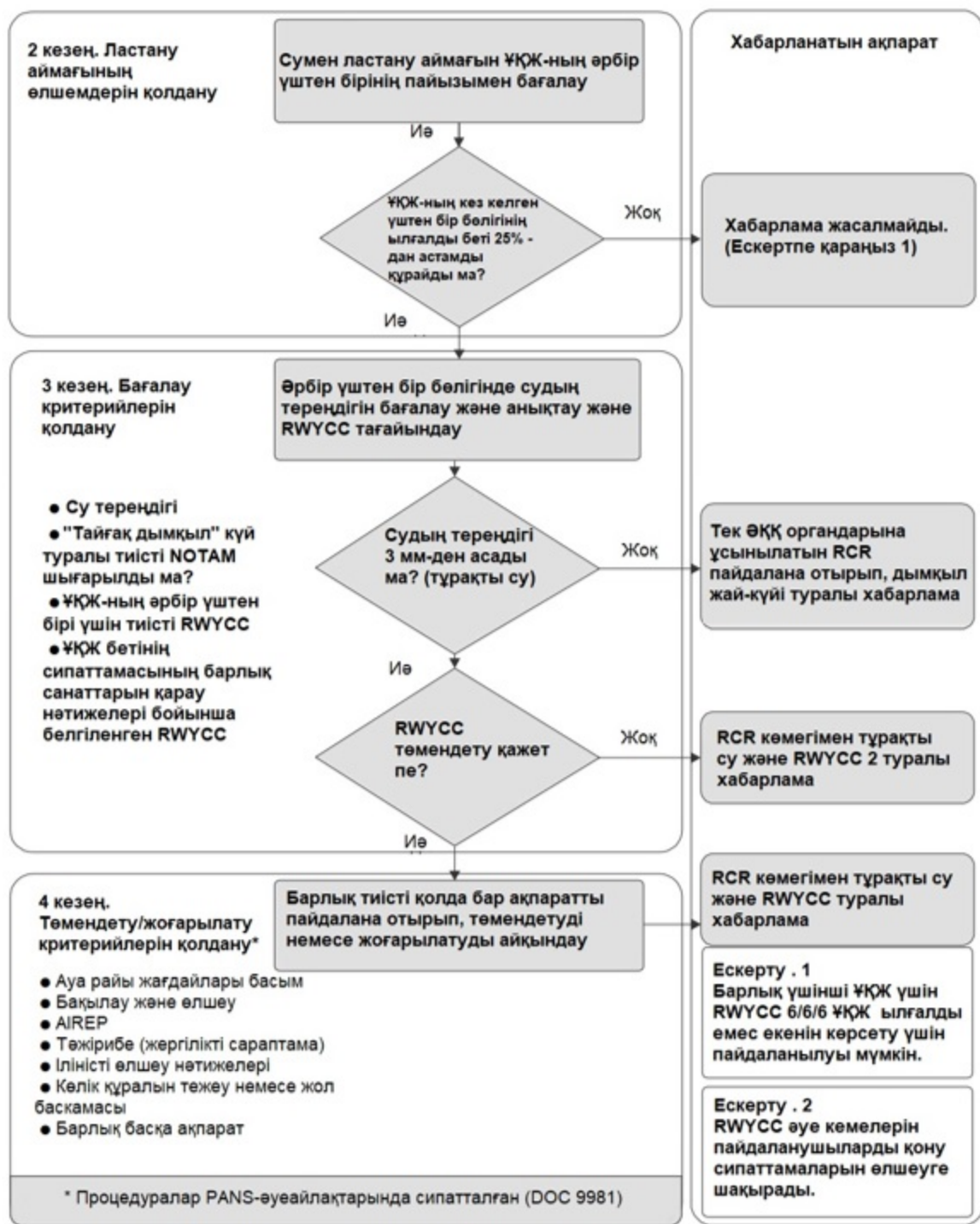
1-блок-схема. ҰҚЖ жағдайын бағалаудың жалпы процесі



2-блок-схема. RCAM көмегімен негізгі бағалау процесі



3-блок-схема. А процесі.



4-блок-схема. В процесі

26. Берілген 5, 4, 3 немесе 2 RWYCC кодтары жоғарылатылмайды.

27. Берілген 1 немесе 0 RWYCC кодтарын арттыру тек мынадай рәсімдерді қолдану арқылы жүзеге асырылады:

1) Егер ілінісу коэффициентін өлшеуге арналған жарамды және сенімді жабдық және барлық басқа бақылау нәтижелері RWYCC-тің жоғары кодын беру туралы дайындалған қызметкердің пікірін растаса;

2) 1 немесе 0 Rwycc кодын жоғарылату туралы шешім екі немесе одан да көп бағалау әдістеріне негізделген. Қабылданатын шешімді негіздеу үшін (мысалы, ілінісу коэффициентін өлшеу, әуеайлақ қызметі маманының көлік құралының мінез-құлқы, экипаждың баяндамасы және т.б.) ҰҚЖ тайғақ болуын бағалаудың барлық қолда бар құралдары пайдаланылады;

3) 1 немесе 0 Rwycc коды жоғарылаған кезде, ҰҚЖ бетінің жай-күйі берілген кодтан төмен нашарламағанына көз жеткізу мақсатында ҰҚЖ беті неғұрлым жоғары Rwycc әрекет ететін кезеңде жиі бағаланады;

4) бағалау кезінде ескерілетін және ҰҚЖ бетінің жай-күйіне әсер ететін ауыспалы факторлар мыналарды қамтиды, бірақ олармен шектелмейді:

жауын-шашынның кез келген жағдайы;

температураның өзгеруі;

желдің әсері;

нақты ҰҚЖ пайдалану жиілігі;

ҰҚЖ пайдаланатын ұшақтардың түрлері.

28. Сипаттамасы жоғарыда келтірілген рәсімдерді пайдалана отырып, Rwycc 1 немесе 0 жоғарылаған кезде Rwycc 3-тен тыс шығуға рұқсат етілмейді.

29. Егер кодты арттыру үшін ҰҚЖ-ны химиялық реагенттермен өңдеу жүргізілсе, онда ҰҚЖ-ның беті жүргізілген өңдеудің тиімділігін растау мақсатында жиі бағаланады.

30. 3-кестеден айқындалған Rwycc 4-кестеде келтірілген өлшемшарттарды қоса алғанда, ҰҚЖ тайғақ болуын бағалаудың барлық қолда бар құралдарын назарға ала отырып, төмендейді.

31. Бар болуына қарай ұшқыштардың ҰҚЖ-дағы тежеу тиімділігі туралы хабарламалары бақылау процесінің бір бөлігі ретінде мынадай қағидаттарға сүйене отырып назарға алынады:

ұшқыштарды ҰҚЖ-дағы тежеу туралы жеткізу кодты төмендету мақсатында назарға алынады;

ұшқыштарды ҰҚЖ-дағы тежеу туралы хабарлау, егер ол кодты арттыру

үшін негіз болатын басқа ақпаратпен үйлесімде пайдаланылса ғана, кодты арттыру мақсатында қолданылуы мүмкін.

32. Егер Rwycc 2 немесе одан жоғары хабарланса, ұшқыштардың ҰҚЖ-дағы тежеу тиімділігінің нашарлығы туралы дәйекті түрде ұсынылған екі хабарламасы бағалау жүргізу үшін негіз болады.

33. Егер бір ұшқыштан ҰҚЖ-да тежеу тиімділігінің НАШАРЛЫҒЫНАН НАШАРЛЫҒЫ туралы хабарлама келіп түссе, мұндай ақпарат таратылады, жаңа бағалау жүргізіледі және осы ҰҚЖ-да ұшуды орындауды тоқтату қаралады.

ҰҚЖ-ны тиісті жағдайға келтіру жөніндегі жұмысты қажеттілігіне қарай дереу немесе жаңа бағалау жүргізілгенге дейін бастау керек.

34. 4-кестеде ұшқыштардың ҰҚЖ-дағы тежеу тиімділігі туралы хабарламаларының RWYCC-пен байланысы көрсетіледі.

35. Біріктірілген 3 және 4-кестелер 5-кестеде ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалау матрицасын (RCAM) қалыптастырады. RCAM ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалауға арналған құрал болып табылады, алайда бұл жеке құжат емес және екі негізгі бөліктен тұратын, оған қатысы бар рәсімдерге сәйкес пайдаланылады:

бағалау өлшемшарттары;

бағалауды төмендету өлшемшарттары.

36. Бұдан басқа, 5-кестеде ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалауды төмендету және арттыру мақсатында шешім қабылдау әдістерінің бірі ретінде оларды қолдану үшін Қазақстан Республикасында пайдаланылатын әртүрлі өлшеу құралдарымен айқындалатын ілінісу коэффициентінің мәндері келтірілген.

3-кесте. ҰҚЖ (RWYCC) жай-күйінің кодын беру

№ p/c	ҰҚЖ жай-күйінің сипаттамасы	ҰҚЖ жай-күйінің коды (RWYCC)
1	ҚҰРҒАҚ	6
2	АЯЗ	5
3	СУЛЫ (ҰҚЖ-ның кез келген көрінетін қакырыкпен немесе тереңдігі 3 мм-ге дейінгі сумен жабылған беті)	
4	БАТПАҚ (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда)	
5	ҚҰРҒАҚ ҚАР (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда)	
6	СУЛЫ ҚАР (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда)	
7	ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР (қоршаған орта температурасы -15 °C және одан төмен)	4
8	СУЛЫ ("тайғақ сулы" ҰҚЖ)	3
9	ҚҰРҒАҚ ҚАР (тереңдігі 3 мм-ден астам)	
10	СУЛЫ ҚАР (тереңдігі 3 мм-ден астам)	
11	ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАРДЫҢ БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР (кез келген тереңдік)	
12	ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАРДЫҢ БЕТІНДЕГІ СУЛЫ ҚАР (кез келген тереңдігі)	
13	ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР (қоршаған ауаның температурасы -15 °C жоғары)	

14	ТҰРАҚТЫ СУ (тереңдігі 3 мм-ден астам)	2
15	БАТПАҚ (тереңдігі 3 мм-ден астам)	
16	МҰЗ	1
17	СУЛЫ МҰЗ	
18	ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР БЕТІНДЕГІ СУ	0
19	МҰЗ БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР НЕМЕСЕ СУЛЫ ҚАР	

4-кесте. ҰҚЖ жай-күйі кодының және ұшқыштың тежеу тиімділігі туралы хабарламаларының арақатынасы

Тежеудің тиімділігі жөніндегі ұшқыштың мәлімдемесі	Сипаттама	ҰҚЖ жағдайының коды (RWYCC)
ЖОҚ		6
ЖАҚСЫ	Тежеу кезінде жақсы баяулау тежегіш доңғалақтарға күш салу үшін қалыпты ЖӘНЕ бойлық жұмыс істеу қалыпты	5
ЖАҚСЫДАН ОРТАШАҒА ДЕЙІН	Тежеу кезіндегі орташа баяулау НЕМЕСЕ жақсыдан орташаға дейін бойлық басқарылу	4
ОРТАША	Тежеу кезіндегі орташа баяулауды доңғалақты тежегіштерге күш салу үшін айтарлықтай төмендейді НЕМЕСЕ бойлық басқару айтарлықтай нашарлайды	3
ОРТАШАДАН ЖАМАНҒА ДЕЙІН	Тежеу кезіндегі нашар баяулау НЕМЕСЕ орташадан жаманға дейін бойлық басқарылу	2
ЖАМАН	Тежеу кезіндегі нашар баяулау доңғалақ тежегіштеріне күш салу үшін айтарлықтай нашарлайды НЕМЕСЕ бойлық басқару айтарлықтай нашарлайды	1
ЖАМАННАН НАШАР	Тежеуіш доңғалақтарына күш салу үшін тежеу кезіндегі нашар баяулау минимумнан гөрі жоққа дейін тежеудің нашарлауы немесе бойлық басқару белгісіз	0

5-кесте. ҰҚЖ жай-күйін бағалау матрицасы (RCAM)

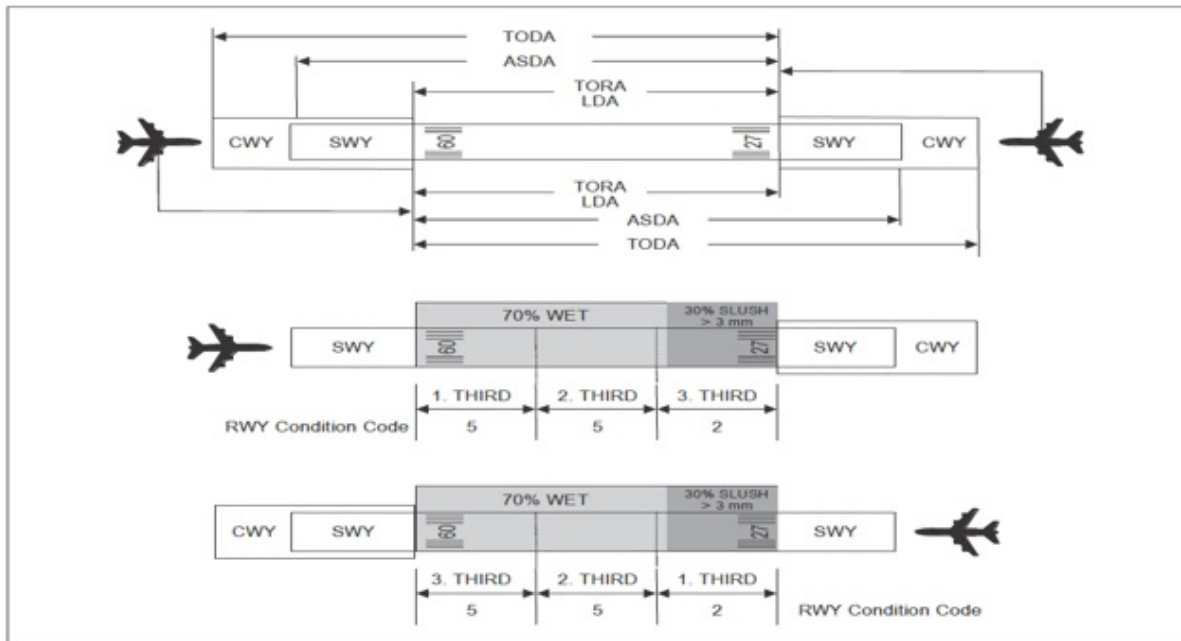
ҰҚЖ жай-күйін бағалау матрицасы (RCAM)						
Бағалау өлшемшарттары		бағалауды төмендету өлшемшарттары				
Ұ Қ Ж жай-күйінің коды	ҰҚЖ бетінің сипаттамасы		Тежеудің тиімділігі жөніндегі ұшқыштың мәлімдемесі	Нормативтік ілінісу коэффициенті	өлшенген ілінісу коэффициенті	BV-11 типті скидометр тіркемесі

