

"Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларын бекіту туралы"
Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін
атқарушының 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар
енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2021 жылғы 30 қарашадағы № 623 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2021 жылғы 8 желтоқсанда № 25594 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12360 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларында:

1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"1-тарау. Жалпы ережелер";

3-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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 қатерін 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 пунктіден өзге нұсқау болмаса, күтетін, ҰҚЖ-ны,

кедергілерді шектеу бетін, ILS/MLS сындарлы, сезімтал аймағын қорғауға арналған белгілі бір орын;

21) тұрақ орны (бұдан әрі – 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 аймақтың 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 (ФАТО) – үстінен қалықтап тұру немесе қону режиміне дейін қонуға кіру маневрінің түпкі кезеңі орындалатын және одан көтеріліп ұшу маневрі басталатын белгіленген аймақ. ФАТО-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:

кұрғақ 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 онай 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 қатуға қарсы өңдеуге арналған ұшақтың тұрағына ішкі орнату аймағын және екі немесе бірнеше жылжымалы мұз қатуға 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.";

2-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-тарау. Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету тәртібі";

8-тармақтың 9) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

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

9-тармақтың 9) тармақшасы мынадай редакцияда жазылсын:

"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;"

10-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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 азаматтық авиация 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.";

12-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

мынадай мазмұндағы 13-1, 13-2 және 13-3-тармақтармен толықтырылсын:

"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.

13-2. Әуеайлақтың жұмыс алаңын күнделікті жедел және бақылап қарау (1-денгейдегі 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 (ӘҚҚК) әуеайлақ органдарына және аэронавигациялық ақпарат қызметтеріне (ААҚ) беру үшін тиісті құралдардың пайдалану мәртебесі туралы уақтылы және дәл ақпаратты кезең-кезеңімен алу.

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 ӘҚҰ 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 пунктіден арнайы рұқсат алғанға дейін ҰҚЖ-ға қайта келмейді.

Әуеайлақ қызметінің маманы әуеайлақ диспетчерлік пунктіден 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 ұшқыштын/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.";

14-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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 тереңдеуі 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.";

мынадай мазмұндағы 14-1, 14-2 және 14-3-тармақтармен толықтырылсын:

"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.

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

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 жанартылып 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.";

15-тармақта 2) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

18-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

20 және 21-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

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.";

118-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

126-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"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.";

132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140 және 141-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"132. ҰҚЖ бетінің жай-күйін әуеайлақ 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)

кұрғақ (dry)

кұрғақ 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).

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.

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

135. ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалау шеңберінде әуесайлақ 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.

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.

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.

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.

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.

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

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.";

2-қосымша осы бұйрыққа 1-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

3-қосымша осы бұйрыққа 2-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

8-қосымша осы бұйрыққа 3-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

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

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

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

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

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

Қазақстан Республикасының
Индустрия және инфрақұрылымдық
даму министрі

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасының
Қорғаныс министрлігі

Б. Атамкулов

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық даму
министрінің
2021 жылғы 30 қарашадағы
№ 623 Бұйрығына
1-қосымша
Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына
2-қосымша

ҰҚЖ бетінің жай-күйін бағалау және деректерді хабарлау

1-тарау. Жалпы ережелер

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.

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.

RWYCC беттің 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.

RWYCC бағаланатын ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін хабарланады.

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.

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

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

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 ененен аз болса.

- 2) Ситуациялық хабардарлық бөлімі:

ҰҚЖ қысқартылған ұзындығы;
ҰҚЖ-дағы қар түсіру;
ҰҚЖ-дағы борпылдақ құм;
ҰҚЖ-дағы химиялық реагенттер;
ҰҚЖ-дағы қар құрсаулары;
БРЖ-дағы қар құрсаулары;
ҰҚЖ жанындағы қар құрсаулары;
РЖ күйі;
перрон күйі;
мемлекет бекіткен ілінісу коэффициентінің мәні және қолданылатын жабдық;
ескертулер ашық мәтінмен.

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.

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.

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

- 1) RWYCC өзгерістері;
- 2) ластану түрінің өзгеруі;

3) деректері 1-кестеге сәйкес хабарланатын ластану алаңының өзгеруі;

4) 2-кестеге сәйкес ластану тереңдігінің өзгеруі;

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

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

Ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу бөлімі.

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.

Бұл бөлімде келесі ақпарат кіреді:

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.

Бағалауды дайындалған персонал жүргізген күн мен уақыт (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 RWCSS 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

Мысалы, RWCSS-тің 5/5/2-ден 5/5/3-ке өзгеруі маңызды болып саналады.

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

RWCSS тағайындау рәсімдері төменде осы қосымшада келтірілген;

5) ластану ауданы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен көрсетіледі.

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

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

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, хабарламадағы тиісті белгіге пайдаланушыға ақпараттың жоқтығын көрсету үшін (/NR/) "NR" қосу керек.

