

"Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2020 жылғы 7 ақпандағы № 53 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2020 жылғы 10 ақпанда № 20012 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген, 2013 жылғы 24 тамызда "Егемен Қазақстан" газетінің № 197 (28136) санында жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу фразеологиясының қағидаларында (бұдан әрі – Қағидалар):

5-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"5. ӘҚК маршруттарында, әуеайлақ аудандарында әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрі – ӘҚК) мақсаттары үшін міндетті хабарлау пункттері (бұдан әрі – МХП), бақылау нүктелері немесе ӘҚК тарату шептері белгіленді:

1) ӘҚК органдарының жауапкершілік аудандары (аймақтары) арасындағы шекараларда;

2) ӘК ұшу бағытын өзгерту, ӘҚК маршруттарының қиылысу, ӘҚК маршрутына кіру (шығу) нүктелерінде;

3) көзбен шолып немесе борттық радиолокаторлардың көмегімен танылатын сипаттамалық бағдарларда;

4) биіктікті алу немесе төмендеу (эшелондарды ауыстыру) басталатын нүктелерде, белгіленген ұшу режимдері бар аймақтарда (аудандарда);

5) биіктікті алу, төмендеу және қонуға кіру схемаларының, күту аймақтарының сипаттамалық нүктелерінде.";

6-тармақтың 4) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

"4) нақты ӘК қатысты әуеайлақ, әуе трассалары бойынша, ұшу маршруттарында және авиациялық жұмыстар аудандарында бар шектеулер туралы;"

41-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"41. Тиісті диспетчерлік пункттің (ӘҚҚ органының) диспетчерін шақыру үшін ӘК экипажы оның географиялық орналасқан жерін (шартты атауын) және берілген радиотелефондық шақыру белгісін атайды.

ӘҚҚ бірнеше бағыттары (секторлары) болған кезде диспетчерлік пункттің шақыру белгісіне оларға берілген белгі қосылады.

Қолданылатын үлгі: "Алматы-Бақылау"; "Нұр-Сұлтан-Жақындау".";

89-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"89. Ұшудың жалпы бағытының өзгеруіне байланысты маршруттың бұрылу пунктінде эшелонды ауыстыру үшін ӘК экипажы диспетчерге осы пункттен ұшып өтудің есептік уақытын хабарлайды және бұрылу пунктіне дейін 10 теңіз милі қалғанда эшелонды ауыстыру қажеттілігі туралы баяндайды.";

95-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"95. Экипаж өзінің орналасқан жерін сұрау кезінде немесе ӘК трассада (ұшу маршрутынан) ауытқыған кезде экипажға азимут және қашықтығы немесе трассаға (ұшу маршрутына) қатысты орналасқан жері туралы ақпарат, кезекті немесе соңғы МХП дейінгі қашықтығы және жүру бағыты, әуе трассасына шығу үшін бұрыштық бұрылыс мәні (ортодромия бойынша ұшу кезінде), ұшу маршруты (олардың осьтік сызығы) беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 37-кестесінде келтірілген.";

99-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"99. Бастапқы байланыс орнатылған кезде экипаж ATIS немесе MB арнасының (ол әуежайда болған кезде) ақпаратын қабылдау туралы баяндайды. Егер бастапқы байланыс орнатылған кезде экипаждан ATIS немесе MB арнасының ақпаратын қабылдау туралы баяндама түспесе, диспетчер экипаждан оны тыңдауды талап етеді.

Егер ӘК экипажы ескірген ATIS радиохабар тарату құралын қабылдау туралы баяндайтын болса, ӘҚҚ органының диспетчері жаңа ақпаратты тыңдауға команда береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 88-кестесінде келтірілген.";

140-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"140. Ұшып көтерілу және 200 метр (берілген) биіктікті алғаннан кейін, ал төменгі пайдаланылатын эшелоннан төмен маршрут бойынша ұшу кезінде қауіпсіз авиациялық жұмыстар ауданында әуе кемесінің экипажы диспетчерге ұшу және әуеайлақ ауданынан шығу үшін маневр туралы баяндайды және одан биіктікті алу шарттарын алады.

Үлгі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 71-кестесінде келтірілген.";

144-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"Диспетчер экипажға мынаны хабарлайды:

1) ӘК орны (берілген маршруттан ауытқыған кезде);

2) төмендетуге дейін рұқсат етілетін биіктік.

Егер экипаж қонуға кірудің таңдалған жүйесі туралы баяндамаса, диспетчер осы әуеайлақта әуе кемесінің осы түрі үшін мүмкін болатын ең жоғары жүйе бойынша және ұшуды орындаудың пайдаланылатын қағидаларына байланысты қонуға рұқсат береді.

Үлгі осы Қағидалардың 2-қосымшасының 73-кестесінде келтірілген.";

146-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"146. Метеожағдайлар, ҰҚЖ жай-күйі, тіркелу коэффициенті (тежеу тиімділігі) туралы деректер экипажға ATIS немесе MB әуежайына арнасының ақпараттар өзгерістері болмаған кезде және экипаждың сұрау салуы бойынша барлық жағдайларда беріледі.";

165-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"165. Қонуға көзбен шолып кіру кезінде экипаж жердегі бағдарлармен және ҰҚЖ-мен қажетті көзбен шолып байланыс орнатылғаны туралы хабарлайды. Диспетчер көзбен шолып кіруді орындауға рұқсат береді, ҰҚЖ нөмірін көрсетеді.