6	ҚҰРҒАҚ	—	—	0,60 жоғары	0,60 жоғары	0,60 жоғары
5	АЯЗ СУЛЫ (ҰҚЖ беті кез келген көрінетін ылғалмен жабылған немесе тереңдігі 3 мм-ге дейінгі суды қоса алғанда) Тереңдігі 3 мм-ге дейін қоса алғанда: БАТПАҚ ҚҰРҒАҚ ҚАР СУЛЫ ҚАР	тежеу кезінде баяулауы тежегіш доңғалақтарға үшін күш салу және бойлық қалыпты басқару қалыпты болып табылады	ЖАҚСЫ	0,42 және одан жоғары	0,40 және одан жоғары	0,59-0,43
4	Сыртқы температура - 15°с және одан төмен: НЫҒЫЗДАЛ ҒАН ҚАР	тежеу кезінде баяулауы немесе бойлық басқару жақсыдан орташаға дейін	ЖАҚСЫДАН ОРТАШАҒА ДЕЙІН	0,41-0,40	0,39-0,36	0,42-0,37
3	СУЛЫ (" тайғақ сулы" ҰҚЖ) ТЫҒЫЗДАЛҒ АН ҚАР БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР немесе СУЛЫ ҚАР (кез келген тереңдік) Тереңдігі 3 мм-ден астам: ҚҰРҒАҚ ҚАР СУЛЫ ҚАР коршаған орта температурас ы -15°С ¹ жоғары ТЫҒЫЗДАЛҒ АН ҚАР	Тежеуіш доңғалақтары на күш салу үшін тежеу кезіндегі нашар баяулау минимумнан гөрі жоққа дейін тежеудің нашарлауы немесе бойлық басқару белгісіз	ОРТАША	0,39-0,37	0,35-0,30	0,36-0,32
	Судың немесе батпақтың	Тежеу кезінде баяулау немесе	ОРТАШАДА Н			

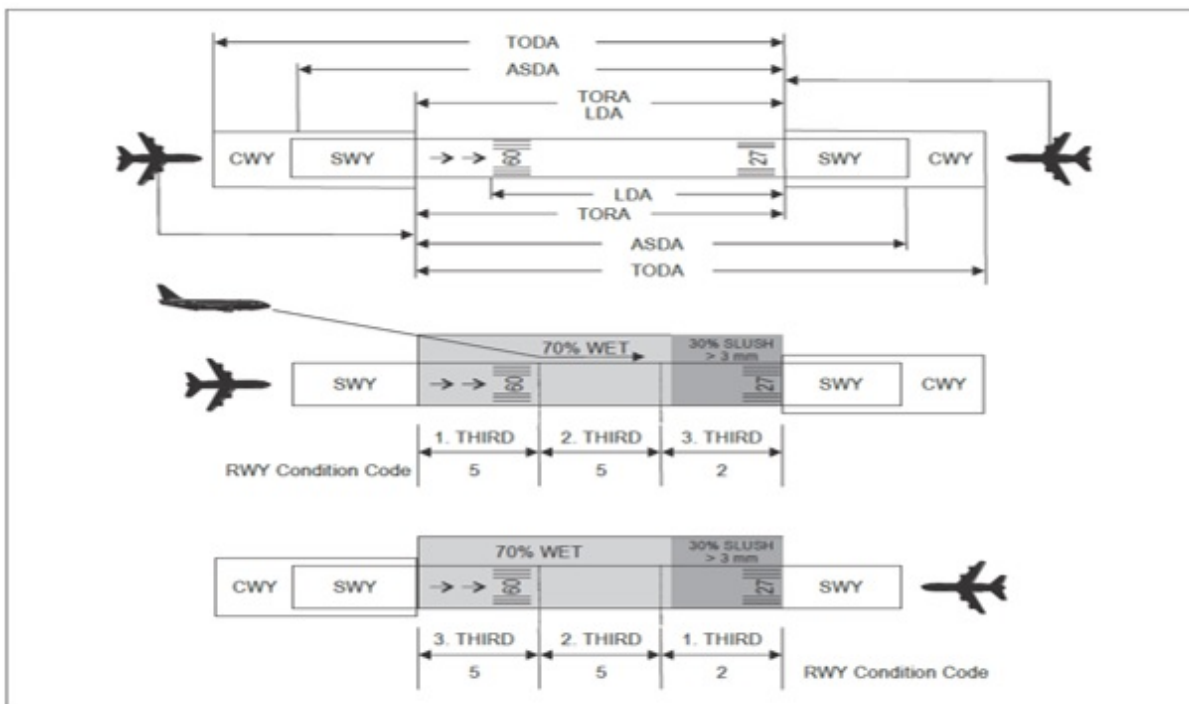
2	тереңдігі 3 мм-ден астам: ТҰРАҚТЫ СУ БАТПАҚ	бойлық басқару орташадан жаманға дейін	ЖАМАНҒА ДЕЙІН	0,36-0,35	0,29-0,26	0,31–0,27
1	МҰЗ ²	тежегіш доңғалақтарға күш салу үшін тежеу кезінде баяулауы немесе бойлық басқару айтарлықтай төмендеді	ЖАМАН	0,34 и 0,31	0,25-0,19	0,26-0,19
0	СУЛЫ МҰЗ ² ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР БЕ-ТІНДЕГІ СУ ² М Ұ З БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР НЕМЕСЕ СУЛЫ ҚАР ²	Тежеуіш доңғалақтары на күш салу үшін тежеу кезіндегі нашар баяулау минимумнан гөрі жоққа дейін тежеудің нашарлауы немесе бойлық басқару белгісіз	ЖАМАННАН НАШАР	0,30 және төмен	0,18 және төмен	0,18 және төмен

1. мүмкіндігінше ҰҚЖ бетінің температурасын қолданған дұрыс.

2. әуеайлақты пайдаланушы белгіленген рәсім орындалған жағдайда ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін ҰҚЖ жай-күйінің неғұрлым жоғары кодын (бірақ 3-кодтан жоғары емес) бере алады.



1-сурет. ӘҚҚ органының ҰҚЖ-ның үшінші бөлігі бойынша ұшу экипаждарына ҰҚЖ жай-күйінің кодын хабарлауы.



2-сурет. ӘҚҚ органының үшінші ҰҚЖ үшін ҰҚЖ кодын хабарлауы ығыстырылған шегі бар ҰҚЖ-ға қатысты ұшу экипаждарына.

37. ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы бағалау жүргізу және хабарлама дайындау үшін әуеайлақ қызметінің мамандары төменде келтірілген бағалау парағын немесе мамандандырылған бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдаланады. ҰҚЖ жай-күйін бағалау парағын және хабарлама бөлімін (RCR) толтырғаннан кейін әуеайлақ қызметінің маманы хабарламаны жібергенге дейін барлық жолдарды толтырудың дұрыстығына көз жеткізеді. ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы хабарлама ӘҚҰ диспетчеріне орыс немесе ағылшын тілдерінде осы Қағидаларда келтірілген стандартты фразеологияны пайдалана отырып беріледі. Мәтіндік хабарлама ӘҚҰ және ААҚ органдарына жоғарыда сипатталған форматта ағылшын тілінде жіберіледі. Егер әуеайлақ қызметінің маманы жіберілген хабарламада қатені анықтаса, ӘҚҰ органына ҰҚЖ-ның жай-күйі туралы дұрыс хабарламаны дереу беру және ААҚ-ға хабарлау қажет. ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалаудың барлық парақтары тіркеледі, сақталады және кемінде 1 жыл сақталады.

Aerodrome		Runway Condition Assessment Worksheet																																																																																												
Date/Time (UTC) of assessment (MMDDhhmm)		Assess the % coverage of runway contamination for each runway third																																																																																												
Lower Runway Designator																																																																																														
*C Outside Air Temperature																																																																																														
Initials																																																																																														
		< 10% coverage ≥ 10% - ≤ 25% coverage > 25% coverage																																																																																												
		RWYCC - 6 for that third. No contaminant is reported RWYCC - 6 for that third. Report contaminant at 25% coverage Assign RWYCC based on contaminant present & temperature considerations																																																																																												
NOTE: RCR not required if all RWY thirds have <10% coverage (unless making a final report to advise the RWY is no longer contaminated)																																																																																														
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">1st RWY Third</th> <th colspan="2">2nd RWY Third</th> <th colspan="2">3rd RWY Third</th> </tr> <tr> <td colspan="2">For coverage 25% or less enter Code 6</td> <td colspan="2">For coverage 25% or less enter Code 6</td> <td colspan="2">For coverage 25% or less enter Code 6</td> </tr> <tr> <td colspan="2"> - Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right </td> <td colspan="2"> - Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right </td> <td colspan="2"> - Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) </td> <td colspan="2"> Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) </td> <td colspan="2"> Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> 2 5 5 3 </td> <td colspan="2"> 2 5 5 3 </td> <td colspan="2"> 2 5 5 3 </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow </td> <td colspan="2"> Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow </td> <td colspan="2"> Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> 2 5 3 5 </td> <td colspan="2"> 2 5 3 5 </td> <td colspan="2"> 2 5 3 5 </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Depth: 3mm or less Assessed depth (mm): </td> <td colspan="2"> Depth: 3mm or less Assessed depth (mm): </td> <td colspan="2"> Depth: 3mm or less Assessed depth (mm): </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100 </td> <td colspan="2"> Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100 </td> <td colspan="2"> Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100 </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice </td> <td colspan="2"> Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice </td> <td colspan="2"> Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> % Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0 </td> <td colspan="2"> % Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0 </td> <td colspan="2"> % Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0 </td> </tr> </thead></table>					1st RWY Third		2nd RWY Third		3rd RWY Third		For coverage 25% or less enter Code 6		For coverage 25% or less enter Code 6		For coverage 25% or less enter Code 6		- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right		- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right		- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right		Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)		Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)		Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)		2 5 5 3		2 5 5 3		2 5 5 3		Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow		Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow		Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow		2 5 3 5		2 5 3 5		2 5 3 5		Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):		Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):		Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):		Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice		Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice		Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice		% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0		% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0		% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0																									
1st RWY Third		2nd RWY Third		3rd RWY Third																																																																																										
For coverage 25% or less enter Code 6		For coverage 25% or less enter Code 6		For coverage 25% or less enter Code 6																																																																																										
- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right		- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right		- Identify any contaminant that covers more than 25% of the RWY third - Identify % coverage - Identify depth (if applicable) - Identify Runway Condition Code - Record the most restrictive code in the box to the right																																																																																										
Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)		Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)		Dry Wet (Damp) Frost Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification)																																																																																										
2 5 5 3		2 5 5 3		2 5 5 3																																																																																										
Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow		Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow		Standing Water Slush Wet snow or Dry snow Dry or wet snow on compacted snow																																																																																										
2 5 3 5		2 5 3 5		2 5 3 5																																																																																										
Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):		Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):		Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):																																																																																										
Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow -15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4 Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																																																																										
Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice		Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice		Ice Wet Ice, Water on compacted snow, snow on ice																																																																																										
% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0		% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0		% Cov. 25/50/75/100 1 % Cov. 25/50/75/100 0																																																																																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Situational Awareness Section</th> <th colspan="2">RWY Treatment Used?</th> <th colspan="2">Time Applied</th> <th colspan="2">CFME Braking coefficient</th> <th colspan="2">Adjusted RWYCC</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2"> RWY Reduced length LDA m </td> <td colspan="2"> Chem. Treatment Plowed Swept Sanded Scarified </td> <td colspan="2"> Time Applied </td> <td colspan="2"> CFME Braking coefficient </td> <td colspan="2"> Adjusted RWYCC </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> RWY Drifting snow RWY Loose sand </td> <td colspan="2"> Liquid Solid </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> My not to be transmitted in RWY Condition Report </td> <td colspan="2"> ONLY if Downgrade Assessments used Downgrade Criteria AIRP CFME Other </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> RWY Snowbanks L of CL m / R of CL m </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> TWY Snowbanks L of CL m / R of CL m </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Asym. reduced RWY width R/L m FM CL </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> TWY Poor </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Apron Poor </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> Other </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> <td colspan="2"> Notes </td> </tr> </tbody> </table>					Situational Awareness Section		RWY Treatment Used?		Time Applied		CFME Braking coefficient		Adjusted RWYCC		RWY Reduced length LDA m		Chem. Treatment Plowed Swept Sanded Scarified		Time Applied		CFME Braking coefficient		Adjusted RWYCC		RWY Drifting snow RWY Loose sand		Liquid Solid		Notes		My not to be transmitted in RWY Condition Report		ONLY if Downgrade Assessments used Downgrade Criteria AIRP CFME Other		RWY Snowbanks L of CL m / R of CL m		Notes		Notes		Notes		Notes		TWY Snowbanks L of CL m / R of CL m		Notes		Notes		Notes		Notes		Asym. reduced RWY width R/L m FM CL		Notes		Notes		Notes		Notes		TWY Poor		Notes		Notes		Notes		Notes		Apron Poor		Notes		Notes		Notes		Notes		Other		Notes		Notes		Notes		Notes	
Situational Awareness Section		RWY Treatment Used?		Time Applied		CFME Braking coefficient		Adjusted RWYCC																																																																																						
RWY Reduced length LDA m		Chem. Treatment Plowed Swept Sanded Scarified		Time Applied		CFME Braking coefficient		Adjusted RWYCC																																																																																						
RWY Drifting snow RWY Loose sand		Liquid Solid		Notes		My not to be transmitted in RWY Condition Report		ONLY if Downgrade Assessments used Downgrade Criteria AIRP CFME Other																																																																																						
RWY Snowbanks L of CL m / R of CL m		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
TWY Snowbanks L of CL m / R of CL m		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
Asym. reduced RWY width R/L m FM CL		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
TWY Poor		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
Apron Poor		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
Other		Notes		Notes		Notes		Notes																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">RCR</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Aerodrome</td> <td>Date & Time</td> </tr> <tr> <td>RWY</td> <td>RWYCC</td> </tr> <tr> <td>% Coverage</td> <td>Depth in mm</td> </tr> <tr> <td>Contaminant Type 1st third</td> <td>Contaminant Type 2nd third</td> </tr> <tr> <td>Contaminant Type 3rd third</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Plain language remarks</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Reduced RWY width in m (if applicable)</td> </tr> </tbody> </table>					RCR		Aerodrome	Date & Time	RWY	RWYCC	% Coverage	Depth in mm	Contaminant Type 1st third	Contaminant Type 2nd third	Contaminant Type 3rd third		Plain language remarks		Reduced RWY width in m (if applicable)																																																																											
RCR																																																																																														
Aerodrome	Date & Time																																																																																													
RWY	RWYCC																																																																																													
% Coverage	Depth in mm																																																																																													
Contaminant Type 1st third	Contaminant Type 2nd third																																																																																													
Contaminant Type 3rd third																																																																																														
Plain language remarks																																																																																														
Reduced RWY width in m (if applicable)																																																																																														