Кесте 1. 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:

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

Мысалы, бастапқы хабарлама:

5/5/5 100/100/100 02/02/02 SLUSH (БАТПАҚ)/SLUSH (БАТПАҚ) / SLUSH (БАТПАҚ)

Бұл мысалда толық ақпараттық жол пайдаланылмайды;

2) 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);

3) 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);

4) 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 3 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

1-ескерту. 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 БАТПАҚды болып саналады).

2-ескерту. БАТПАҚ, СУЛЫ ҚАР және ҚҰРҒАҚ ҚАР үшін 03 (3 мм) тереңдіктің минималды мәні болып табылады, онда тереңдіктің мәні одан жоғары болады.

3-ескерту. 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;

5) 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-күй 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;

6) RWCSS 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.

Ахуалдық хабардарлық бөлімі:

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

Бұл бөлімде келесі ақпарат болуы керек:

1) ҰҚЖ қысқартылған ұзындығы (REDUCED RUNWAY LENGTH).

Бұл ақпарат NOTAM РДП (LDA) әсер ететін жарияланған қашықтықтардың жаңа жиынтығымен жарияланған кезде белгілі бір жағдайларда 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) R 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 ӨНДЕЛГЕН);

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 емес.

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]

Толық ақпараттық жол

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).

ҰҚЖ бағалау және ҰҚЖ жай-күйінің кодын беру

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

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

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

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.

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

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.

RWYCC 3-кесте арқылы анықталады.

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

ластану түрі;

ластану тереңдігі;

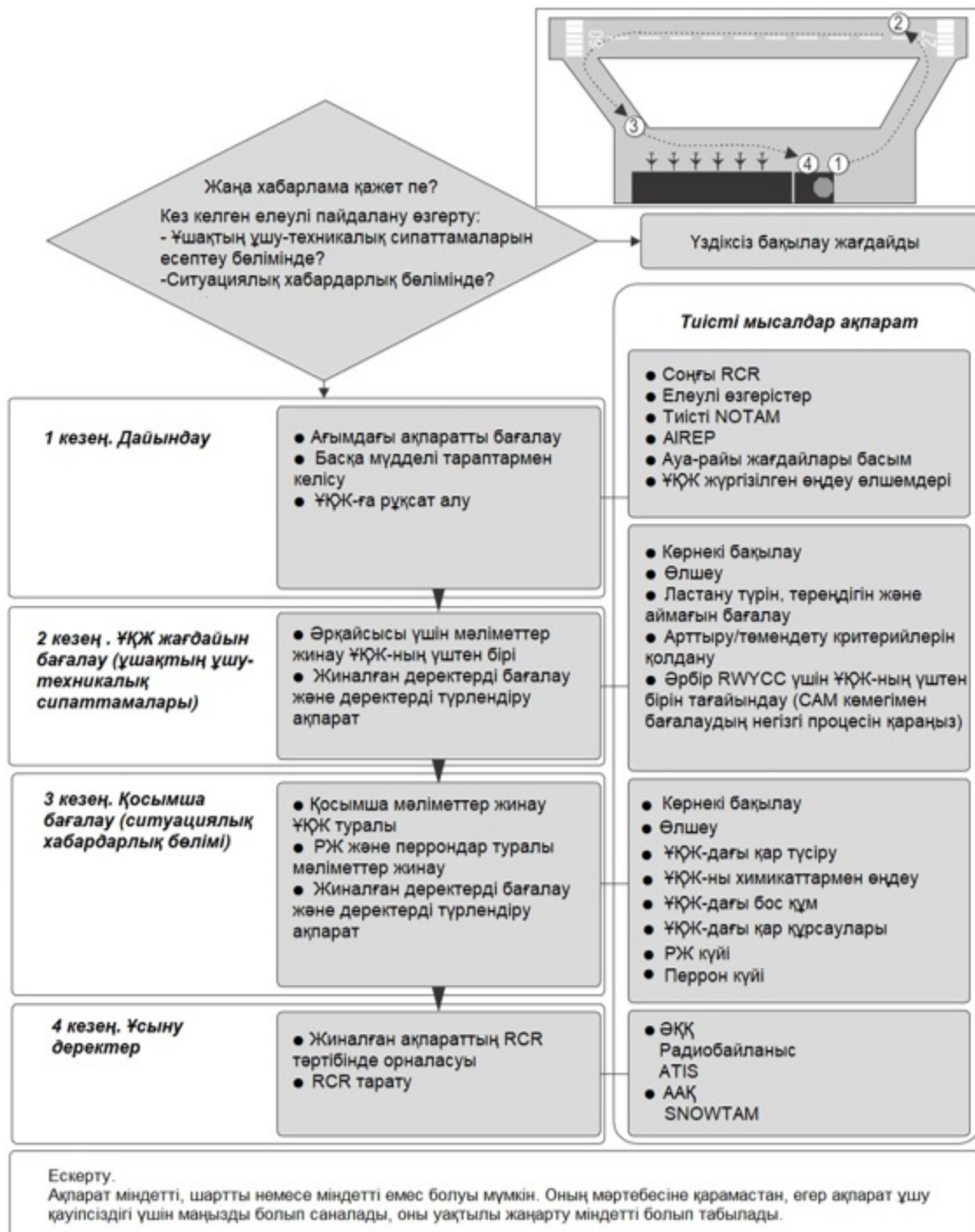
сыртқы ауа температурасы. Мүмкіндігінше ҰҚЖ бетінің температурасын пайдаланған жөн.