ЭДО (ЭАДП) диспетчері бірінен соң бірі ұшып келе жатқан және қонуға көзбен шолып кіруді орындайтын ЭК-мен көзбен шолып байланыс орнату туралы артта ұшып келе жатқан ЭК экипажы баяндағанға дейін, одан кейін қонуға кіруді жалғастыруға және алда тұрған ЭК-ге қатысты эшелондауды дербес ұстап тұруға нұсқау берілген ЭК арасындағы АҰҚ бойынша ұшу үшін белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етеді

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 86-кестесінде келтірілген.";

167, 168 және 169-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"167. ЭК экипажы байланысқа шыққан кезде "Жақындау" диспетчері ЭК-ні таниды және бұл туралы ЭК экипажын (РЛК болған кезде) хабардар етеді, әуе кемесінің экипажына әуеайлақ ауданынан шығу бағытын және эшелонын (биіктігін) береді (SID пайдалану кезінде-берілмейді). ЭК экипажы тұрақты көтерілу режимінде (ССО) маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ЭҚК бақылау жүйелері бар болған жағдайда тиісті рұқсат береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 87-кестесінде келтірілген.

Қажет болған жағдайда диспетчер ЭК экипажынан ЭҚК тарату межесінен ұшып өтудің есептік уақытын алады, әуе жағдайы туралы ЭК экипажына хабарлайды, жедел және/немесе метеоақпаратты береді.

168. Эшелонды сатысыз алуға рұқсат беру кезінде трассаға шығу шарттары және ондағы ұшу эшелоны аудандық диспетчерлік пунктпен (бұдан әрі – аудандық ДП) келісіледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 87-кестесінде келтірілген.

169. ЭК экипажы байланысқа шыққан кезде "Жақындау" диспетчері одан тарату шептерінен ұшып өту, ұшу эшелоны (биіктігі) және ATIS немесе MB арнасының ақпаратын қабылдау туралы баяндама алады. Диспетчер ЭК экипажына орналасқан

жерін (берілген бағыттан ауытқыған кезде), төмендеуге рұқсат етілетін эшелонды (биіктікті), өту эшелонын, QNH теңіздің орташа деңгейіне келтірілген ҰҚЖ-ның жұмыс шегі деңгейіндегі атмосфералық қысымды (ATIS болмаған кезде немесе егер ағымдағы ақпарат берілетін ATIS-дан өзгеше болса) және ӘҚҚ бағытын (егер ол белгіленген STAR-дан өзгеше болса) береді.

ӘК экипажы тұрақты төмендеу режимінде (CDO) маршрутты пайдалануға дайын болған жағдайда, диспетчер әуе жағдайын және әуеайлақ ауданындағы метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйелері болған кезде тиісті рұқсат береді.

Тұрақты төмендеу режимінде радиолокациялық бағыттауды (векторлауды) қамтамасыз ету кезінде диспетчер ӘК экипажына болжанатын траекторияның учаскелер (сегменттер) ұзындығының сомасы ретінде қону нүктесіне дейінгі қалған есептік қашықтықты береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 88-кестесінде келтірілген.";

175-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"175. Диспетчер әуе кемесі бос тұрған эшелонда трассамен жүруге растама береді немесе әуе жағдайына байланысты эшелонды өзгертуге нұсқау (рұқсат етілген маршрутқа параллель жол желісі бойынша ұшуға байланысты нұсқау) береді. Әуе кемесінің экипажы есеппен төмендеуді бастар алдында ӘҚҚ органынан CDO сұрата алады. ӘҚҚ органы диспетчерлік аудандағы әуедегі жағдайды және метеожағдайларды ескере отырып, ӘҚҚ бақылау жүйесі болған кезде тиісті рұқсат береді (CDO пайдалануға тыйым салады).

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 89-кестесінде келтірілген.";

182 және 183-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"182. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының алшақтауы ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. Жетекші ӘК-нің экипаж командирі ӘҚҚ органының нұсқаулары орындалған сәтке дейін топ алшақтаған кезде ӘК арасындағы эшелондауды ӘК-нің тиісті түрде танылуын және эшелондаудың белгіленген аралықтары қамтамасыз етілгенде қамтамасыз етеді. Бұл жағдайда ӘК-нің әрбір экипажы оған берілген ҚШРЛ кодын белгілейді және өзінің тіркеу нөмірін (шақыру белгісін) пайдалана отырып, ӘҚҚ-ның органымен байланысқа шығады.

183. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ӘК тобының түйісуі ӘҚҚ органының рұқсаты бойынша ғана орындалады. ӘҚҚ органының рұқсаты және жетекші ӘК-нің ӘК тобына түйісу басталғаны туралы баяндағаннан кейін жетекші ӘК-нің экипаж командирі топтық ұшуды орындайтын ӘК арасындағы эшелондауды қамтамасыз етеді.

Жетекші ӘК ҚШРЛ-ның тағайындалған кодын сақтайды, ал топтағы қалған ӘК, егер ӘҚҚ органынан басқа нұсқаулар алынбаса, осы кодты "Stand by" режимінде сақтайды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 89-кестесінде келтірілген.";

223-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"223. Барлық жағдайларда жылдамдықтарды реттеу ҰҚЖ-дан 7 километр (4 теңіз милі) қашықтыққа дейін аяқталуға тиіс.";

144-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"227. Хабарламаның басында қолданылатын "mayday (апат)" сөзі апат туралы хабарламаны көрсетеді, ал хабарламаның басында қолданылатын "pan pan (жеделдік)" сөзі шұғыл хабарламаны көрсетеді. Жағдайға сәйкес, бұл сөздерді апат пен шұғыл жағдайға байланысты алғашқы шақырудың басында үш рет айтқан жөн.";

246-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"246. Жеделдік сигналы бойынша хабар мүмкіндігінше төменде келтірілген тәртіппен берілетін келесі элементтерді қамтиды:

- 1) шұғылдық сигналы – "pan pan / пан пан" (үш рет беріледі);
- 2) диспетчерлік пункттің шақыру белгісі;
- 3) ӘК тану индексі;
- 4) хабарламаны беру себебі;
- 5) ӘК командирінің ниеті (шешімі) және экипаждың әрекеті;
- 6) ӘК орналасқан жері;
- 7) ұшу эшелоны (биіктігі) және ӘК курсы;
- 8) кез келген басқа да пайдалы ақпарат.";

288, 289 және 290-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"288. Әрбір ӘК ұшуды қамтамасыз ету барысында ӘҚК пункттерінің диспетчерлері аралас ауданға (аймаққа) кіру (шығу) шарттарын өзара келіседі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 138-кестесінде келтірілген.