3-сурет. ҰҚЖ жағдайын бағалау парағы

38. Топырақты әуесайлақтарда тежеу жағдайларының сипаттамасын жабынның жай-күйінің тиісті сипаттамалық сипаттамасы бойынша беруге рұқсат етіледі.

3-тарау. Әуесайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) ұшу алаңы элементтерінің параметрлерін өлшеу және бағалау әдістемесі

Бақылауға жататын ұшу алаңы элементтерінің параметрлерін өлшеу және бағалау:

39. ЖҰҚЖ мен ТАЖ-да жасанды жабыны бар және оларға жанасатын ұшу алаңының топырақты учаскелері бар әуесайлақтар:

1) көзбен шолып анықтауға және бағалауға ұшу алаңының мынадай параметрлері жатады:

ЖҰҚЖ, РЖ, ТО және перрондағы ластағыштармен жабынның болуы, түрі және ауданы;

қардан тазартылған ұшу жолағының өлшемдері;

жасанды жабындардың бетін тазалаудың жай-күйі мен сапасы;

ЖҰҚЖ, РЖ, ТО және перрондағы таңбалаудың, таңбалау белгілерінің, әуесайлақ белгілерінің жай-күйі мен көрінуі;

тың қармен ҰЖ тазартылған бөлігінің жанасу еңісінің шамасы;

жасанды жабындарды топырақ учаскелерімен ұштастыру;

бөгде заттар, жабынның бұзылу өнімдері, арматураның жалаңаш өзектері, ЖҰҚЖ, РЖ, перронның жасанды төсемдерінің, ЖҰҚЖ ұштарына жанасатын ҰЖ және СТЖ нығайтылған учаскелерінің, қауіпсіздіктің бүйір жолақтарының немесе ЖҰҚЖ мен РЖ нығайтылған жиектерінің бетіндегі қабыршақтану учаскелері;

ЖҰҚЖ жабынының жабық төмендеуі ұшу алаңы мен ҚСА жоспарланған өлігіндегі еңістердің күрт өзгеруі;

ұшу жолағындағы жол берілмейтін объектілер, СҚА, ЕА.

2) өлшеуге ұшу алаңының мынадай параметрлері жатады:

ілінісу коэффициенті;

ҰҚЖ-дағы борпылдақ ластағыштардың тереңдігі ЖҰҚЖ бетінің тегістігі;

ұшу жолағының, СҚА, БҚЖ бетінің жоспарланған учаскелері топырағының тығыздығы; көршілес плиталар немесе жарықтар жиектері арасындағы тігістердегі кертпелердің өлшемдері, мастиканың ағысы, ЖҰҚЖ, РЖ, перронның жасанды төсемдерінің барлық бетіндегі, ЖҰҚЖ және ЖҰҚЖ қауіпсіздігінің бүйір жолақтарының ұштарына жанасатын ҰЖ және ТАЖ нығайтылған учаскелеріндегі тақталар жиектерінің ойықтары мен сынықтары, ұшу алаңының жасанды және топырақты учаскелері арасындағы түйісулердегі кемерлердің шамасы (сызғыштың көмегімен айқындалады);

ЖҰҚЖ жабындары текстурасының тереңдігі;

жолтабан, толқын түзілу тереңдігі (үш метрлік рейка және өлшегіш көмегімен өлшенеді);

ЖҰҚЖ жабынының тегістілік көрсеткіші Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 31 наурыздағы № 376 бұйрығымен бекітілген Азаматтық авиацияның әуеайлақтарын (тікұшақ айлақтарын) пайдалануға жарамдылық нормаларына сәйкестігін бағалау әдістемесінің (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12408 болып тіркелген) (бұдан әрі – СБӘ) талаптарына сәйкес геодезиялық түсірілім негізінде бес жылда бір реттен сиретпей айқындалады;

ЖҰҚЖ, ұшу жолағының, ЕА, СҚБ, ТАЖ өлшемдері (СБӘ талаптарына сәйкес геодезиялық түсірілім негізінде бес жылда бір реттен сиретпей);

жасанды төсемдердің беріктігі (СБӘ талаптарына сәйкес кемінде бес жылда бір рет немесе әуеайлақ төсемінің беріктігі өзгерген кезде, оның ішінде әуеайлақ төсемдері күшейтілгеннен кейін).

40. Топырақты әуеайлақтар (тікұшақ айлақтары):

1) көзбен шолып анықтауға және бағалауға ұшу алаңының мынадай параметрлері жатады:

бетінің жағдайы және шым жамылғысының сапасы;

маркерлердің жай-күйі мен көрінуі.

2) өлшенетін ұшу алаңының мынадай параметрлері жатады:

мұздату тереңдігі;

топырақтың (тығыздалған қардың) беріктігі (тығыздығы);

топырақты (қар басқан) әуеайлақ (тікұшақ айлағы) бетінің тегістігі;

ТҰҚЖ-ның жұмыс бөлігінің ҰЖ-ның жоспарланған бөлігімен түйісуінің еңіс шамасы.

41. ЖҰҚЖ жабындысындағы ілінісу коэффициенті тексерілген өлшеу құрылғыларының көмегімен өлшенеді.

42. Ілінісу коэффициенттерінің мәндері өлшеу кезінде тіркеледі.

43. Өлшеулер жүргізу туралы жазбалар әуеайлақ қызметінде өлшеулер жүргізілген сәттен бастап кемінде 1 ай сақталады.

44. Қармен, батпақпен жабылған ЖҰҚЖ-да немесе көктайғақтың пайда болуы мүмкін кезеңде осы қосымшалардағы ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалау матрицасының (RCAM) 5-кестесіне сәйкес ҰҚЖ жай-күйінің кодын төмендету немесе арттыру мақсатында ілінісу коэффициентін неғұрлым жиі өлшеу жүргізіледі.

45. Атмосфералық қатты жауын-шашын мен шөгінділер қабатының қалыңдығы металл миллиметрлік сызғыштың көмегімен, ал су қабаты - ОЛ-1 оптикалық сызғыштың көмегімен анықталады. Көрсетілген жауын-шашын қабатының қалыңдығын өлшеу ЖҰҚЖ-ның ілінісу коэффициенті сияқты орындарында бағаланатын нүктелерде үш рет өлшеу және ЖҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігінде өлшенген қалыңдығының орташа арифметикалық мәндерін есептеу арқылы жүргізіледі.

46. Ұшу алаңын қарау кезінде қатты, сұйық және аралас атмосфералық жауын-шашынның (су, құрғақ және сулы қар, батпақ, мұз, аяз және т.б.) түрі мен физикалық сипаттамалары анықталады, олар ЖҰҚЖ-ның әрбір үшінші бөлігі үшін ұшу алаңының жай-күйі журналында сандық кодтық белгіленімде көрсетіледі және, бұдан басқа, қарлы SNOTAM-ға енгізіледі. Көзбен шолып бақылау бойынша ұшу алаңының жай-күйі журналында жауын-шашыннан тазартылған жабын бетінің ұзындығы мен ені және жауын-шашынмен жабылған ЖҰҚЖ ауданы туралы деректер тіркеледі.

47. Топырақты әуеайлақтардағы топырақтың беріктігі топырақтың жай-күйі өзгерген әрбір жағдайда айқындалады.

48. Топырақты әуеайлақтардың қар басқан ұшу алаңдарында, оның ішінде тығыздалған қар қабаты астындағы ЖҰҚЖ-да тығыздалған қар жамылғысының беріктігі мен тығыздығын қарды тығыздау және ауа температурасының жоғарылауы жөніндегі жұмыстарды әрбір орындағаннан кейін айқындаған жөн.

49. Қысқы уақытта топырақты ұшу алаңдарында ӘК пайдалануға ауаның белгіленген теріс температуралары және топырақтың жоғарғы қабаттары белгілі бір тереңдікке қатқан кезде жол беріледі. Топырақтың қату тереңдігі әуе кемелерінің осы класы үшін белгіленгеннен аз болған кезде оның қатқан топырақ қабаты астындағы беріктігі айқындалуы тиіс.

50. Ұшу алаңының топырақ элементтерін дайындау кезінде ТҰҚЖ, ТО бастапқы және орта учаскелерінде, авиациялық қозғалтқыштар мен РЖ сынамалау орындарында, сондай-ақ ҰЖ жоспарланған бөліктерінде тығыздау коэффициентімен сипатталатын топырақ тығыздығы бақыланады.

51. Топырақты ұшу алаңы бетінің тегістігін бақылау шекті рұқсат етілген мәннен асатын микро - және мезонерлікті (ұзындығы 40 м дейінгі учаскелердегі толқынды, көпіршітілген және ойпаң түріндегі бет пішінінің өзгеруі) анықтаудан тұрады. Микротұрақтылық көзбен шолу әдісімен немесе автомобильмен жүру жолымен тексеріледі. Рұқсат етілген мәннен артық микротүрлілік кезінде топырақ беті жөндеуге жатады. Жөндеуден кейін микротұрақтылық 3 см-ден аспайды.

52. Мезотегіс еместігі жапсарлас ұштастыратын еңістің айырмасын, (5,10, 20) 5, 10, 20 м түсіру қадамымен тікелей кесінділерді кейіннен айқындау арқылы ақаулы учаскеге тән бағыттар бойынша үстіңгі қабаттың нивелирленген бейінін түсірумен айқындалады. 5, 10 және 20 м тең түсіру қадамымен тікелей кесінділердің еңесі мынадай формула бойынша есептеледі:

$$i_n = \frac{h_n - h_{n-1}}{a}$$

мұндағы, h_{n-1} - мезорельеф бейінінің бастапқы нүктесін белгілеу;

hn - бастапқыдан бастап түсіру қадамында тұрған мезорельеф бейіні нүктесін белгілеу;

а - түсіру қадамы.

Жапсарлас ұштастыратын еңістің айырмасы мынадай формула бойынша айқындалады: $\Delta i(5, 10, 20) = i_{n-1}(5, 10, 20) - i_n(5, 10, 20)$

мұндағы $i_{n-1}(5, 10, 20)$ және $i_n(5, 10, 20)$ – олардың белгілері бар кескінділердің алдыңғы және кейінгі еңісі;

іа егер бейінді түсіру барысы бойынша жоғарылау байқалса "+" және егер төмендеу байқалса, "-" таңбасына ие болады.

53. Аралас тақташалардың тегістігіне, тығыздығына, шектен асуына және үстіңгі беттің тежеуіш ерекшеліктеріне қойылатын нормативтік талаптар 3.06-87 Әуеайлақтар ҚНЖЕ ережелеріне сәйкес келеді.

54. Әуеайлақтардың кәріз жүйесі элементтерінің жай-күйі көктемгі қардың еруі, толассыз жауын-шашындар аяқталғаннан кейін тексеріледі.