Ескерту. 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.

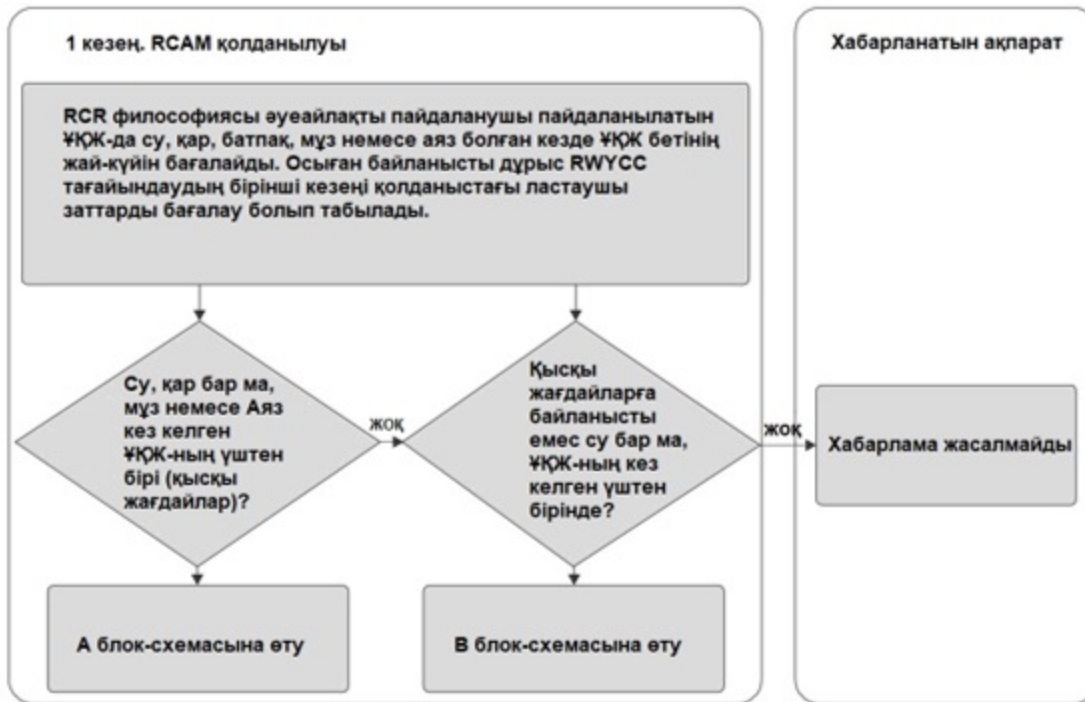
Шық нүктесінің температурасының аз таралуы ауа массасының конденсацияға жақын екенін көрсетеді, бұл көбінесе нақты жауын-шашынмен, қысқа мерзімді жауын-шашынмен, жауын-шашынға жақындауымен немесе тұманның пайда болуымен байланысты.

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.