ӘК-де RNAV жабдығының параметрлері нашарлаған немесе істен шыққан кезде, ұшу жоспарының 18-тармағында көрсетілген ақпарат қамтылмаған хабарламалармен автоматтандырылған алмасу жағдайында хабарламаны жіберуші ӘҚК органы бұл туралы ӘҚК қабылдаушы органын АСТ хабарламасын "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV жұмыс істемейді) фразасын пайдалана отырып, ауызша хабарламамен толықтыра отырып хабардар етуге тиіс. Ауызша үйлестіру процесін пайдаланған кезде хабарламаны жіберуші ӘҚК органы хабарламаның соңында "RNAV OUT OF SERVICE" (RNAV жұмыс істемейді) сөзін қосуға тиіс. Егер RNAV жоқ болса, "NEGATIVE RNAV" (RNAV жоқ) фразасы қолданылады.

289. Аудандық ДП-ға кіру шарттары ӘҚК тарату шебіне шыққанға дейін 5 минуттан кешіктірілмей келісілуге және берілуге тиіс.

290. Аудандық ДП диспетчері ӘК әуеайлақ ауданына кіру алдында ДП диспетчеріне мынаны хабарлайды:

- 1) әуеайлақ ауданына кіру орны;
- 2) ӘК келуінің есептік уақыты;
- 3) рейстің нөмірі мен литері;

4) ӘК шақыру белгісі және жауапкердің ҚШРЛ коды;

5) ұшу эшелоны (биіктігі);

6) қону әуесайлағы және ӘК типі (қажет болған жағдайда).

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 139-кестесінде келтірілген.";

313, 314, 315 және 316-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"313. ӘК ұшып шыққанда кезде, байланысқа шыққан кезде және ӘК экипажы жауапкершілік аймағына ӘК кіруі туралы баяндағанда (ӘКК тарату шептерінің ұшуы), ӘК экипажы мынадай ақпаратты берген жағдайда:

1) ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

межеден ұшып өту уақытын (егер тарату ұшып өту сәтінде жүргізілсе, уақыт хабарланбайды);

ұшу биіктігін (эшелоны) ;

кезекті міндетті хабарламалар пунктi (бұдан әрі - МХП) ұшып өтудің, жауапкершілік аймағынан шығудың есептік уақытын (байланысқа шығу уақытын) қабылдайды;

2) журналға белгі қояды;

3) шектес диспетчерлік пункттің диспетчеріне (бұдан әрі – шектес ДП) (AFIS органына), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК жауапкершілік аймағына кіруі туралы хабарлайды;

4) сұрау салу бойынша әуе кемесінің экипажына теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымды береді;

5) өзінің иелігіндегі ауа жағдайы, қауіпті метеокұбырлар туралы ақпаратты (қажет болған жағдайда) береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 153-кестесінде келтірілген.

314. ӘК экипажы байланысқа шыққан және жауапкершілік аймағының (ӘКК тарату шебі) шекарасынан ұшып өту туралы баяндама алған кезде, ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

1) ӘК экипажына іргелес ДП (ҰАҚ органы, AFIS) жұмыс жиілігін хабарлайды;

2) іргелес ДП диспетчерінен (ҰАҚ, AFIS органы), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК қабылдау туралы растама алады және журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 153-кестесінде келтірілген.

315. ӘК ұшып келген кезде, байланысқа шыққан кезде және ӘК экипажының жауапкершілік аймағының (ӘКК беру шебі) шекарасынан ұшып өту туралы баяндағанда, ӘК экипажынан мынадай ақпаратты берген жағдайда:

1) ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

ұшу уақыты (егер тарату ұшып өту сәтінде жүргізілсе, уақыт хабарланбайды) және МХП атауы;

ұшу биіктігін (эшелоны);

кезекті МХП ұшып өтудің, жауапкершілік аймағынан шығудың есептік уақыты;

қажет болған жағдайда қосалқы әуеайлақты (қону алаңын) қабылдайды;

2) әуе кемесі экипажының сұрау салуы бойынша теңіз деңгейіне келтірілген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымды береді;

3) ӘК экипажына метеорологиялық ақпаратты және әуе қозғалысы туралы ақпаратты береді (қажет болған жағдайда);

4) журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 154-кестесінде келтірілген.

316. ӘК экипажы жауапкершілік аймағынан шығу туралы баяндағаннан кейін ҰАҚ ұсынуға жауапты орган:

1) ӘК экипажына іргелес ДП жиілігін хабарлайды (AFIS органы);

2) іргелес ДП-ның диспетчерінен (AFIS органы), егер мұны үйлестіру шарттары талап етсе, ӘК қабылдау туралы растама алады және журналға белгі қояды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 154-кестесінде келтірілген.";

мынадай мазмұндағы 13-тараумен толықтырылсын:

"13-тарау. Диспетчерлік аймақта Қөзбен шолып ұшу қағидалары бойынша ұшуларды орындау

318. ӘК ұшып шыққаннан кейін ӘК экипажы әуеайлақтық диспетчерлік пункттің (бұдан әрі – әуеайлақтық ДП) диспетчеріне мынадай ақпаратты хабарлайды:

1) ӘК типі, шақыру белгісі (қажет болған жағдайда, тіркеу нөмірі);

2) ұшу биіктігі;

3) CTR шығу бағыты;

4) CTR-дан шығудың есептік уақыты (визуалды бағдардан ұшып өтудің есептік уақыты);

5) бірінші қону әуеайлағы;

6) жауапкердің ҚШРЛ коды (бар болса).