55. Ашық құрылыстардың – арықтардың, науалардың, құдықтардың, коллектор бастарының жай-күйін бақылау көзбен шолу әдісімен жүргізіледі.

56. Жер асты құбырларының (коллекторлар, құлама арналар) жай-күйі сәулесі тексеріліп қаралатын бақылаушы тұрған құбыр арқылы құдықтан бағытталатын жарық көздерінің көмегімен тексеріледі. Жөнделген құбырда бақылаушы жарық көзін шеңбер түрінде көру керек.

57. Газ тоқтату құрылғыларының техникалық жай-күйін тексеруді инженерлік-авиациялық қызмет немесе арнайы ұйым орындайды.

58. Зәкірлі бекітпелердің беріктігін тексеруді инженерлік-авиациялық қызмет мамандары жүргізеді. Олардың техникалық жай-күйін тексеру кемінде екі жылда бір рет орындалады.

59. Әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) ұшу алаңдары элементтерінің техникалық жай-күйін бағалау кезінде олардың беріктігіне (көтеру қабілетіне), тегістігіне, бірінші кезекте жасанды төсемдердің жұмыс қабілеттілігіне және ұшу алаңы мен құрылыстардың топырақ бөлігінің жай-күйіне байланысты физикалық сипаттамаларына ерекше назар аудару қажет. Бағалауды аспаптық әдістермен жүргізу ұсынылады.

60. Төсемдердің пайдалану-техникалық жай-күйін бағалау үшін оларды тексеру және олардың ақауын табуды жүргізу қажет. Әуеайлақ төсемдерінің техникалық жай-күйін тексеру, олардың ақауын табу және бағалау материалдары жөндеу жұмыстарын жоспарлау үшін бастапқы негіз болып табылады, сондай-ақ нығайтудың талап етілетін қабатын есептеуді қоса алғанда, әуеайлақ төсемдерінің беріктігін және бұзылмайтындығын есептеу кезінде пайдаланылады.

61. Төсемдерді тексеру және олардың ақауын табу мынадай екі жұмыс түрін: көзбен шолып мерзімдік тексеруді және оларды құралдық сынауларды қамтиды. Төсемдердің

ақауын табуды жылына бір рет, ал табиғи апаттардан кейін (сел жүру, су тасқындары және т.б.) тез арада жүргізу ұсынылады. Әуеайлақ төсемдерінің беріктік сипаттамаларын ACN – PCN әдісімен бағалау кезінде тексеру мерзімділігі мен ақауын табу төменде келтірілген 1-кестеге сәйкес қолданылады.

6-кесте. Төсемнің ақауын табу мерзімділігі

ACN/PCN артық жүктеме коэффициенті	Бір жылдағы ақау табу саны
1 және одан да астам	4
0,8-1,0	2
0,8–ден аз	1

62. Тексеру материалдары бойынша акт жасалуы керек, онда мыналар көрсетіледі: тексеру күні, құрылыс уақыты, әуеайлақтың жасанды төсемдерінің және әуеайлақ элементтері төсемдерінің конструктивтік кесінділерінің схемасы; ақау табу жоспары.

63. Төсемдердің техникалық жай-күйін бағалау үшін 2-кестесіне сәйкес ақаулар сыныптауышын пайдалану керек. Табылған ақаулар 2-кестесінде келтірілгендердің біріне жатқызылады. Бүлінулер көрсеткіші және ақаулық дәрежесі бойынша ақаулардың көлемі анықталып, бүліну дәрежесі бағаланады.

7-кесте. Жасанды төсемдер ақауларының сыныптауышы

Ақаулардың (бүлінулердің) сипаттамасы	Бүліну көрсеткіші	Ақаулық дәрежесі				
		0	1 әлсіз	2	3	4 өте күшті
Асфальт-бетондағы бойлық және көлденең жарықшақтар	Жарықшақтар арасындағы орташа арақашықтық, (м)	Жоқ	30 астам	15-30	5-15	5 кем
Асфальт-бетондағы жарықшақтардың жиі орналасқан торы ("колтырауын терісі")	Жабын алаңының зақымдану пайызы, (%)	"	5 кем	5-20	20-50	50 астам
Асфальт-бетонның мүжілуі	Жабын алаңының зақымдану пайызы, (%)	"	5 кем	5-20	20-50	50 астам
Асфальт-бетон төсемінің соқпағы	Соқпақ тереңдігі, (мм)	"	10 кем	10-25	25-40	40 астам
Бетон (армобетон)						

төсем тақталарындағы жарықшақтар	Жарықшағы бар тақталар пайызы, (%)	"	5 кем	5-10	10-20	20 астам
Бетон (армобетон) төсемдері жиектерінің нақыштары	Жиектері нақышталған тақталар пайызы, (%)	"	2 кем	2-5	5-10	10 астам
Бетонның үстіңгі бетінің қабыршықтануы	Үстіңгі беті қабыршақтанған тақталар пайызы, (%)	"	5 кем	5-10	10-20	20 астам
Төсемнің ойыс түріндегі тегіс емес жерлері	Ойықтардың биіктігі, (мм)	"	5 кем	5-15	15-25	25 астам
Толқын тәрізді тегіс емес жерлер	3 м ұзындықтағы дөңес биіктігі, (мм)	"	5 кем	5-15	15-25	25 астам

64. Әуеайлақ төсемдері беті тегістігінің жай-күйін R индексімен сипаттау ұсынылады. Жасанды төсемдердің үстіңгі бетінің тегістігін пайдалануға беру үшін олардың құрылысы аяқталған кезде, қайта жаңартудан және жөндеуден кейін бағалау керек. Тегістікті бағалауды қысқа қадаммен біркелкілеу әдісімен немесе тегістікті өлшеуге арналған арнайы тіркеме құрылғыны пайдалану жолымен орындау ұсынылды.

65. Әуеайлақтардың жасанды төсемдері, егер тегістік индексі R-ге тең немесе 2,0-ден төмен болса, оны пайдалануға рұқсат етілмейді. Ол мына формула бойынша есептеледі: $R=6,48-4,62C/0,21k-2$

мұндағы "C" және "k" – тиісінше тегіс емес жерлердің спектральді тығыздық деңгейі мен пішімін сипаттайтын коэффициенттер.

66. Беттің тегістігінің жай-күйін мынадай кестеге сәйкес бағалау ұсынылады.

8-кесте. Үстіңгі бет тегістігінің жай-күйі

Тегістік индексі R	Тегістік сипаттамасы
5,0 және жоғары	Өте жақсы
4,9 - 4,6	Жақсы, жақсырақ
4,5 - 4,0	Жақсы
3,9 - 3,6	Жақсы, қанағаттанарлыққа жақын
3,5 - 3,0	Қанағаттанарлық
2,9 - 2,6	Қанағаттанарлық, сындарлыққа жақын
2,5 - 2,0	Сындарлық
2,0 төмен	Қанағаттанарлықсыз

67. Әуеайлақтың жасанды төсемдері тегістігінің жай-күйін бағалау тиісті геодезиялық әдістермен жүргізіледі.

68. Көрсетілген Нұсқаулыққа сәйкес әуеайлақтың жасанды төсемдерінің тегістігі өзгерген кезде мынадай кезеңдерден тұратын жұмыстар орындалады:

- 1) төсемді алдын ала тексеру және өлшеп белгілеу;
- 2) уақытша реперлер салу;
- 3) жабын бетін тегістеу.

69. Алдын ала тексеру төсемдердің барынша деформацияланған учаскелерін айқындау үшін орындалады, сондай-ақ уақытша реперлер салу үшін пайдаланылатын ҰА-ны тексеруді қамтиды. Бойлық бейін нүктелерін 5 м сайын өлшеп белгілеу ерекше маңызға ие, олар бойынша ЖҰҚЖ осі бойында және ӘК негізгі тіректерінің іздерімен тегістік өлшенеді.

70. Тексерілетін жасанды әуеайлақ төсемі бойындағы жұмыстың үзілістері кезінде геометриялық біркелкілеу барысында биіктік таңбаларын бекіту үшін әдеттегідей 100 м аралықта уақытша реперлер салынады, ал тексерілетін бейіннің басында және соңында топырақ реперлері салынады. Біркелкілеу не жасанды төсемді бойлай не ӘК қозғалысының қарқындылығына және жұмыс үшін белгілі бір ұзақтық "терезелерінің" болуына байланысты көлденең орындалады.

71. Геометриялық нивелирлеу жұмыстарының нәтижесі бойынша келесі жағдайларды бағалау жағдайын олардың тегістігін өңдеу үшін қолданатын, жасанды әуеайлақтық нивелирлі профильдерінің нүктелерін биіктік белгілеу каталогын құрайды.

72. Төсемдерді геометриялық біркелкілеу нәтижелерін пысықтау және олардың тегістігін бағалауды азаматтық авиация ұйымдары немесе мамандандырылған жобалау ұйымдары жүргізеді.

73. Беткі текстурасы сулы ҰҚЖ-да тежеу кезінде ілінісу коэффициентіндегі айырмашылықтарды анықтайтын негізгі фактор болып табылады.

74. Макротекстура жасаған өрескел құрылым немесе жасанды түрде жасалған құрылым, мысалы, ойықтарды кесу арқылы қарастырылады. Макротекстураны бірқатар әдістермен өлшенеді және судың көп бөлігін бетінен алып тастау негізіне байланысты.

75. Ылғал ҰҚЖ-да жақсы адгезия сипаттамаларын қамтамасыз ету үшін жаңа беттің макротекстурасының орташа тереңдігі кемінде 1 мм. Тереңдігі 1 мм-ден аз болса да, жақсы дренажды қамтамасыз ете алады, бірақ жаңа бетті төсеу кезінде минималды мәндерден асатын тереңдікті қамтамасыз ету қажет, өйткені жабынды қолдану уақыт өте келе беттің нашарлауына әкеледі.

76. Кейбір беттер үшін беттің макротекстурасын өлшеу арқылы ілінісу/жылдамдық қисығының градиентін анықтайтын әдіс қолданылады. Макротекстураның орташа тереңдігін алу үшін бүкіл беті бойынша репрезентативті сынамалар жүргізу керек.

Талап етілетін сынамалар саны беттің макро текстурасының әр түрлілігіне байланысты болады. Сондықтан, беткі текстураны өлшемес бұрын, жасанды жабындардың беттеріндегі маңызды өзгерістерді анықтау үшін бетті визуалды тексеруден өткізген жөн.

77. Бетінің макротекстурасының тереңдігін өлшеу үшін құммен толтыру әдісі қолданылады.

78. Құммен толтыру әдісі. Талап етілетін құрал-саймандар:

- 1) тереңдігі 86 мм, ішкі диаметрі 19 мм металл цилиндр;
- 2) диаметрі 64 мм жалпақ ағаш диск, оған бір жағынан қалыңдығы 1,5 мм қатты резеңке диск және артқы жағында тұтқасы бар;
- 3) құрғақ қарапайым құм дөңгелек пішінді құм түйірлерімен, олар електен 300 мб өтеді және електен 150 мб өтпейді.

79. Тексеру тәртібі:

1) Өлшеуге арналған бетті құрғатыңыз және жұмсақ щеткамен тазалаңыз. Цилиндрді құммен толтырып, құмды тығыздау үшін цилиндрдің негізін үш рет қағыңыз, содан кейін құмның бетін цилиндрдің шеттерімен салыстырыңыз. Құмды сынауға арналған бетке слайдпен құйыңыз. Құмды дискінің тегіс бетінің дөңгелек қозғалыстарымен тегістеңіз, сонда құм бетіндегі ойықтарды шыңдар деңгейіне дейін толтырады.

2) Құм аймағының диаметрін 5 мм дәлдікпен өлшеңіз.

80. Текстураның тереңдігі – $31\,000/D_2$, мұндағы D -құмның диаметрі мм.

81. Макротекстураны анықтауға арналған материал Халықаралық Азаматтық авиация конвенциясының 14-қосымшада, "Әуеайлақтар" I томында, А толықтыруында, 8.3-тармақта келтірілген.

Әуеайлақ жабындысын пайдаланушылық-техникалық жай-күйін бағалау әдістемесі

82. Әуеайлақ жабындысының үстіңгі қабатының нақты жай-күйін бағалау көзбен шолып қарап тексеру нәтижелерінің негізінде жүргізіледі.

83. Жабындының жай-күйін көзбен шолып бағалау.

Жабындыда байқалған барлық ақаулар олардың барлық түрлерін және жоспар ауқымының мөлшерін (1, 2-суреттер) көрсете отырып, ақаулар жоспарында тіркеледі.

84. Әуеайлақтардың қатты жабындыларын пайдаланушылық-техникалық жай-күйін бағалау.

Көзбен шолып қарап тексеру нәтижелерінің негізінде тексеру мынадай формула бойынша D зақымданған жабындысының жинақталған көрсеткіші айқындалады:

$D = DTP \cdot QTP + Dck \cdot Qck + Dш \cdot Qш$ (1) онда: D - зақымданған жабындысының жинақталған көрсеткіші;

DTP - өтпе жел сызатының көрсеткіші;

Dck - жиек сынуларының көрсеткіші;

$Dш$ - қабыршық көрсеткіші;

QTP - жиек сынуларының ауырлық коэффициенті;

Qck - қабыршықтың ауырлық коэффициенті;

Qш - өтпе жел сызатының ауырлық коэффициенті.