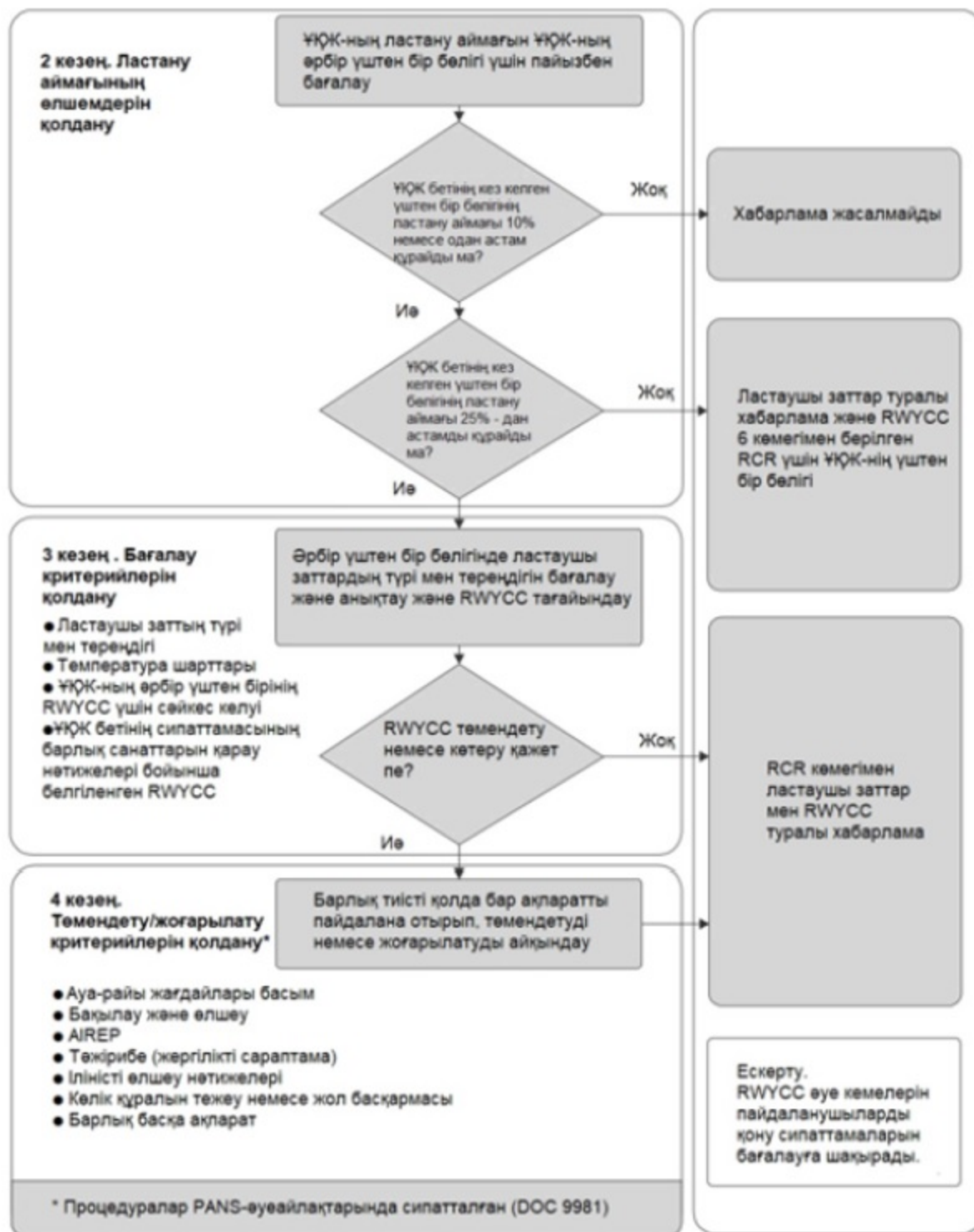
Әуеайлақтарды пайдаланушылар байқауларды тайғақ жағдайының индикаторы ретінде пайдаланады, бірақ бақылаулар қорытындыларды қалыптастыру үшін ақпараттың жалғыз көзі ретінде пайдаланылмайды.



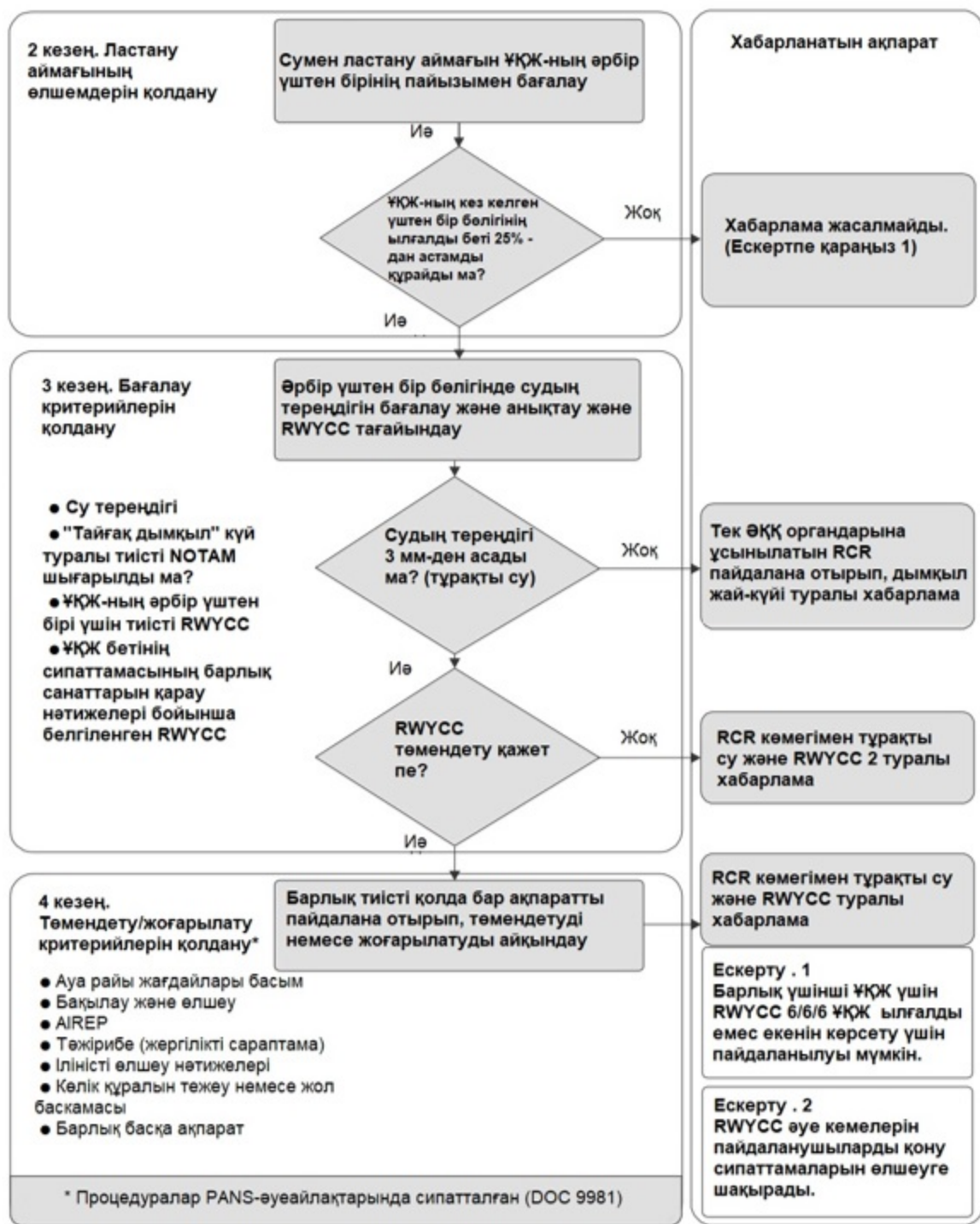
1-блок-схема . ҰҚЖ жағдайын бағалаудың жалпы процесі