319. Ұшып шыққан ӘК экипажымен радиобайланысты орнату кезінде әуеайлақ ДП диспетчері:

1) ӘК-ні тану және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етуге (бақылау жүйесі болған жағдайда);

2) CTR шығу шарттарын беруге, диспетчерлік аймақ үшін белгіленген КҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті тағайындауға;

3) әуеайлақтағы QNH қысымын хабарлауға;

4) қауіпті метеокұбырлар туралы (олар болған жағдайда) хабарлауға;

5) ӘК экипажын жедел және метеорологиялық ақпараттың өзгерістері туралы хабардар етуге тиіс.

ӘК CTR шекарасына жеткен кезде ӘК экипажына оның жұмысының жиілігін хабарлай отырып, іргелес ДП-мен радиобайланысқа ауысу туралы нұсқау беруге тиіс.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 157-кестесінде келтірілген.

320. КҰҚ бойынша ұшып келетін әуе кемелеріне пайдаланылатын рәсімге байланысты әуеайлақтық әуе кемелерімен байланыс орнату талап етіледі, ал әуе кемесінің экипажы диспетчерлік аймаққа кірер алдында нұсқау сұрай алады.

Әуежайда әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты беру қызметі болған кезде ӘК экипажы осындай ақпаратты алғанын растау қажет. Осы қызмет болмаған кезде әуеайлақтық ДП диспетчері әуеайлақ бойынша деректерді береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшасың 158-кестесінде келтірілген.

321. ӘК экипажынан диспетчерлік аймаққа кіру (ӘҚҚ берудің белгіленген межесінен ұшып өту) туралы хабарлама алған әуеайлақтық ДП диспетчері:

- 1) ӘК-ні таниды және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді (бақылау жүйелері болған кезде);
- 2) әуе кемесінің экипажына КҰЕ бойынша ұшу үшін белгіленген маршрутты береді ;
- 3) ҰҚЖ-ның таңбаланған нөмірін немесе қонудың жұмыс бағытын хабарлайды;
- 4) теңіздің орташа деңгейіне келтірілген әуеайлақтың атмосфералық қысымын хабарлайды (QNH);
- 5) КҰЕ бойынша ұшу үшін ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті алу туралы нұсқау береді;
- 6) ATIS бойынша берілгеннен ерекшеленетін жедел немесе метеорологиялық ақпаратты хабарлайды;
- 7) ӘК экипажын әуе жағдайы туралы (қажет болған жағдайда) хабардар етеді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 159-кестесінде келтірілген.

322. Егер келген ӘК-ге әуе қозғалысына байланысты ұшулардың әуеайлақтық шеңберіне кіру үшін рұқсат берілмесе, онда рұқсат алынғанға дейін көзбен шолу бағдарының үстінде күтуге нұсқау беріледі.

Ұшудың әуеайлақ шеңберіне кіруге рұқсат әуе қозғалысын, ұшу шеңберінің бағытын ескере отырып, ӘК беріледі, бұл ретте ұшу шеңберіне кіру кез келген нүктеде орындалуы мүмкін.

323. Ұшудың әуеайлақтық шеңберіне кірер алдында ӘК экипажына мынадай ақпарат беріледі:

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

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 160-кестесінде келтірілген.

324. Шеңберді алуға қатысты нұсқаулар алу мақсатында сұрау салулар басқа ӘК-ні ескере отырып, шеңберді алуды жоспарлау үшін алдын ала берілуі тиіс. Әуеайлақ ДП диспетчері сол немесе оң шеңбермен қонуға кіру бағытын көрсетеді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 161-кестесінде келтірілген.

325. Қозғалыстың басым жағдайларына және ӘК-ның келу бағытына байланысты тікелей қонуға бет алуды орындауға рұқсат беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 162-кестесінде келтірілген.

326. Ұшу шеңберіне кіретін ӘК экипажы ӘҚҚ органының нұсқауы бойынша өзінің орналасқан жері туралы хабарламаны береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 163-кестесінде келтірілген.

327. Шеңбер бойынша қозғалысты үйлестіру үшін диспетчер кідірту немесе жеделдету туралы нұсқау бере алады.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 164-кестесінде келтірілген.

328. Ұшу шеңбері бойынша жаттығу ұшуын орындау кезінде рульдеуге уақытты үнемдеу үшін әуе кемесінің экипажы ҰҚЖ-ға тоқтамай ("конвейерден ұшып шығу") ұшуды орындауға рұқсат сұрай алады, яғни әуе кемесі қонуды, жүруді және содан кейін тоқтаусыз ұшып көтеруді жасайды.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 165-кестесінде келтірілген.

329. Екінші айналымға кетуге қатысты нұсқаулар қауіпті жағдайдың алдын алу мақсатында беріледі. Екінші айналымға кетуді орындау кезінде ӘК экипажына жүктеме көтеріледі. Екінші айналымға кетуді орындайтын ӘК бортына кез келген хабарламаларды беру қысқаша болуға және барынша азайтылуға тиіс. Егер басқа нұсқаулар болмаса, КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын ӘК ұшудың әуеайлақтық шеңбері бойынша әдеттегі ұшуды орындайтын болады. Егер екінші айналымға кету ӘК экипажының бастамасы бойынша басталған жағдайда, "екінші айналымға шығамын (Going around)" деген сөз беріледі.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 166-кестесінде келтірілген.

330. Диспетчерлік аймаққа кірген кезде СТР арқылы (транзитпен) ұшуды орындайтын ӘК экипажы әуеайлақ ДП диспетчеріне мынадай ақпаратты хабарлайды:

- 1) СТР нақты кіру уақыты;
- 2) ӘК типі, шақыру белгісі (тіркеу нөмірі, қажет болған жағдайда);
- 3) ұшу биіктігі;
- 4) ұшу бағыты;
- 5) СТР-дан шығудың есептік уақыты (визуалды бағдардың ұшып өтуінің есептік уақыты).