Dmp көрсеткіші мынадай формула бойынша есептеледі:

$Dmp = (nmp/nжалпы)/100$ (2) онда: nmp - өтпе жел сызаты бар тақталар саны;
nжалпы - тексерілетін әуеайлақ учаскесіндегі тақталар саны.

Dck көрсеткіші мынадай формула бойынша есептеледі:

$Dck = (nk/nжалпы)/100$ (3) онда nk – жиек сынуларының бар тақталар саны.

Dш көрсеткіші мынадай формула бойынша есептеледі:

$Dш = (nш/nжалпы)/100$ (4) онда nш – қабыршықты үстіңгі қабаты бар тақталар саны

Qmp Qck Qш сыйымдылық коэффициенті мынадай кесте бойынша айқындалады:

Qmp	Qck	Qш
0,05	0,1	0,03

85. Қатты әуеайлақ жабындыларын пайдалануға берудің жарамдылығы S жабындының жай-күйі сигнал беруін бағалау көрсеткіштерімен бағаланады, ол мынадай формула бойынша айқындалады: $S = 5,0 - D$ (5).

Жабындының пайдаланушылық-техникалық жай-күйінің сипаттамалық кезеңі үшін сигнал беруді бағалау көрсеткіштері мынадай кестеде келтірілген:

S	Жабындардың пайдалану-техникалық жай-күйінің сатылары
3,5 - 5,0	Қалыпты пайдалануға беру сатысы
2,5 - 3,5	Сындарлы сатысы
$S < 2,5$	Зақымдануы мүмкін болатын кезеңі

Жыл сайынғы тексерулер нәтижелері кезінде жабындыны пайдалануға берудің уақытынан және желілік экстраполяция арқылы S сигнал беру мәніне байланысты кесте жасалады.

Мысалы. Жыл сайынғы тексерулер нәтижесінде мыналар белгіленген:

Тақталар саны	2005 жыл	2006 жыл	2007 жыл
Өтпе жел сызаттары бар n	20	50	100
Кесек жартасы бар n	80	90	100
Қабыршақты үстіңгі қабаты бар n	90	300	500

Тексерілетін учаскедегі жалпы тақталар саны nжалпы= 5000 дана. 2007

жылы сигнал беруді бағалау және жабынды ресурстары айқындалды. (2) – (4) формулалары бойынша зақымданудың әрбір түрінің көрсеткіштері айқындалады.

$$Dmp = 100/5000*100= 2,0$$

$$Dck = 100/5000*100= 2,0$$

$$Dш = 500/5000*100=10,0$$

(1) формуласы бойынша жабынды зақымдануының жинақталған көрсеткіші айқындалады: $D = 2 \times 0,05 + 2 \times 0,1 + 10,0 \times 0,03 = 0,6$

(5) формуласы бойынша – жабындының жай-күйіне сигнал беруді бағалау: $S = 5 - 0,6 = 4,4$.

Ұқсас есептеулер 2005-2007 жылдардағы тексерулердің нәтижелері бойынша орындалады. Нәтижелер кестеде көрсетілген.

Көрсеткіш	2005 жыл	2006 жыл	2007 жыл
DTP	0,4	1,0	2,0
Dш	2,0	6,0	10,0
Dck	1,6	1,8	2,0
D	0,24	0,41	0,60
S	4,76	4,59	4,4

Кестедегі деректер бойынша уақыттан жабындының жай-күйіне байланысты сигнал беру кестесі жасалды. Шамамен, желілік экстраполироволдың көмегімен жабынды ресурсы – 8 жылға айқындалады. 2011 жылға дейін жабынды пайдаланудың қалыпты сатысында тұратын болады, ал 2016 жылға қарай ол жол берілмейтін зақымданулар сатысына өтеді.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына
3-қосымша

Пішін

Әуеайлақ күйінің журналы

Ескерту. 3-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Әуежай: _____

Басталды: _____

Аяқталды: _____

Ұшу алаңы жағдайының сипаттамасы (ұшып көтерілу-қону жолағының, рулеждік жолының, Анықталған ақаулардың сипаттам	Тексеру парағына, ҰҚЖ жағдайы	Тапсырмалардың сипаттамасы және қажет немесе қабылдан	Әрекет етуге жауапты	Ұшу алаңы ұшуға жарамдылығы туралы бастықты	Әуеайлақ қызметі бастығының (аға инженер,
Ұшу алаңын дайындау					

Тексеру уақыты мен күні	Ғ а бөлінген уақыт	перронн ы н , арнайы мақсаттағ ы алаңдард ың, RCR есеп элементт ерінің сипаттам асы және де басқа)	асы мен нақты орналасу ы	н бағалау парағына сілтеме	ған кез келген алдын алу шаралар ы	адам / бөлім	Ж о ю мерзімде рі	ң (аға инженер, инженер, техник) қорытын дысы	инженер, техник) қолы мен уақыты
-------------------------------	--------------------------	--	-----------------------------------	----------------------------------	---	-----------------	-------------------------	--	---

Журналда келесі ақпарат жазылады:

ұшу алаңын қарап бақылау күні мен уақыты;

ұшу алаңын ұшуға дайындауға берілген уақыт;

ұшу алаңы жай-күйінің сипаттамасы (ұшып көтерілу-қону жолағының, рулеждік жолының, перронның, арнайы мақсаттағы алаңдардың, RCR есеп элементтерінің сипаттамасы және де басқа);

анықталған ақаулардың сипаттамасы мен нақты орналасуы;

тексеру парағына, ҰҚЖ жағдайын бағалау парағына сілтеме;

тапсырмалардың сипаттамасы және қажет немесе қабылданған кез келген алдын алу шаралары;

әрекет етуге жауапты адам/бөлім;

ақаулар мен кемшіліктерді жою мерзімі;

ұшу алаңы ұшуға жарамдылығы туралы бастықтың (аға инженер, инженер, техник) қорытындысы.

"Қарап бақылау күні мен уақыты" бағаны мынадай тәртіппен жазылады:

күні, айы, жыл;

қарап бақылау уақытының сағаты және минутпен;

қону-магнитті жол бұрышы.

Ұшуға әуеайлақтың ұшу алаңын дайындау үшін ҰБ жазылған және келісілген уақыты бірінші кезекте жұмыстарды орындау қажет болған жағдайда журналда жазылады, бұл ретте ҰҚЖ, ЖЖ, ТО-да және перронда жұмыстардың басталуы және аяқталуы бөлек көрсетіледі.

"Ұшу алаңның жай-күйінің сипаттамасы" бағанына жазу кезінде, ҰҚЖ жағдайы туралы есептерді (RCR) қоса алғанда, үйкеліс коэффициентінің мәндері ең төменгі тақырыптан басталады. ҰҚЖ-ның әрбір 1/3 ұзындығы үшін үйкеліс коэффициенттерінің орташа мәндері қатар жазылады және бір-бірінен қиғаш сызықтармен бөлінеді.

ҰҚЖ жағдайы туралы есеп (RCR) осы Қағидаларға 1-қосымшаға сәйкес нысан бойынша берілген.

Ұшу алаң элементтерінің дайындық жағдайының сипаттамасы жұмыс, аэродром жабындарының жай-күйін тексеру және топырақтың (қар) беріктігі мен ілінісу коэффициентін анықтау аяқталғаннан кейін журналға жазылады.

Егер "Ұшу алаңның жай-күйінің сипаттамасы" бағанында оның кейбір элементтері көрсетілмесе, онда бұл элементтердің күйі осы элементтер көрсетілген соңғы жазба бойынша ескеріледі.

"Ұшу алаңның жай-күйінің сипаттамасы" бағанын толтыру кезінде осы Қағидаларға 1-қосымшада келтірілген әуеайлақ төсеніштері бетінің жай-күйін бағалаудың стандартты терминологиясын қолданылады.

Журналдың тиісті өрісінде тексерудің чек-парағына сәйкес аэродромдағы ақаулар мен басқа анықталған кемшіліктердің сипаттамасы мен нақты орналасуын қамтамасыз етеді.

"Қарап тексеру чек-парағына сілтеме, ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалау парағы" бағанында ұшу алаңын тексеру кезінде пайдаланылған қарап тексеру чек-парағының, ҰҚЖ-ның жай-күйін бағалау парағының тіркеу нөмірі келтіріледі.

Егер қарап тексеру кезінде ұшу алаңы элементтерінің, жабдықтары мен құрылыстарының жай-күйі шаралар қабылдауды талап ететіні анықталса немесе осы шаралар қабылданса, онда журналда міндеттердің және кез келген қажетті немесе қабылданған алдын алу іс-қимылдарының сипаттамасы, мысалы, ӘҚҰ органын және ААҚ-ны хабардар ету, оқиғаларды кейіннен талдау мақсатында тіркеу (оның ішінде әуеайлақтық ҰҚБҚ шеңберінде) және одан әрі іс-қимылдар қабылдау үшін әуежайдың тиісті бөлімшелері мен ұйымдарын хабардар ету, жабындарды тазалау және т.б.

Ұшу алаңы элементтерінің жай-күйі мен дайындығын сипаттау кезінде дайындыққа берілген уақыт өткеннен кейін жалғасатын жұмыстар көрсетіледі (қысқы кезеңде - жыртылай бірінші кезектегі жұмыстар, сондай-ақ екінші, егер олар ұшу қауіпсіздігі, ӘК жермен жүруі және тұрағы үшін кедергі болып табылса).

Журнал ақаулар жойылатын, жұмыстар орындылатын мерзімдер туралы ақпарат, міндеттерді орындауға және/немесе қабылданған кейінгі іс-әрекеттерге жауап беретін тұлға/бөлімше туралы мәліметтер жазылады.

Сипаттамалардың, бағалаулар мен қорытындылардың тұжырымдамалары ықшамды және нақты болып табылады, ал қойылған қолдар ұғынылады.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 4-қосымша

Топырақ беріктігінің көрсеткішін анықтау

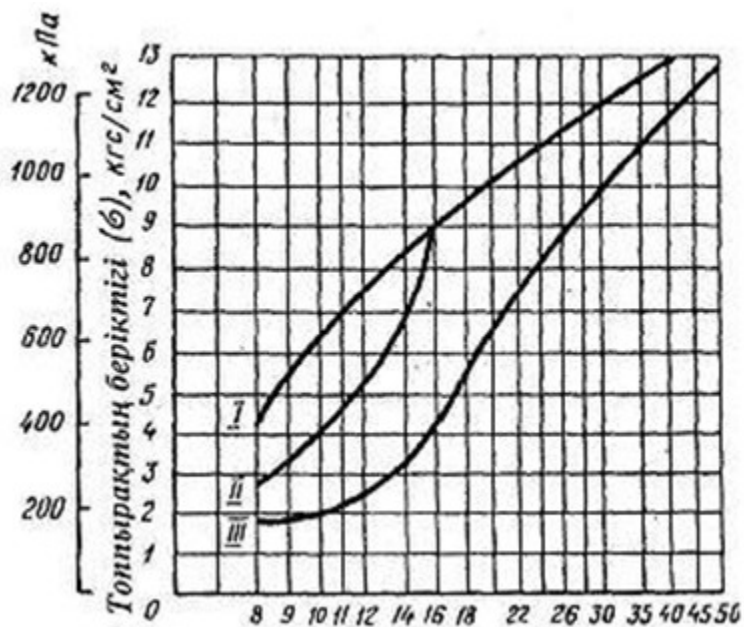
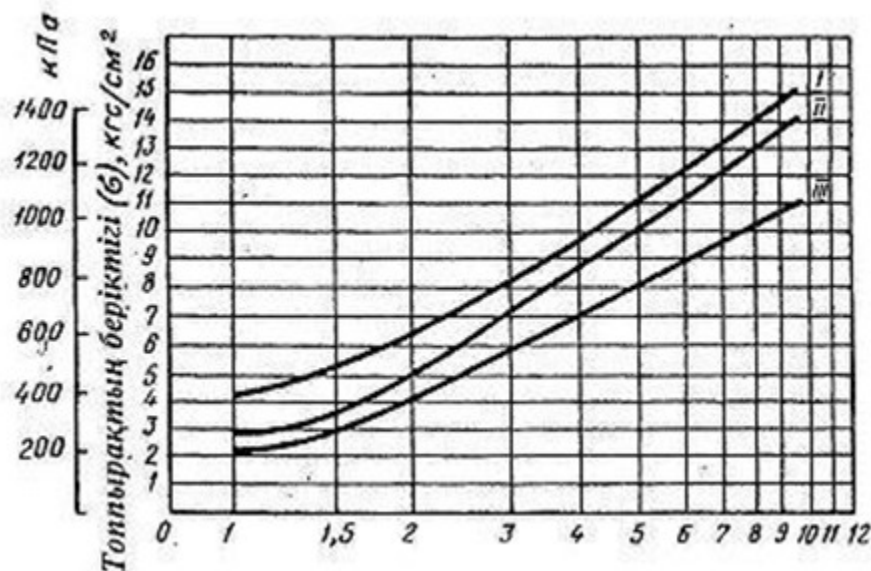
1. Топырақ беріктігінің көрсеткіші У-1 соқпасының көмегімен және тікұшақты сынама басқару арқылы анықталуы мүмкін. Соқпа үш бөліктен: оған әрбір 1 см сайын

бөлу сызығы салынған ұштықтан, ұштықты топыраққа қағуға арналған массасы 2,5 кг гирьден, оның бойымен гирьді жылжытуға арналған бағыттағыш өзектен тұрады.