2-блок-схема. RCAM көмегімен негізгі бағалау процесі



3-блок-схема. А процесі.



4-блок-схема. В процесі

Берілген 5, 4, 3 немесе 2 RWYCC кодтары жоғарылатынбайды.

Берілген 1 немесе 0 RWYCC кодтарын арттыру тек келесі процедураларды 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 RWCSS 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 RWCSS коды жоғарылаған кезде, ҰҚЖ бетінің жай-күйі берілген кодтан төмен нашарламағанына көз жеткізу мақсатында ҰҚЖ беті неғұрлым жоғары RWCSS 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.

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

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

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

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.

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

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.

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

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

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 катысы бар рәсімдерге сәйкес пайдаланылады:

бағалау критерийлері және

бағалауды төмендету критерийлері.

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) күй кодын беру

ҰҚЖ жай-күйінің сипаттамасы	ҰҚЖ жай-күйінің коды (RWYCC)
• ҚҰРҒАҚ	6
• АЯЗ • СУЛЫ (ҰҚЖ-ның кез келген көрінетін қақырықпен немесе тереңдігі 3 мм-ге дейінгі сумен жабылған беті) • БАТПАҚ (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда) • ҚҰРҒАҚ ҚАР (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда) • СУЛЫ ҚАР (тереңдігі 3 мм дейін қоса алғанда)	5
• ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР (қоршаған орта температурасы -15 °C және одан төмен)	4
• СУЛЫ ("тайғақ сулы" ҰҚЖ) • ҚҰРҒАҚ ҚАР (тереңдігі 3 мм-ден астам) • СУЛЫ ҚАР (тереңдігі 3 мм-ден астам) • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАРДЫҢ БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР (кез келген тереңдік) • БЕТІНДЕГІ СУЛЫ ҚАР • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР (кез келген тереңдігі) • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР (қоршаған ауаның температурасы -15 °C жоғары)	3
• ТҰРАҚТЫ СУ (тереңдігі 3 мм-ден астам) • БАТПАҚ (тереңдігі 3 мм-ден астам)	2
• МҰЗ	1
• СУЛЫ МҰЗ • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР БЕТІНДЕГІ СУ • МҰЗ БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР НЕМЕСЕ СУЛЫ ҚАР	0

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

Тежеудің тиімділігі жөніндегі ұшқыштың мәлімдемесі	Сипаттама	Ұ Қ Ж 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 жокқа дейін тежеудің нашарлауы немесе бойлық басқару белгісіз	0