331. ӘК экипажымен радиобайланыс орнату кезінде әуеайлақ ЖП диспетчері:

- 1) ӘК-ні таниды және бұл туралы ӘК экипажын хабардар етеді (бақылау жүйелері болған кезде);

2) диспетчерлік аймақта КҰҚ бойынша белгіленген бағыт бойынша жүру туралы нұсқаулар береді;

3) диспетчерлік аймақ үшін белгіленген КҰҚ бойынша ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен емес биіктікті ұстау туралы нұсқауды береді;

4) әуеайлақтағы QNH қысымын хабарлайды;

5) ӘК экипажына диспетчерлік аймақтан шығуды баяндауға нұсқау береді (көзбен шолу бағдарының ұшып өтуі);

6) ӘК экипажын жедел және метеорологиялық ақпараттың өзгерістері туралы хабардар етеді;

7) ӘК экипажын әуе жағдайы туралы (қажет болған жағдайда) хабардар етеді.

ӘК CTR шекарасына жеткен кезде ӘК экипажына оның жұмысының жиілігін хабарлай отырып, іргелес ДП-мен радиобайланысқа ауысу туралы нұсқау береді.

Үлгі осы Қағидаларға 2-қосымшаның 167-кестесінде келтірілген";

көрсетілген Қағидаларға 2-қосымшаға мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

22-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

"
22-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Cleared to Frankfurt(destination), via AKCHI 1D FL 350, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504
1 ЕКО, 350 эшелон, 0017 коды арқылы Нұр-Сұлтанға рұқсат етілді, ұшқаннан кейін "Шенбермен" 120,8 Астана Лайн 504, дұрыс қабылдады	1 ЕКО, 350 эшелон, 0017 коды арқылы Нұр-Сұлтанға рұқсат етілді, ұшқаннан кейін "Шенбермен" 120,8, Астана Лайн 504
Astana Line 504, cleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504, read back correct	Sleared to Frankfurt (destination), right turn out to UC, climb initially FL 100, squawk 4012, after departure contact Radar 120,8 Astana Line 504

";

73-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

"
73-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Radar, identified, cleared ILS-approach, RW 05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet) , o r Astana Line 504, identified, cleared VOR approach, RW 05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet), o r Astana Line 504, identified, cleared NDB approach, RW05, descend to altitude 1500 metres (5000 feet),	Almaty Radar, Astana Line 504, descending 8000 f e e t Cleared ILS approach, RW 05, descending to altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared VOR approach, RW 05, descending altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared NDB approach,RW 05, descending to

о Астана Лайн 504, identified, cleared RNAV approach, RW05 descend to altitude 1500 metres (5000 feet).	altitude 1500 metres (5000 feet), Astana Line 504 Cleared RNAV approach, RW 05, descending to altitude 1500 metres (5000) feet Astana Line 504.
Астана Лайн 504, Алматы Круг, контролирую по вторичному, заход разрешаю, снижайтесь 5000 футов	Алматы Круг, Астана Лайн 504, 8000 футов, заход по В О Р Заход разрешили, снижаюсь 5000 футов, контроль по вторичному, Астана Лайн 504

”;

78-кесте мынадай редакцияда жазылсын:

”

78-кесте

Диспетчер	Пилот
ДБК 853, қонуға бет алу ILS ВПП05 оң рұқсат етемін, солға курсы 80, басып алу курстық маяк б а я н д а у KLM410, cleared for ILS approach RWY05R, turn left heading 080, report established on the localizer KLM410, сол жақ курс 80, vor ҰҚЖ05 кіру солға рұқсат етемін, 232 радиалды басып алуды б а я н д а ң ы з KLM410, turn left heading 080, cleared for VOR approach RWY05 left, report radial 232 Астана Лайн 340, сол жақ курс 80, жетекті ҰҚЖ05 бойынша кіру сол жақ рұқсат етемін, жетектер бойынша орнату туралы баяндау Astana Line 340, turn left heading 080, cleared for NDB approach rwy05 left, report NDB established	солға, курс 80, ҰҚЖ05 оңға кіруге рұқсат берді, курстық маякты басып алу, КЗР 853 Басып алу курстық маяк, ДБК 853 Left heading 080, cleared for ILS approach RWY05R, w i l c o K L M 4 1 0 Established on the localizer, KLM 410 сол жақ курс 80, кіру vor ҰҚЖ05 солға рұқсат берді, 232 радиалды басып алу, KLM410 Left heading 080 cleared for VOR approach RWY05 left w i l c o K L M 4 1 0 Established on the radial 232, KLM 410 сол жақ курс 80, жетекті ҰҚЖ05 бойынша кіру сол жақ жетек бойынша орнатуға рұқсат берді, жетек бойынша орнатуға рұқсат берді, Астана Лайн 340 Left heading 080 cleared for NDB approach rwy05 left, report NDB established Astana Line 340 Established on inbound track Astana Line 340

”;

86, 87, 88, 89 және 90-кестелер мынадай редакцияда жазылсын:

”

86-кесте

Диспетчер	Пилот
Астана Лайн 504, ҰҚЖ-ға көзбен шолып кіруге рұқсат етемін 23 сол жақ, мұнарамен жұмыс істеңіз 119,4	Астана Лайн 504, жолақты байқаймын, қонуға көзбен шолып кіруді сұраймын, 23-ші ҰҚЖ-ның сол жағы 119,4 Астана Лайн 504
Astana Line 504, report runway in sight Astana Line 504, cleared visual approach RW 26. Contact Tower 128,0 Astana Line 504, traffic is an A320 on 10 miles final RW 23 left, report in sight Astana Line 504 are you able to maintain visual separation from mentioned traffic? Astana Line 504 maintain visual separation from A320 on 8 miles final, contact Tower on 118,7	Astana Line 504 request visual approach Wilco, Astana Line 5 0 4 Astana Line 504, runway in sight Cleared Visual Approach R W 2 6 . Contact Tower 128,0 Astana Line 504 Astana Line 504 traffic in sight Astana Line 5 0 4 a f f i r m a t i v e Astana Line 504 maintain visual separation from A320, contact Tower on 118,7