2. Топырақ беріктігінің көрсеткішін өлшеу үшін У-1 соқпасы ұшымен топыраққа тігінен орнатылады, гирь бағыттағыш өзекке 50 см биіктікке (тірекке дейін) көтеріліп, түсіріледі. Гирь құлап барып, ұштықтың өзекшесін топыраққа соғып кіргізеді.

3. Гирьді лақтыру ұштық 10 және 30 см тереңдікпен топыраққа енгенше қайталанады. Жұмыс барысында ұштықты 10 см енгізу кезіндегі гирьмен соққылау саны есептеледі және 30 см өспелі қорытындымен тіркеледі.

4. Одан кейін әрбір орынға 10 және 30 см енгізу үшін жеке жасалған өлшеулерден орташа арифметикалық мәні төмендегідей анықталады:



5. Топырақтың беріктігі мына формула бойынша анықталады:

$$\bar{O}_m = \bar{O}_{10} + \bar{O}_{30} / 2$$

мұндағы

$\bar{O}_m$

- өлшеу орнындағы топырақтың беріктігі, кПа (кгс/см²);

$\bar{O}_{10}$

- топырақтың 10 см тереңдіктегі беріктігі;

$\bar{O}_{30}$

- топырақтың 30 см тереңдіктегі беріктігі.

6. Топырақ беріктігінің көрсеткіші олардың санына бөлінген өлшеу орындары топырағының беріктігі көрсеткіштерінің орташа арифметикалық мәні ретінде анықталады.

7. Гирьдің массасын тұрақты түрде тартып, бақылап отыру қажет. Бақыланатын параметрге рұқсат беру ± 10 г құрайды.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 5-қосымша

Қарды тығыздау әдісімен ТҰҚЖ дайындау және ұстау технологиясы

1. Қарды тығыздау тегістегіштермен және каткалармен (ағаш, металл, резіңке-бетон және пневматикалық-резіңке) жүргізіледі. Жаңа жауған қар алдымен тегістегішпен, содан кейін каткалармен тығыздалып, ұшу жолағы осінен шеңбер схемасы бойынша бүйірлік қауіпсіздік жолақтарына қарай тегістегіштермен тегістеледі. Тығыздау құралдарының әрбір кейінгі өтуі алдыңғыны кемінде 0,3 м (30 см) жабуы тиіс.

2. Тығыздалған қар беріктігінің артуы уақыт бойынша қар бөлшектерінің қайта кристалдануы мен катуы есебінен жүреді және тапталғаннан кейін 7 және одан артық сағат бойына жалғасады (кесте). Осыған байланысты тығыздалған қардың беріктігін бақылап өлшеуді тығыздағаннан кейін 3-4 сағат өткен соң жүргізу керек.

3. Қардың тығыздығы тығыздағыш құралдардың өту санына, сондай-ақ, олардың арасындағы аралыққа байланысты болады. Бір ізбен өту саны мыналар үшін бекітіледі:

омбы қар жарғыштарға – 1-2;

тегістегіштерге – бір, үрлегіштері мен сүргілері болған кезде – 2-3;

ағаш және металл каткаларға – 2-3;

пневматикалық шиналары және резеңке-бетоны бар каткаларға – 1-2.

Тегістегіштер мен каткалардың бір ізбен өту саны қолданылатын тығыздау құралдарының сипаттамаларына және қардың физикалық механикалық ерекшеліктеріне байланысты орындарды нақтыланады. Тығыздау құралдарының бір ізбен өту арасындағы уақыт аралығын былайша белгілеу ұсынылады:

ауа температурасы 5°C -ден төмен болған кезде 1200 с (20 мин);

ауа температурасы 5°C -ден төмен болған кезде 1800 с (30 мин).

4. Тереңдігі 0,2 м (20 см) асатын қарды тығыздау кезінде мынадай жұмыстарды орындау қажет:

1) қарды тісті немесе дискілі тырмамен қопсыту және араластыру, олардың көмегімен қар кристалдарын қопсытумен және сыпырумен қатар, оны бүкіл қалыңдығы бойынша бастықтыру және біркелкі тығыздау жүргізіледі. Тісті немесе дискілі тырмамен бір ізбен өту саны екіден кем болмауға тиіс;

2) қарды тегістегіштермен және каткалармен бір ізбен 2-3 реттен өтіп тығыздау.

Тырмамен араластыру (оның екінші өтуімен) және тегістегіштермен және катоктармен өту арасындағы уақыт аралығы барынша аз болуға тиіс, сондықтан тегістегіштері мен каткалары бар тракторларды бірден тісті немесе дискілі тырмадан кейін жіберу орынды болады.

5. Тың қары бары учаскелер сыртында ТҰҚЖ дайындағаннан кейін тығыздалған тек қана үстіңгі емес, төменгі қабаттағы да қардың тығыздығы мен беріктігін тексеру қажет. Егер тексеру тығыздық пен беріктік ЭК талап етілетін типін пайдалану үшін жеткіліксіз екенін көрсетсе, онда жұмыс қайта жасау қажет (сол жүйелілікпен).

6. ТҰҚЖ-дағы (соқпақтар, ойықтар, атыздар және қар бұрқасыны) кедір-бұдырлық жүйелі түрде тегістегіштермен тегістеліп, каткалармен тапталуға тиіс. Бір мезгілде ТҰҚЖ үстіңгі бетіндегі басқа да шамалы кедір-бұдырлықты жоя отырып, тереңдігі 0,03 м (3 см) дейінгі соқпақтарды тегістеу бойлай өту арқылы жүргізілуге тиіс. Тереңдігі 0,03 м (3 см) соқпақтары бар учаскелерді алдымен көлденеңнен, содан кейін бойлай өңдеп алу қажет.

7. Тығыздалған қардың үстіңгі бөлігін мұз басқан кезде мұз қабығын кертікті немесе бұдырлы каткамен, тісті, дискілі тырмалармен бұзу керек. Мұз қабығын бұзғаннан кейін қар жамылғысының үстіңгі беті тиісті түрде жүктей отырып, тегістегіштермен және каткалармен қарқынды тығыздалып, қайта қалпына келтірілуге тиіс. Тығыздауды мұз қабығын бұзғаннан кейін дереу бастау керек.

8. Әуеайлақтардың қарлы үстіңгі бетін тегістеу және тығыздау үшін АА кәсіпорындарының күшімен жасалатын әртүрі тегістегіштер қолданылады.

Тегістегіштер $147,15 \text{ кПА}$ ($1,5 \text{ кгс/см}^2$) дейінгі қарға ауыспалы үлестік қысым жасауға мүмкіндік береді. Тегістегіштердің әрбір кейінгі өтуінен ең жоғары ықтимал

үлестік қысым алу үшін қардың тығыздығының арту шамасына қарай оларды балластпен жүктеуді ұлғайту қажет. Егер тегістегіштің алдында қар белдеуі пайда болса, тегістегішті жүктеуді азайту қажет.

9. Қарды тығыздау үшін қолданылатын ағаш және металл каткаларға құрғақ құм немесе қиыршықтас тиелуге тиіс. Қардың ағаш каткаларға 0°C жуық температурада, металл каткаларға $+0,5^{\circ}\text{C}$ – ден жоғары және 7°C -ден төмен ауа температурасында жабысуын болдырмау үшін соңғысы қағылуға немесе қалыңдығы 3×10^{-3} м (3-5 мм.) табақ резеңкемен қапталуы тиіс. Ағаш және металл каткалар $196,2$ кПа (2 кгс/см²) үлестік қысым қалыптастырады.

10. Тығыздаудың барынша жақсы дәрежесіне қарды пневматикалық резеңке және резеңке-бетон каткалармен тегістеу кезінде қол жеткізіледі.

11. Үлестік қысымы балласт санына байланысты $392,4$ - $588,6$ кПа (4-6 кгс/см²) құрайтын массасы 10 және 25 тонна пневматикалық-резеңке каткаларын, сондай-ақ, дербес доңғалақ асқыштары бар (ДУ-39 типті) пневматикалық доңғалақты катоктарды қолдану ұсынылады.

Тіркеме резіңке-бетон каткаларда АА кәсіпорындары жасауы мүмкін. Бұл каткалар қақпақ қызметінің мерзімі өткен ерітінді қоспадан құйылған сегіз бетоннан тұратын бір осьтік конструкцияны білдіреді.

12. Қарды пневматикалық-резіңке және резіңке-бетон каткаларымен тегістегеннен кейін тығыздалған қардың үстіңгі бетінде тегістегіштермен тапталуға тиіс пневматикалық катка іздері қалады. Тракторлардың тарту күшіне байланысты 2-3 тегістегіштер мен 3-5 ағаш және металл каткаларынан тұратын тіркеме қолданылады.

13. Тығыздалған қар жамылғысының беріктігін (көтеру қабілетін) анықтау үшін НИАС қаттылықты өлшеу құралын қолдану ұсынылады. НИАС қаттылықты өлшеу құралы конустан, адамның аяқ басуына арналған алаңнан, тік бағаннан және тік тіреуіш тақтадан тұрады. Қаттылықты өлшеу құралының биіктігі 1050 мм.

Қаттылықты өлшеу құралының конусы қаңылтырмен немесе табақты алюминиймен көмкерілген дюральюминийден немесе ағаштан жасалады және аяқ басуға арналған алаңмен қатты етіп жалғанады. Ең төбесіндегі конус бұрышы – $34^{\circ}12'$, биіктігі – 130 мм, негіз диаметрі – 80 мм.

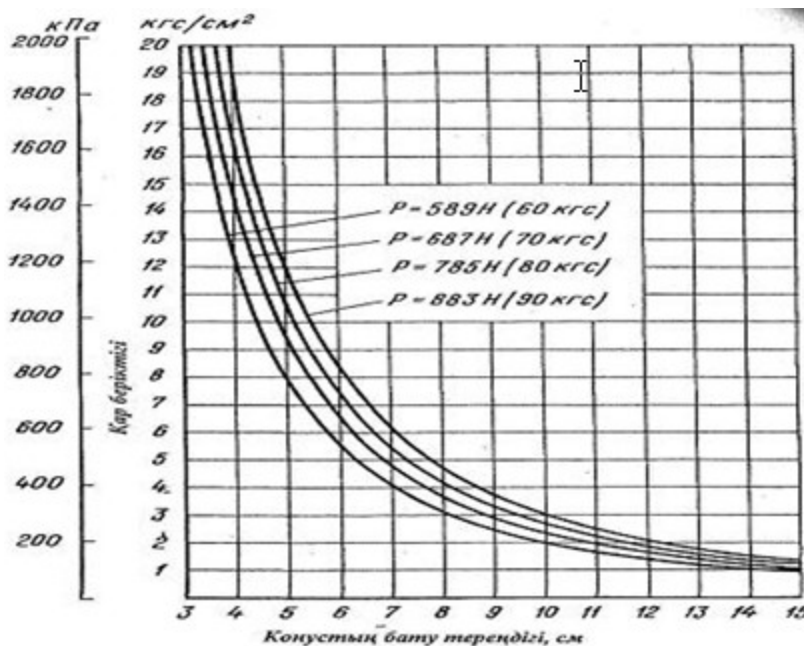
14. Аяқ басуға арналған алаңның өлшемі 300×120 мм. Тік бағанның биіктігі 700 мм. Төменгі бөлігінде текше тақта - өлшемі 100×100 мм негізі бар. Баған тірек тақтаға бекітілген екі бағыттаушы қапсырмаларда еркін қозғалады. Бағанға конустың қарға бату тереңдігін көрсететін металл тіл бекітілген.

15. Өлшемі 900×100 мм тірек тақта аяқ басуға арналған көлденең алаң бар екі фанер үшкілмен бекітілген. Тірек тақтада ол бойынша конустың қарға бату тереңдігі есептелетін және оның көрсеткіштері бойынша тығыздалған қардың көтеру қабілеті айқындалатын шкала бар.

16. Қаттылықты өлшеу құралын пайдалану қағидасы:

1) қаттылықты өлшеу құралын қар жамылғысына қою.

2) бағанды тірек тақтамен жалғайтын бекіткішті созу, қолмен сапты алып, аяқ басуға арналған алаңға бір аяқпен тұрып, оған өз дененің тарту орталығын ауыстыру, содан кейін аспап көрсеткішін шкала бойынша жазып алу. Тығыздалған қардың беріктігі салынатын жүктеме мен конустың бату тереңдігіне байланысты төмендегі кесте бойынша анықталады:



Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 6-қосымша

Химиялық жолмен көктайғақтың болуын жою

1. Әуеайлақ жабындыларындағы көктайғақтың болуы гранула немесе сұйық түрдегі сертификатталған реагенттерді қолдану арқылы химиялық тәсілмен жүзеге асады (Антигор, АНС, Нордвей және басқа).

Цементінің жасы екі жылдан кем емес цемент бетон жабындыда кальций-магний ацетат негізіндегі реагенттер қолданылады.

СИШ (стироль-инден шайыр) типті мұнайполимер шайыр негізіндегі қорғау сіңіру құрамымен өңделген әуеайлақ жабындыларында және/немесе НЛС (мұнайполимер-лакпен бояу шайыры) типті, сондай-ақ гидрофобизирлеуші кремний органикалық қосындыларды (КОҚ) және мұнайполимер кольмат құрамдардың құрамымен өңделген әуеайлақ жабындыларында цементбетонның жасына қарамастан реагенттерді қолдануға рұқсат етіледі.

Сертификатталған реагенттер олардың талаптарына сәйкес және өндірушінің ұсынысы бойынша қолданылады.

2. Химиялық реагенттер мыналар үшін қолданады:

1) Пайда болған көктайғақты еріту;

2) Көктайғақтың пайда болуын алдын алу.