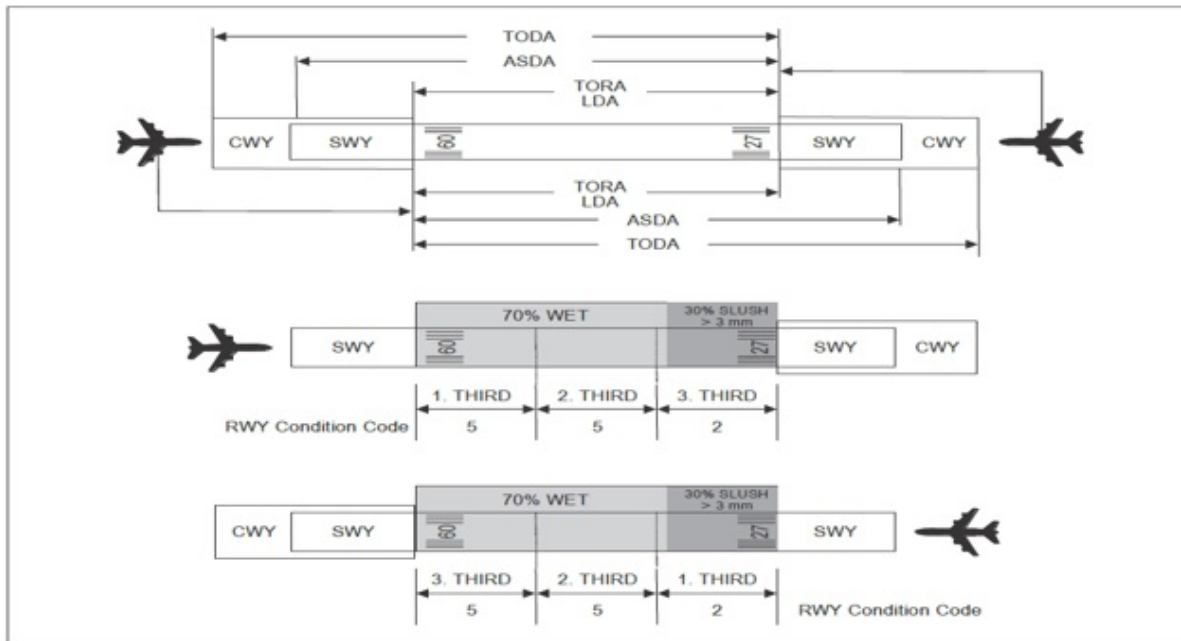
5-кесте. ҰҚЖ күйін бағалау матрицасы (RCAM)

ҰҚЖ күйін бағалау матрицасы (RCAM)						
Бағалау критерийлері		бағалауды төмендету критерийлері				
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	С ы р т қ ы температура -15°c және одан төмен: ● НЫҒЫЗДАЛҒАН 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
	● СУЛЫ ("тайғақ сулы" ҰҚЖ) ● ТЫҒЫЗДАЛҒАН					

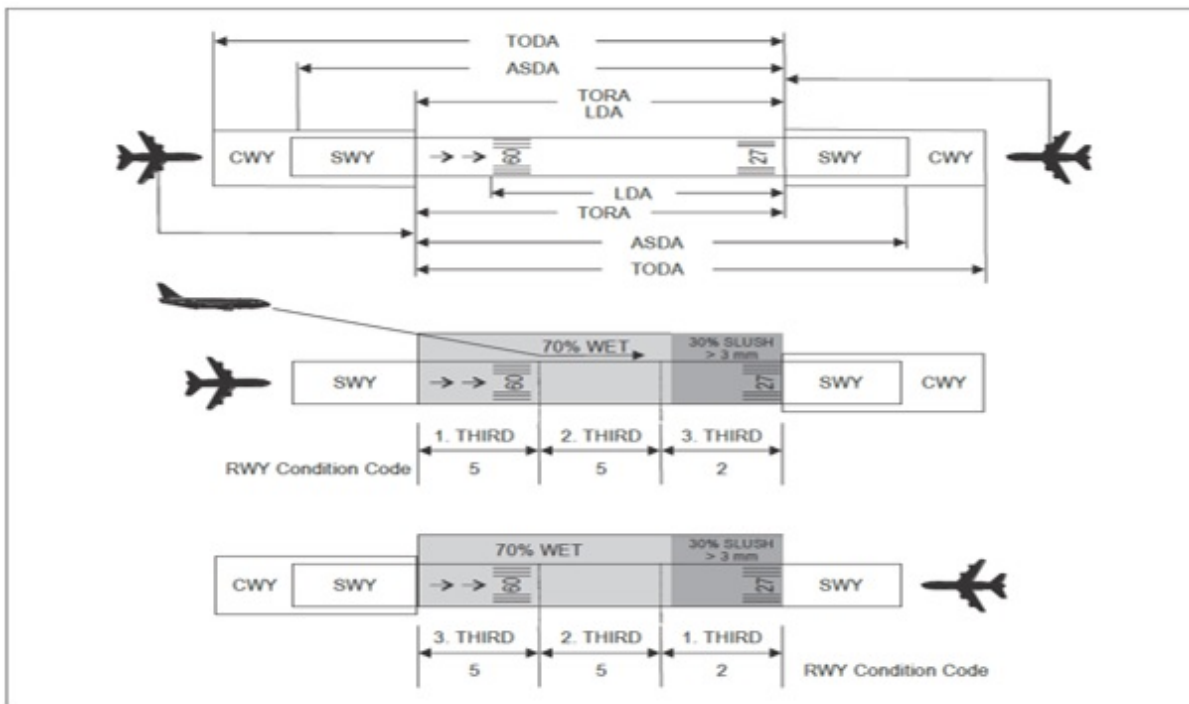
3	ҚАР БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР немесе СУЛЫ ҚАР (кез келген тереңдік) Тереңдігі 3 мм-ден астам: • ҚҰРҒАҚ ҚАР • СУЛЫ ҚАР қоршаған орта температурасы - 15°C¹ жоғары • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР	Тежеуіш доңғалақтарына күш салу үшін тежеу кезіндегі нашар баяулау минимумнан гөрі жоққа дейін тежеудің нашарлауы немесе бойлық басқару белгісіз	ОРТАША	0,39-0,37	0,35-0,30	0,36-0,32
2	Судың немесе батпақтың тереңдігі 3 мм-ден астам: • ТҰРАҚТЫ СУ • БАТПАҚ	Тежеу кезінде баяулау немесе бойлық басқару орташадан жаманға дейін	ОРТАШАДАН ЖАМАНҒА ДЕЙІН	0,36-0,35	0,29-0,26	0,31–0,27
1	• МҰ32	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 МҰ32 • ТЫҒЫЗДАЛҒАН ҚАР БЕ-ТІНДЕГІ СУ2 • М Ұ 3 БЕТІНДЕГІ ҚҰРҒАҚ ҚАР НЕМЕСЕ СУЛЫ ҚАР2	Тежеуіш доңғалақтарына 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