87-кесте

Диспетчер	Пилот
	Almaty Approach, Astana Line 504, passing FL 80 Climbing FL 350, Astana Line 504

Astana Line 504, Almaty Approach, identified, climb F L 3 5 0 Astana Line 504, Turn right heading 330 , until passing FL 140, then direct (to) OTARI Astana Line 504, Almaty Approach climb FL 310 cleared CCO via ETEDA 1 D Астана Лайн 504, Алматы тәсіл ETEDA 1 D арқылы тұрақты теру режимінде 310 эшелонын алыңыз	Turning right heading 330, until passing FL 140, then direct (to) OTARI, Astana Line 504 Almaty Approach, Astana Line 504, passing 8000 feet request CCO via ETEDA 1 D Climbing FL 310, CCO via ETEDA 1 D Astana Line 504 Алматы тәсіл, Астана Лайн 504, 8000 фут кесіп өтемін ETEDA 1 D арқылы тұрақты алу режимін сұраймын Алматы тәсіл, Астана Лайн 504, ETEDA 1 D арқылы тұрақты теру режимінде 310 эшелонын алмын
Астана Лайн 504, Алматы көзқарас, екінші рет бақылаймын, 350 эшелонын алыңыз н е м е с е Астана Лайн 504, Алматы тәсілі, 320 эшелонын алыңыз, 200 эшелонның қиылысуын баяндай Астана Лайн 504, 135,4 бақылаумен жұмыс істеніз	Алматы жақындау, Астана Лайн 504, 80 эшелон к е с і п ө т е м і н 350 эшелон алу дамын, Астана Лайн 504 екі жақты б о й ы н ш а б а қ ы л а у Алматы Подход, Астана Лайн 504, 320 эшелон алу дамын, 200 эшелон кесіп өту Мен 200 эшелонды кесіп өтемін, Астана Лайн 504 Астана Лайн 504 135,4 бақылаумен

88-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Approach, identified, Runway 23, descend 8000 feet, transition level 120, QNH 1013, RVR 1 5 0 0 m e t e r s Astana Line 504 monitor new information Tango Astana Line 504, Almaty Approach, identified, cleared CDO via ETEDA 1 F, descend 3000 feet RW 23 QNH 1013, report e s t a b l i s h e d Astana Line 504 right heading 190 descend 3000 feet you have about 20 track miles from touchdown	Almaty Approach, Astana Line 504, 10 miles inbound KI, descending FL 150, information R o m e o Descending 8000 feet, runway 23, transition level 120, QNH 1013, RVR 1500 meters, Astana Line 5 0 4 Roger monitor new information Tango Astana L i n e 5 0 4 Almaty Approach, Astana Line 504, descending FL 150, information Romeo, request CDO Roger CDO via ETEDA 1 F leaving FL 150 for 3000 feet, report established Astana Line 504 Heading 190 descend 3000 feet Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы жақындау, екі жақты бойынша бақылаймын, 8000 фут, өту эшелоны 120, QNH 1013, екі жақты бойынша бақылаймын Астана Лайн 504 жаңа ақпаратты тыңдаңыз Борис Астана Лайн 504, ылғал ҰҚЖ, ілінісу коэффициенті 0,5 Астана Лайн 504, 120,8 шеңбермен жұмыс істеніз	Алматы жақындау, Астана Лайн 504, 210 эшелон кесіп өтемін, 8000 фут төмендетемін ақпарат Анна, қосалқы Манас 8000 фут төмендетемін, екі жақты бойынша бақылау, Астана Лайн 504 Түсіндім, жаңа ақпарат Борис Астана Лайн 504 т ү с і н д і Ылғал ҰҚЖ, ілінісу коэффициенті 0,5, Астана Л а й н 5 0 4 120,8 Астана Лайн 504 шеңберімен

89-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330 Astana Line 504, Almaty Control, identified maintain FL 3 3 0 0 Cleared to REVKI flight planned route maintain FL 330 Astana Line 504 proceed offset 10 miles right of track until B E R V I	Almaty Control, Astana Line 504, BERV FL 330 Cleared to REVKI via B142, after UC, direct KI, maintain FL 330, Astana Line 504 Бастапқы беринтайн FL 330, Астана Лайн 504 Proceed offset 10 miles right of track until BERV

Astana Line 504 Almaty Control cleared CDO when ready descend to FL110 report leaving Astana Line 504 roger Astana Line 504 continuous descent is not possible (cancel CDO) due to traffic RCH011 verify requesting flight join-up with RCH012 and you have RCH012 in sight RCH012 climb FL270 report when formation join-up is complete N731K Almaty Control squawk 5432 turn right heading 170 maintain own separation until advised N731K identified direct to RULAD descend FL 210	Astana Line 504 Almaty Control Astana Line 504 FL 330 request CDO Astana Line 504 leaving FL330 for FL110 Almaty Control RCH012 has RCH011 in sight, request formation join up with RCH011 at flight level 270. RCH011 will be the lead. RCH011 affirmative Almaty Control N587S at fl 270 request flight break - up with N731K
Astana Line 504, Almaty Control, identified, cleared to BERV via NT, climb FL300	Almaty Control, Astana Line 504, FL140 Cleared to BERV via NT, climbing FL300, Astana Line 504
Астана Лайн 504, Алматы бақылау, екі жақты бойынша бақылаймын 350 эшелонын орындаңыз Astana Line 504 Advise if able to cross RULAD at FL 11300 08360 топқа кіру үшін 08356 сұрауын растаңыз, оны бақылаңыз 08356 210 эшелонын алыңыз, топта баяндаңыз 08356 Алматы бақылау squawk 5432 оң жақ курс 140 командаға дейін өз бетінше эшелондауды ұстап тұрыңыз 08356 екі жақты бойынша бақылаймын, RULAD тіке 210 эшелон бойынша ұшыңыз	Алматы бақылау, Астана Лайн 504, Ревки 45, эшелон 350, Кирбалтабай 07, Акчида 350 эшелонымен ұшып келем, Астана Лайн 504 Will cross RULAD at FL 11300 Astana Line 504 Алматы бақылау 08356 бастаушыны бақылаймын 08360 210 эшелондағы топқа кіруге рұқсат етіңіз 08360 растаймын Алматы бақылау 08360 210 эшелонында топтан шығуға рұқсат етіңіз 08356 ол Бішкекте қонады