3. Сертификатталған реагенттің қолдану технологиясы төмендегілерден тұрады:

1) көктайғақ бетіне реагентті төсеу;

2) жабындының бетінде пайда болған ерітінділерді және мұз қалдықтарын тазалау;

3) жабындының беткі қабатын жартылай кептіру арқылы тазалау.

4. Химиялық реагенттер зауыт қорабында жабық құрғақ жайлардағы сөреде сақталады. Сөрелер көлемі 2х2,5 және еденнен 10 см-ден кем емес көтеріліп тұруы керек. Бастырылып қалмау үшін реагенттері бар қаптар сөрелерге тігінен қойылады, сөрелер биіктігі 1,5 метрден кем болмауы тиіс.

5. АНС типті реагенттер барлық типті жабындыларда қолданыла береді. Ол мұзды мұздың қалыңдығы мен ауа температурасына байланысты минус 12⁰С дейін 10-30 минут ішінде ерітеді. Жасы екі жылдан кем емес цементбетон жабындыларда АНС типті реагенттер қолдануға болмайды. Карбамид типті реагентті асфальтбетон және кара қиыршық тасты жабындыларда 5⁰С кем емес температурада қолдануға болады. Карбамидтерді цементбетон жабындыларда қолдануға болмайды. Аталған температураларда мұзды карбамидпен еріту тиімділігі АНС реагентін қолдану кезіндегімен бірдей. Реагент сапасы әуежайларға келген кезде реагент өндірушінің техникалық талаптарына сай келуі тексеріледі.

6. АНС типті реагенттің құрылымы іртік әр түйіршігінің (гранула) көлемі 1-4 мм. Бастырылып қалған реагенттердің түйірлері түйіршіктердің алдында ауыл шаруашылық тыңайтқыштарын ұсақтағыштар көмегімен ұсақталады.

7. Қатты күйінде шашу кезінде негізі талап болып оның беткі жаққа тегіс салынуы және көктайғақ қабаты мен ауа температурасына байланысты. АНС және карбамид реагентінің көктайғақ қалыңдығы 1мм астам кезіндегі 1м² кететін орташа шығыны келесі кестеде көрсетілген:

Көктайғақ қалыңдығы 1 мм артық болған кезде жабындының

1м² АНС пен карбамидтің орташа шығыны

Реагент-ұнтақ жай-күйі	Өлшем бірлігі	Ауа температурасы, ⁰ С				
		0-ден -3-ке дейін	-3-тен -6-ға дейін	-6-дан -8-ге дейін	-8-ден -10-ға дейін	-10-нан -12-ге дейін
Реагент шығыны	г/м ²	25 - 50	40 – 75	50 - 100	125	150

8. Ауа температурасы - 20°C болған кезде құрғақ жабындыларда көктайғақтың пайда болуын ескеру үшін АНС реагентінің, карбамидтің немесе CLEARWAY/SAFEWAY ерітіндісі 0,05-0,25 л/м² –не шығын есебі бойынша қолданыла алады. Ылғалды жабындылардағы химиялық реагент ұнтағының шығын нормасымен 1м³ ерітінді алу үшін су нормасы келесі кестеде көрсетілген:

1м² ерітінді алу үшін су және реагентінің шығын нормасы

А у а температурасы, °C	Реагенттің қоюлануы, % масса бойынша	Қолданатын ерітіндінің есептеу температурасы, СУ (қату температурасы)	1 м ³ ерітінді алу үшін реагент көлемі, кг		50 %-ерітінді мен судың құрамы (ерітінді : су)
			Реагент	су	
-5 дейін	25	-8	280	840	1:1
-5 тен -7 дейін	30	-10	340	810	1:0,67
-7 тен -9 дейін	35	-12	410	770	1:0,43
-9 дан -11 дейін	40	-14	490	720	1:0,25
-11 төмен	50	-19	630	630	1:0

9. Су ерітіндісінің реагентін суғару-жуу машиналарының цистерналарында немесе үлкен ыдыстарда дайындап, соңынан суғару-жуу машиналарына оларды құюмен орындалады. Ерітінділерді дайындау үшін суды 50-60° С температурадағы суды қолдануы тиіс. 50 % артық ерітіндінің қоюлануын стационарлық ыдыстарда дайындап, қолдану алдында суық сумен қажетті қоюланғанға дейін араластыру қажет.

10. Жабындыға химиялық реагенттерді РУМ лақтырғыштың және құм лақтырғыш машиналардың көмегімен орындалынады. Реагент шығынының нормасына қойылатын талаптар машинаның жылдамдығымен қамтамасыз етіледі және лақтыратын механизм лақтырғышының көлеміндей болады. РУМ жұмысының әртүрлі режимі кезіндегі реагенттің орташа шығыны графикте көрсетілген. ПР-130 құмлақтарғышпен реагентті тарату 1,66 м/с (6 км/с). дейінгі жылдамдықта жүзеге асырылады. Осы жылдамдықта реагент шығыны 70-100 г/м, ал 2,22-2,7 м/с (8-10 км/с) жылдамдық кезінде - 50 г/м² шамасын құрайды. Екіскаткалық көлденең профильді жамылғыда құмлақтырғыштың қозғалысын шеңберлі (фигуралық) сұлба бойынша осьтен шет жақтарға қарай, ал бірскаткалы көлденең профильді жамылғыда-орын ауыстыратын сұлба бойынша – қаржиктері жоғарыдан төменге қарай орындау керек. Бүйір желдің жылдамдығы 5 м/с артық болғанда, көлденең профильді жамылғыға байланыссыз, машиналардың қозғалысын ауыстыратын сұлба бойынша мақсатқа сәйкес, ҰҚЖ жел жағынан бастап ұйымдастыру керек.

11. Ілінісу коэффициентінің мөлшерін жақсарту үшін әуеайлақтық тазалау машиналарының көмегімен ҰҚЖ жабындысын кептіруге кеңес беріледі.

12. Пайда болған көктайғақты химиялық реагентпен бұзудан кейін, мұздың жұқа қабаты жұмсарған кезде және жабындының бетімен ілінісуін жоғалтқан кезде, сыпырғышы бар соқалы-қылшақты машиналарды қолдана отырып, жабындыны шалшықтан тазарту қажет.

Мұзбен әрекетке ұшырамаған реагентті, бұзылған мұз қалдықтарын, сонымен қатар пайда болған реагент ерітіндісін жабында қалдыруға қатаң тыйым салынады.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 7-қосымша

Әуеайлақ төсемдерін қардан және мұздан тазарту технологиясы

1. Әуеайлақтың қар жамылғысын тазартуға арналған негізгі машиналар әуеайлақтық жинау машинасы, щеткалы соқасы бар қар тазалағыштар және жел машиналары болып табылады.

2. Қардан тазартуды мыналар жүргізеді:

1) әуеайлақтық жинау машиналары және щеткалы соқасы бар қар тазалағыштар:

ҰҚЖ осінен жол жиегіне бүйірлік желдің жылдамдығы 3 м/с жеткен кезде;

екі тең емес бөліктен бүйірлік желдің жылдамдығы 3–5 м/с болған кезде, үлкен бөліктен (2/3 дейін) қардан жел бағытымен, кіші бөліктен (1/3 дейін) желге қарама-қарсы тазартады;

бүйірлік желдің жылдамдығы 5 м/с болған кезде жел бағытымен тазартады, әрбір жүрудің соңында машинаның үйіндіден бұрылып, бос жүруіне рұқсат етілмейді.

Бұл ретте тазартуды қар төселген орынға қарама-қарсы ҰҚЖ жиегінен бастау керек ;

2) жел машиналары:

ҰҚЖ осінен жол жиегіне бүйірлік желдің жылдамдығы 3 м/с дейін жеткен кезде;

бүйірлік желдің жылдамдығы 3 м/с асқан кезде жел бағытымен ҰҚЖ жиегінен бастап қар төселген орынға қарай.

Жел машиналары РД-ны төсем жиегінен 6-8 м аралықта РЖ жиегі бойымен қозғала отырып, бір рет өту арқылы тазартады.

Жел машиналарымен перронды және ТО қардан тазартуды төсемде ӘК және басқа техника болмаған кезде ғимараттар мен құрылыстардан басқа жаққа қарай жүргізу керек.

3. ҰҚЖ қардан тазарту бүкіл ендік бойымен жүргізілуге тиіс.

Үйілген қарды роторлы қар тазартқыштар тез арада тазартылатын жолақтардың сыртына шығарады немесе оларға жақын жатқан әуеайлақтың топырақты бөліктеріндегі біркелкі қабатпен теңестіріп тегістейді.

Қар жауу кезінде келеңсіз температура жағдайларында, егер оның суық жаңбырға немесе қырауға айналуы күтілсе, төсемнен қары ысырылмайды, өйткені бұлай

болмаған жағдайда жаңбыр немесе қырау қардан тазартылған үстіңгі бетке түсіп, көктайғақ болады.

4. ҰҚЖ қардан тазартуды щеткалы соқасы бар қар тазартқыштардың немесе жел машиналарының табиғи әдісімен жүргізу керек. Ұшып-көтерілу қону операцияларының арасында минималды уақыт интервалы, қардан және жер жылымықтарынан рұқсат етілген патрульді тазарту ПМ - 130, ДЭ – 7, ДЭ – 224 және ПМ – 63 машиналарымен және басқа да қардан тазарту машиналарының түрімен 25 -30 минуттан кем емес уақытта тазартуы тиіс.

Төсемдерді қардан тазарту кезінде өнімділігі құрғақ қарды тазартуда $139 \text{ м}^2/\text{с}$ (50 га /сағ.) дейін, дымқыл қарды тазартуда $55,5 \text{ м}^2/\text{с}$ (20 га/сағ.) дейін жететін жел машиналарына айрықша мән беру керек.

5. Жаңа жауған қарды ысыру жел машинасының ҰҚЖ төсемі бойымен 6,9-8,3 м/с (25-30 км/сағ.) жылдамдықпен қозғалуы арқылы жүзеге асырылады. Жел машиналарын қолданудың барынша жоғары тиімділігіне төсемді құрғақ қардан ауа температурасы минус 10^0 С -ден төмен болғанда, дымқыл қардан ауа температурасы 0^0 С -ге жуық болғанда тазарту кезінде қол жеткізіледі.

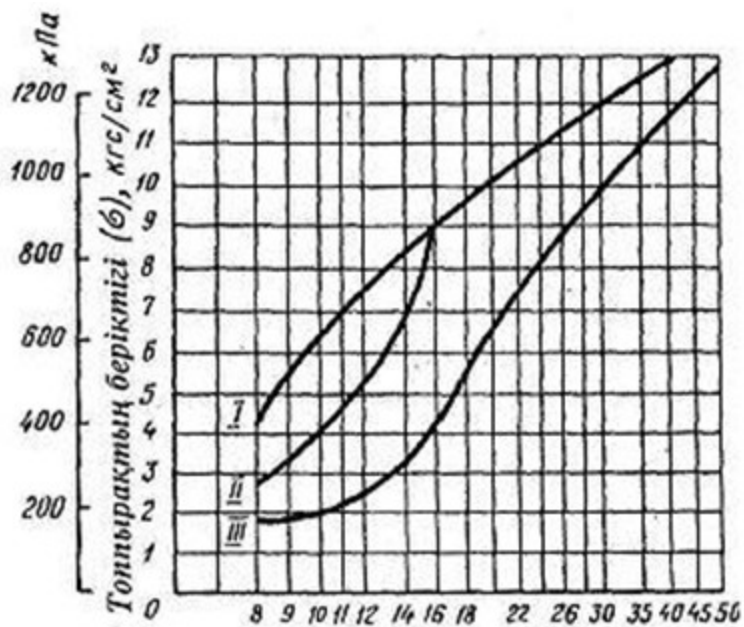
6. Ауа температурасы минус 7^0 С -ге дейін жеткен кезде қарды жел машиналарының көмегімен жинау ұсынылмайды, өйткені бұл жағдайда қар еріп, еріген қар төсемге жабысып қатады.

7. Щеткалы соқасы бар қар тазалағыштардың жұмысы бірінің соңнан бірі алдыңғы ізді 0,30-0,40 м басып өтіп, ҰҚЖ осінен жиектерге қарай қозғалатындай түрде ұйымдастырылуға тиіс. Қозғалыстағы щеткалы соқасы бар машиналардың арасындағы ең аз арақашықтық 30-35 м болуы керек.

8. ҰҚЖ-да қар күреу қар жауған кезден бастап ұшақтардың ұшып көтерілуі мен қонуы аралығындағы үзілістерде жүргізілуге тиіс. Қар жауа бастағанда ҰҚЖ-да жауған қар қабаты шамалы (2-3 см.) болған кезде оны тек қана щеткалармен тазартады. Одан кейін қар қабатының ұлғаюына қарай щеткалардың және ауа үрлегіштердің жұмысы тоқтатылмай бір ысырғышы бар соқалар жұмысқа қосылады. Егер қар жауып біткен соң қар күреуді бастау қажет болса, қар қабаты қалың емес кезде щеткалы соқасы бар қар тазалағыштар машиналардың жұмысын екі топқа бөлген жөн: машиналардың бір тобы қарды соқамен күреді, ал екінші тобы – щеткамен сыпырады. Шнекороторлы тазалағыштар әуеайлақтың жинау машиналары соңғы рет өткеннен кейін үйілген қар үйіндісін ҰҚЖ сыртына лақтырады.