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.

Runway Condition Assessment Worksheet																																																	
Assess the % coverage of runway contamination for each runway third																																																	
Aerodrome Date/Time (UTC) of assessment (MMDDhhmm) Lower Runway Designator °C Outside Air Temperature Initials	< 10% coverage RWYCC - 6 for that third. No contaminant is reported ≥ 10% - ≤ 25% coverage RWYCC - 6 for that third. Report contaminant at 25% coverage > 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)																																																	
1st RWY Third 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	2nd RWY Third 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																																																
3rd RWY Third 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																																																	
<table border="1"> <tr> <td>Dry 6 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Frost 5 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td>Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow</td> </tr> <tr> <td colspan="2">-15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4</td> <td colspan="2">Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Ice % Cov. 25/50/75/100 1</td> <td colspan="2">Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> </table>	Dry 6 % Cov. 25/50/75/100	Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100	Frost 5 % Cov. 25/50/75/100	Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100	Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100	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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100		<table border="1"> <tr> <td>Dry 6 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Frost 5 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td>Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow</td> </tr> <tr> <td colspan="2">-15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4</td> <td colspan="2">Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Ice % Cov. 25/50/75/100 1</td> <td colspan="2">Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> </table>	Dry 6 % Cov. 25/50/75/100	Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100	Frost 5 % Cov. 25/50/75/100	Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100	Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100	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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100	
Dry 6 % Cov. 25/50/75/100	Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100	Frost 5 % Cov. 25/50/75/100	Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100																																														
Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																														
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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																															
Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100																																															
Dry 6 % Cov. 25/50/75/100	Wet (Damp) 5 % Cov. 25/50/75/100	Frost 5 % Cov. 25/50/75/100	Slippery Wet (Below Min Friction Level Classification) 3 % Cov. 25/50/75/100																																														
Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																														
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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																															
Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100																																															
<table border="1"> <tr> <td>Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100</td> <td>Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Depth: 3mm or less Assessed depth (mm):</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Mark depth only for Standing Water, Slush, Wet or Dry Snow. Any snow on top of compacted snow</td> </tr> <tr> <td colspan="2">-15°C or below % Cov. 25/50/75/100 4</td> <td colspan="2">Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Ice % Cov. 25/50/75/100 1</td> <td colspan="2">Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100</td> </tr> </table>	Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100	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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100		Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100																														
Standing Water 2 % Cov. 25/50/75/100	Slush 5 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Wet snow or Dry snow 3 3mm or less % Cov. 25/50/75/100	Dry or wet snow on compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																														
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		Above -15°C Compacted snow 3 % Cov. 25/50/75/100																																															
Ice % Cov. 25/50/75/100 1		Wet ice, Water on compacted snow, snow on ice 0 % Cov. 25/50/75/100																																															
Situational Awareness Section ☐ RWY Reduced length LDA _____ m ☐ RWY Drifting snow ☐ RWY Loose sand ☐ RWY Snowbanks L of CL _____ m / R of CL _____ m ☐ TWY Snowbanks L of CL _____ m / R of CL _____ m ☐ Asym. reduced RWY width RL _____ m FM CL ☐ TWY _____ Poor ☐ Apron _____ Poor ☐ Other _____	RWY Treatment Used? Time Applied: _____ ☐ Chem. Treatment ☐ Plowed ☐ Swept ☐ Sanded ☐ Scarified ☐ Liquid ☐ Solid Notes: _____ 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) _____																																																
Adjusted RWYCC ONLY if Downgrade Assessments used Downgrade Criteria ☐ AIREP ☐ CFME ☐ Other	CFME Braking coefficient My not to be transmitted in RWY Condition Report																																																

3-сурет . ҰҚЖ жағдайын бағалау парағы

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

Әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) ұшу алаңы элементтерінің параметрлерін өлшеу және бағалау әдістемесі

Бақылауға жататын ұшу алаңы элементтерінің параметрлерін өлшеу және бағалау:

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

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, әуеайлақ 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 бөлігіндегі еңістердің күрт өзгеруі;

ұшу жолағындағы жол берілмейтін объектілер, ҚСА, СА.