90-кесте

Диспетчер	Пилот
Astana Line 504, direct (to) Nur-Sultan, maintain FL 320 Астана Лайн 504, 320 эшелонында ұшыңыз, Нұр-Сұлтанға тіке	Almaty Control, Astana Line 504, request direct (to) Nur-Sultan, due to short of fuel Maintaining FL 320, Astana Line 504 Алматы бақылау, Астана Лайн 504, отынның аз қалуына байланысты Нұр-Сұлтанға тіктеуді сұраймын

";

153 және 154-кестелер мынадай редакцияда жазылсын:

"

153-кесте

Scat 107 Almaty Information roger	Almaty Information Scat 107 departure from Irgiz maintaining 1000 feet by QNH estimated time over Jetisu at 14
Скат 107 Алматы ақпарат түсіндім	Алматы ақпарат Скат 107 Ирғыздан 1000 футқа QNH бойынша Жетісу есептік аралығы 14 минутта ұшып кетті
Scat 107 roger	Scat 107 after passing Jetisu will climb to altitude 2000 feet by QNH 1021
Скат 107 түсіндім	107 Скат Жетісу ұшып өткеннен кейін QNH 1021 бойынша 2000 фут биіктікті аламын
Scat 107 roger	Scat 107 over Jetisu climbing 2000 feet by QNH
Скат 107 түсіндім	Скат 107 Жетісу ды ұшып өттім, QNH 1021 бойынша 2000 футты аламын

Scat 107 Nur-Sultan Information 124,8	Scat 107 have contact Nur-Sultan Information on 124,8
	Scat 107 124,8
Скат 107 Нұр-Сұлтан түсіндім 124,8 ақпарат	Скат 107 Нұр-Сұлтанмен байланыс орнаттым 124,8 ақпарат
	Скат 107 124,8

154-кесте

Scat 107 Almaty Information roger	Almaty Information Scat 107 over KAINAR at 2000 feet by QNH 1013 estimated time over Jetisu at 14
Скат 107 Алматы ақпарат түсіндім	Алматы ақпарат Скат 107 Қайнардың үстінде 2000 фут Жетісуды ұшып өту есеп бойынша 14 минут
Scat 107 roger QFE 942	Scat 107 approaching Jetisu will descend to altitude 1000 feet request QFE
Скат 107 түсіндім QFE 942	Скат 107 Жетісуға жақындадым 1000 фут биіктігіне дейін төмендете аламын QFE қысымын сұраймын
Scat 107 roger Irgiz Information on 133,7	Scat 107 have contact Irgiz Information on 133,7
Скат 107 Ырғыз түсіндім 133,7 жиілікте ақпарат	Скат 107 Ырғызбен байланыс орнаттым 133,7 жиілікте ақпарат

”;

Мынадай мазмұндағы 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166 және 167-кестелермен толықтырылсын:

”

157-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, QNH 1012, 2000 футты алыңыз, ҚҰҚ ұшыңыз диспетчерлік аумақтан шығуды баяндаңыз (көзбен шолу бағдарының атауы) G-ABCD cleared to reach 2000 feet by QNH 1012 VFR report over control zone boundary G-CD Балқаш 123,4 ақпарат	G-ABCD Балқаштан Қарағандыға 43 ұшып шығу QNH 1012 қысымы бойынша 1000 фут биіктігі, ҚҰҚ ұшып келем, 52 диспетчерлік аймақтың шекарасын кесіп өту (көзбен шолу бағдарының атауы) G-CD, QNH 1012 қысымы бойынша 2000 футты аламын, шығуды баяндаймын G-ABCD Departure from Balkhash at 43 to Karaganda 1000 feet by QNH 1012 VFR estimate control zone boundary at 52 Cleared to reach 2000 feet by QNH 1012, VFR report over control zone boundary G - C D G-CD 2000 фут аймағынан шығамын Балқаш ақпарат 123,4 G-CD

158-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, ҚҰҚ бойынша Қарағандыға рұқсат етемін, Q N H 1 0 1 2 G-ABCD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012	G-ABCD C 172 ҚҰҚ Балқаштан Қарағандыға 2000 фут биіктігі, 52 диспетчерлік аймақ шекарасын кесіп өту, Қарағандыға келу 05, ГОЛЬФ а қ п а р а т ы G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet control zone boundary at 52, Karaganda at 05, information GOLF ҚҰҚ бойынша Қарағандыға рұқсат етілген, QNH 1012, G-CD Cleared to Karaganda VFR QNH 1012, G-CD

159-кесте

Диспетчер	Пилот

28544, Алматы шеңбер, аймаққа кіруге рұқсат етемін, QNH 1012 Капал-Байсерке-Қоянқос-Боралдай ҰҚЖ 05 оң, ұшу шеңбері сол 544 ҰҚЖ-ны көргенде баяндаңыз 544 4-ші айналымға кіруге рұқсат етемін, ҰҚЖ 05 оң жақ 4 - ш і б а я н д а у 544 мұнарамен жұмыс істеңіз 119,4 28544 Алматы мұнара жел 30 градус 2м/с қонуға рұқсат беремін	Алматы шеңбер, 28544 Қапалдан өтудемін, биіктігі 4000 фут, Алматыға, қону Bravo ақпарат 544 QNH 1012, Капал-Байсерке-Қоянқос-Боралдай маршруты бойынша 3000 фут аламын ҰҚЖ 05 оң, ұшу шеңбері, сол жақ 544, түсіндім баяндаймын 544 Боралдайдан өтудемін, ҰҚЖ көрдім 544 4 - ш і б а я н д а й м ы н 5 4 4 4 - ш і 544 мұнарамен 119, 4 Алматы мұнара 28544, тікелей ҰҚЖ тіке 05 оң 544 Қонуға рұқсат берді
---	---