РАРІ жарықтарына (оттарына) және нұсқаулық белгілерге қарды лақтыруға тыйым салынған.

. ҰҚЖ бүйір жарықтарының (оттарының) сызығынан қардың биіктігі келесі схемадағыдай көрсетілген көрсеткіштен аспауы тиіс:



10. ЖҰҚЖ тығыздалған қардың астында ұстау барысында бірінші қабат кейіннен үстіңгі бетті тегістегіштермен таптай отырып, қарды пневматикалық катоктармен тығыздау арқылы түзіледі. Бұл ретте тығыздалған қар қабатының төсеммен жеткілікті қабысуын қамтамасыз ету үшін тығыздауды 8 сағаттан кем емес ұшудағы үзіліс және ауа температурасы $-5^0 + 10^0$ С болған кезде жүргізу керек. ЖҰҚЖ қарды кейіннен тығыздауды алдымен тегістегіштер, одан кейін катоктар жүргізіп, тегістегіштер таптайды. Қалыңдығы 6-8 см. тығыздалған қар қабаты түзілгеннен кейін ЖҰҚЖ одан әрі ұстау қардан тазарту жолымен жүргізіледі.

11. ЖҰҚЖ пайдалану барысында доңғалақтардың әсерінен ӘК қозғалтқышынан шығатын әуе газы ағынынан қар бұзылып, үрленеді. Ерекше күшті бұзылуға старттық учаскелер мен ЖҰҚЖ ені бойындағы орталық бөлік ұшыраған. Бұл учаскелердегі тығыздалған қар қабатын қалпына келтіру үшін қажеттілігіне қарай тазартудың орнына қарды тығыздау керек.

12. Қолайлы ауа температурасы қалыптасқанға дейін екі-үш апта ішінде тығыздалған қар қабаты ЖҰҚЖ төсемдерінен ысырылуға тиіс. Тығыздалған қарды қалыңдығы 1-2 см. қабаттармен автогрейдермен ойып алу керек, оның қозғалысы ТҰҚЖ осінен бастап төсемдердің жиектеріне қарай айналма өту арқылы жүргізіледі. Ойып алынған және үйіндіге айналған қар роторлы қар тазалағыштармен ҰҚЖ сыртына шығарылады. ҰҚЖ тығыздалған қардан тазарту төсем қардан толық тазартылып біткенге дейін жалғастырылады.

13. Перрондағы РД, ТО және ангар жанындағы алаңның қарлы-мұзды қабатын кертiкті немесе бұдырлы катоктармен және тiстi пышағы бар автогрейдерлермен бұзу керек. Төсемде қалыңдығы 6 мм кем емес қарлы-мұзды қабық қабат болса, оны химиялық реагент немесе жылу машиналарының көмегімен жою керек.

Көктайғақ түзілімдерін жою

14. Көктайғақ түзілімдерінің алдын алуға және оны жоюға механикалық, жылу және химиялық құралдар арқылы қол жеткізіледі.

15. Әуеайлақтың метеорологиялық станциялары (ӘМСТ) 2 сағаттан кешіктірмей әуеайлақ қызметіне көктайғақтың түзілуі туралы ескертеді.

16. Жаңа жауған қардың төсемнің мұздаған үстіңгі бетіне жабысып қатуының алдын алу және дымқыл қардың немесе жаңбырдың жаууымен қатар жүретін температураның көтерілуі кезінде қар қабатының қарлы-мұзды қабыққа айналуына жол бермеу үшін жаңа жауған қарды төсемнен табиғи қар тазалау әдісімен тез арада және толық жою қажет.

17. Жылу машинасының қозғалысын қамтамасыз ету үшін оның алғашқы жүріп өтуі саптамасы бар реактивті қозғалтқышты бойлық осьті бойлай орналастырған кезде жүргізіледі. Машина реактивті қозғалтқыштың пайдаланылған газының оператор кабинасына енуі жүрмейтін бағытта қозғалады.

18. Машиналардың кейінгі жүріп өтуі авиақозғалтқыштың бойлық оське $15-45^0$ бұрышпен орнатқан кезде жүргізіледі. Қозғалтқышты орнату бұрышы және оның орналасуы желдің бағытымен және пәрменімен ұштастырылуға тиіс. Ерекше қолайсыз жұмыс жағдайларында қозғалтқыштың орналасу жағдайын өзгерту арқылы пайдаланылған газдың оператор кабинасына желмен енуін толық болдырмау мүмкін емес кезде машиналар қозғалысы кері бағыттағы бос жүріспен тек қана бір бағытқа (желмен) жүргізу керек. Алдыңғы жүріп өту 15-20 см. үзіліп отыруы тиіс, бұл төсемде өңделмеген учаскелердің пайда болу мүмкіндігін болдырмайды.

19. Қозғалыс аралығы шамамен 20-25 м саны кемінде үш жылу машиналарын барынша тиімді қолдану.

20. Жылу машиналарында оның жағдайына, машинаның конструктивтік ерекшеліктеріне және оның үстімен базалық шассидің доңғалақтары жылжитын жабынның жай-күйіне байланысты оларға орнатылған ВК-1 реактивтік қозғалтқышы айналуының ең жоғары рұқсат етілетін жиілігінің есептік шамасы төмендегі кестеде көрсетілген:

ВК-1 қозғалтқыштың айналуының рұқсат етілетін жиілігінің есептік шамасы:

Үстімен базалық жылу машинасының доңғалақтары жылжитын жабынның жай-күйі (асфальтбетон, цементбетон)	ВК-1 авиақозғалтқышы роторының рұқсат етілетін жиілігі, Гц (об/мин)	
	Авиақозғалтқыш осі мен ТМ-59М машинасы базалық шассіінің бойлық осі арасындағы бұрыш	
	0^0	30^0
Көктайғақ	66,6 (4000)	41,6 (2500)
Қар	91,6 (5500)	66,6 (4000)
Ылғалды	116,6 (7000)	108,3 (6500)
Дымқыл	150,0 (9000)	141,6 (8500)

Құрғақ	158,3 (9500)	158,3 (9500)
--------	--------------	--------------

21. Жылу машинасы қозғалысының 0,55 м/с (2 км/сағ.) кем емес жылдамдығы кезінде немесе ол тоқтағанда төсемнің қалдық газдарымен шамадан тыс қыздырылуы нәтижесінде оның үстіңгі қабатының бұзылуы, сондай-ақ, төсем жапсарынан шыққан битумдық толтырғыш балқып, оның үрленуі болуы мүмкін.

22. Машина тоқтаған кезде саптама жиектерінен төсемнің жақын жапсарына дейінгі аралық 2,0-2,5 м. кем болмауға тиіс, бұл ретте оператордың турбина роторының айналу жиілігін төмендетуі немесе реактивтік қозғалтқышты тоқтатуы қажет.

Ескертпе: Жылу машиналарында авиақозғалтқыштардың басқа түрлерін пайдаланған кезде олардың жұмыс режимі оларды жасау және пайдалану жөніндегі нұсқаулықтарда белгіленеді.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына
8-қосымша

Ілінісу коэффициентін өлшеу құралдары мен әдістері

Ескерту. 8-қосымша жаңа редакцияда - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 30.11.2021 № 623 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

1. Әуе кемесінің ҰҚЖ бетіндегі тежеу өнімділігі бетінің үйкелу сипаттамаларына, тығыздалған қар қабатының астында орналасқан ҰҚЖ бетіндегі ластаушы заттардың қалыңдығына және түріне, сондай-ақ қоршаған ортаның температурасына байланысты.

2. Ілінісу коэффициенті АТТ-2 немесе оның модификациясы, скидометр (skiddometer) BV 11 үздіксіз әрекет ететін іліністі өлшеудің тексерілген құрылғыларымен өлшенеді, олар болмаған кезде дискретті үлгідегі іліністі өлшеудің тексерілген құрылғысы - ДЭП-5А деселерометрін қолдануға жол беріледі.

3. Ілінісу коэффициентінің есептегіштері мен өлшеу технологиясын дайындау мен реттеу өндірушінің пайдалану нұсқаулығына және техникалық құжаттамасына сәйкес жүзеге асырылады. Өлшеу жылдамдығы өндірушінің техникалық құжаттамасында белгіленген талаптарға сәйкес болады.

4. АТТ 2 және оның модификациясын, деселерометрді қолданған кезде ҰҚЖ ұзындығының әрбір үшінші бөлігінде кемінде 8 өлшеу жүргізіледі (ҰҚЖ осінің әр жағында 4 өлшеу). 8 өлшеудің негізінде ҰҚЖ-ның ұзындығының әрбір үштен бір бөлігі үшін ілінісу коэффициентінің орташа арифметикалық шамасы есептеледі. Егер ҰҚЖ-ның төсемі біркелкі болмаса, ілінісу коэффициенті жолағының бүкіл ені бойынша өлшенеді.

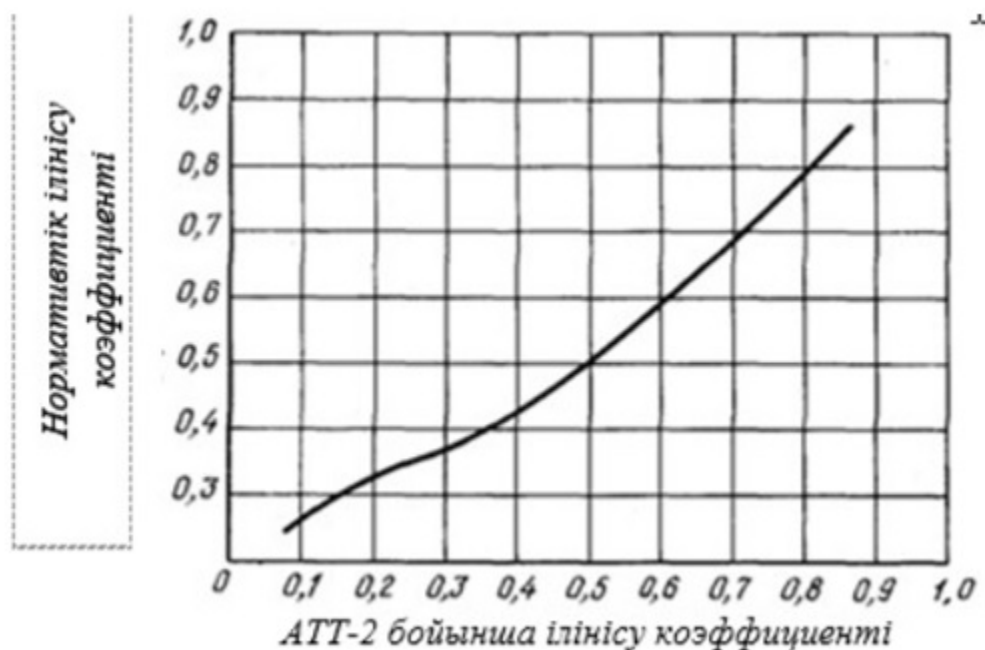
5. Егер ілінісу сипаттамалары ҰҚЖ-ның үлкен учаскелерінде айтарлықтай ерекшеленетін болса, ілінісу мәні ҰҚЖ ұзындығы 100 метр болатын әрбір учаске үшін алынуы тиіс.

6. АТТ 2 өлшенген және нормативті ілінісу коэффициент арасындағы байланыс 1-кестеде және корреляциялық графикте көрсетілген (1-сурет).

1-кесте. Өлшенген ілінісу коэффициенті нормативті ілінісу коэффициент мәніне айналуы

Өлшенген ілінісу коэффициенті	0,1	0,15	0,18	0,2	0,25	0,26	0,29	0,3	0,35	0,39	0,4	0,45	0,5
Нормативті ілінісу коэффициенті	0,26	0,29	0,3	0,32	0,34	0,35	0,36	0,37	0,39	0,41	0,42	0,45	0,49

1-сурет. Корреляциялық график



ДЕП-5А типті деселерометрдің көрсеткіштері ілінісу коэффициентінің стандартты мәндеріне сәйкес келеді.

7. Ілінісу коэффициенті мен ҰҚЖ жағдайын бағалау коды арасындағы байланыс осы Қағидаларға 2-қосымшаның 5-кестесінде келтірілген.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 9-қосымша

НЫСАН

Қар SNOWTAM толтыру

Ескерту. 9-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 10-қосымша

Тікұшақ алаңы желілерінің көлемі

Шағын	6 метрге 6 метр
Орташа	12 метрге 12 метр
Үлкен	15 метрге 15 метр

Тікұшақтардың кейбір түрлеріне арналған құрғақтағы ұшып көтерілу жолақтары мен қону алаңдарының өлшемі

№	Ө л ш е м элементтері және бірліктері, м	Тікұшақтарға арнаған элементтердің өлшемі			
		Ми-6	Ми-8	Ми-2	Ка-26
Ұшып көтерілу жолақтары					
1	ҰЖ ұзындығы	200	120	120	100
2	ҰЖ ені	50	30	25	35
3	Т Ұ Қ Ж ұзындығы	190	110	110	80
4	ТҰҚЖ ені	20	20	15	15
5	ТАЖ ені	15	5	5	10
6	ТАЖ ұзындығы	5	5	5	10
Қону алаңдары					
7	Қону алаңдары	50x50	40x30	35x15	35x15
8	Қону алаңдары жұмыс ауданы	20x20	10x10	5x5	5xN
9	ТАЖ ені, м	15	15	15	15

Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына 11-қосымша

Әуеайлақ жөніндегі нұсқаулық

Ескерту. 11-қосымша алып тасталды - ҚР Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 02.03.2023 № 132 (алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

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