160-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD join right hand circuit at 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information Piper 28 on final G-ABCD 1000 футта оң шеңберге кіруге рұқсат етемін, ҰҚЖ 02 жел 320 градус секундына 1 метр температура + 5 QNH 1002 миллибар Piper 28 ақпарат үшін тікелей G-CD wind 310 degrees 1 metres per second cleared to land	G-ABCD inbound base 1000 feet for landing G-CD roger right hand circuit 1000 feet RW 02 wind 320 degrees 1 metres per second temperature + 5 QNH 1002 millibars traffic information copied G-ABCD үшінші 1000 футқа жақындадым, қону бойынша нұсқауларды сұраймын G-CD 1000 фут оң шеңбер, ҰҚЖ 02 жел 320 градус секундына 1 метр температура + 5 QNH 1002 миллиар қозғалыс туралы ақпаратты ж а з д ы м G - C D o n f i n a l Cleared to land G-CD

161-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD Балқаш мұнарасы екінші (үшінші) бойынша ҰҚЖ 05 QNH 1012 G-ABCD Balkhash Tower join right hand downwind RW05 QNH 1012	Балқаш Мұнара, G-ABCD C172, Ромео үстінде оңтүстікке қарай 5 миль 2000 фут, Bravo ақпарат қонуды сұрамын Екіншіге (үшінші) ұшамын ҰҚЖ 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing Join right hand downwind RW05 QNH 1012 G-CD

162-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD Балқаш Мұнара ҰҚЖ-да тік кіруді орындаңыз 05 жел 190 градус 5 торап QNH 1 0 1 2 G-ABCD Balkhash Tower make straight-in approach RW05 wind 190 degrees 5 knots QNH 1012	Балқаш Мұнара, G-ABCD C172, Ромео үстінде оңтүстікке қарай 5 миль 2000 фут, Bravo ақпарат қонуды сұрамын Тік ҰҚЖ-мен кіру 05 QNH 1012 G-CD Balkhash Tower G-ABCD C172 5 miles south over Romeo 2000 feet Information Bravo, for landing Straight-in RW05 QNH 1012 G-CD

163-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD сіз - қонуға екінші төртінші бұрылыста Ан-2 артынан і л е с і ң і з G-CD қону тік жолына шығуды баяндаңыз G-CD кіруді жалғастырыңыз жел 270 градус 7 торап	G-CD екінші және үшінші бұрылыс а р а с ы н д а Екінші қону бортын бақылаймын G-CD G-CD үшінші және төртінші бұрылыс а р а с ы н д а G-CD түсіндім, баяндаймын G-CD қону сызығында

G-CD number 2 follow An-2 on base	G - C D downwind
G - C D report final	Number 2 traffic in sight G-CD
G-CD continue approach wind 270 degrees 7 knots	G - C D base
	G - C D wilco
	G-CD final

164-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD үшінші бұрылысты кідірте тұрыңыз, сіз – қону үшін екінші төртіншіде АН-2 артынан ілесіңіз G-CD оң шеңберді орындаңыз, ҰҚЖ бос емес, баяндаңыз, қону сызығына қайта шығу G-CD сіз - қону үшін бірінші қону сызығында 6 мильдегі АН-2 алдында қонуға қысқа кіруді орындаңыз G-CD extend downwind number 2 follow An-2 on 4 miles final G-CD orbit right due traffic on the RW report again on final G-CD number 1 make short approach An-2 on 6 miles final	Екінші АН - 2 қонуының үшінші бұрылуын кідіртемін, G-CD бақылаймын G-CD оң шеңберді орындаймын G - C D қысқа кіру Extending downwind number 2 An-2 in sight G - C D Orbiting right wilco G-CD Short approach G-CD

165-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD конвейерден ұшып шығуға рұқсат етемін н е м е с е G-CD тағы бір шеңбер жасаңыз үшіншіде баяндаңыз G-CD cleared touch and go o r G-CD unable to approve due traffic make full stop RW 05 cleared to l a n d o r G-CD make another circuit report downwind	G-CD конвейерден ұшып шығуды с ұ р а й м ы н G-CD конвейерінен ұшуға рұқсат е т і л г е н G-CD орындаймын G-CD request touch and go Cleared touch and go G-CD RW 05 cleared to land for full stop G-CD Wilco G-CD

166-кесте

Диспетчер	Пилот
G-CD екінші айналымға шығыңыз, ҰҚЖ бос емес. G-CD Go around aircraft on the RW G-CD түсіндім, екіншіде баяндаңыз. G-CD Roger report down wind	Екінші айналымға шығамын, G-CD Going around G-CD Екінші айналымға шығамын, G-CD Going around G-CD

167-кесте

Диспетчер	Пилот
G-ABCD, түсіндім ҰҚЖ 2000 фут ұшу, QNH 1012 аймақтан шығу баяндаңыз G-ABCD roger maintain 2000 feet VFR QNH 1012 report crossing control zone boundary G-CD Karaganda Information on 122,4	G-ABCD C 172 КҰҚ Балқаштан Қарағандыға биіктігі 2000 фут, POMEО үстінде 52, диспетчерлік аймақтан шығу 05 G-ABCD C 172 VFR from Balkhash to Karaganda 2000 feet over ROMEО at 52, will cross control zone boundary at 05 G-CD over control zone boundary 2000 фут Karaganda Information on 122,4 G-CD

".

2. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Азаматтық авиация комитеті:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

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

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

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

*Қазақстан Республикасының
Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрі*

Б. Атамкулов

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