2) өлшеуге ұшу алаңының мынадай параметрлері жатады:

ілінісу коэффициенті;

ҰҚЖ-дағы борпылдақ ластағыштардың тереңдігі ЖҰҚЖ бетінің тегістігі;

ұшу жолағының, СҚБ, 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 СТЖ 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 (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12408 болып тіркелген) әуеайлақтардың (тікұшақ айлақтарының) азаматтық әуе кемелерін пайдалануға жарамдылығы нормаларына сәйкестігін бағалау әдістемесінің (бұдан әрі –

ААӨПЖНБӨ) талаптарына сәйкес геодезиялық түсірілім негізінде бес жылда бір реттен сиретпей айқындалады);

ЖҰҚЖ, ұшу жолағының, СА, ҚСА, СТЖ өлшемдері (ААӨПЖНБӨ талаптарына сәйкес геодезиялық түсірілім негізінде бес жылда бір реттен сиретпей);

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

2. Топырақты әуеайлақтар (тікұшақ айлақтары):

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

бетінің жағдайы және шым жамылғысың 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.

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

4. Ілінісу коэффициенттерінің мәндері өлшеу кезінде тіркеледі.

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

6. 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.

7. 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.

8. Ұшу алаңын қарау кезінде қатты, сұйық және аралас атмосфералық жауын-шашынның (су, құрғақ және сулы қар, снюкот, 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.

9. Топырақты әуесайлақтардағы топырақтың беріктігі топырақтың жай-күйі өзгерген әрбір жағдайда айқындалады.

10. Топырақты әуесайлақтардың 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.

11. 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.

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

13. 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.

14. 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;

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

a - түсіру қадамы.

Жапсарлас ұштастыратын еңістің айырмасы мынадай формула бойынша айқындалады:

Δ

i (5, 10, 20)=in-1 (5, 10, 20)-in (5, 10, 20)

мұндағы in-1 (5,10,20) және in (5,10,20) – олардың белгілері бар кескінділердің алдыңғы және кейінгі еңісі;

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

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

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

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

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

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

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

21. 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.

22. 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.

23. 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

24. Тексеру материалдары бойынша акт жасалуы керек, онда мыналар көрсетіледі:

- 1) тексеру күні, құрылыс уақыты, әуеайлақтың жасанды төсемдерінің және әуеайлақ элементтері төсемдерінің конструктивтік кесінділерінің схемасы;
- 2) ақау табу жоспары.

25. 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	3 0 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	5 0 астам
Асфальт-бетонның мүжілуі	Жабын алаңының зақымдану пайызы, (%)	"	5 кем	5- 20	20 - 50	5 0 астам
Асфальт-бетон төсемінің соқпағы	Соқпақ тереңдігі, (мм)	"	1 0 кем	10 - 25	25 - 40	4 0 астам
Бетон (армобетон) төсем тақталарындағы жарықшақтар	Жарықшағы бар тақталар пайызы, (%)	"	5 кем	5- 10	10 - 20	2 0 астам
Бетон (армобетон) төсемдері жиектерінің нақыштары	Жиектері нақышталған тақталар пайызы, (%)	"	2 кем	2- 5	5- 10	1 0 астам
Бетонның үстіңгі бетінің қабыршақтануы	Үстіңгі беті қабыршақтанған тақталар пайызы, (%)	"	5 кем	5- 10	10 - 20	2 0 астам
Төсемнің ойыс түріндегі тегіс емес жерлері	Ойықтардың биіктігі, (мм)	"	5 кем	5- 15	15 - 25	2 5 астам
Толқын тәрізді тегіс емес жерлер	3 м ұзындықтағы дөңес биіктігі, (мм)	"	5 кем	5- 15	15 - 25	2 5 астам

26. 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.

27. 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.

Беттің тегістігінің күйін келесі кестеге сәйкес бағалау ұсынылады.

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	Сындарлы
2,0 төмен	Қанағаттанарлықсыз

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

29. 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.

30. 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.

31. 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.

32. Геометриялық нивелирлеу жұмыстарының нәтижесі бойынша келесі жағдайларды бағалау жағдайын олардың тегістігін өңдеу үшін қолданатын, жасанды

әуеайлақтық нивелирлі профильдерінің нүктелерін биіктік белгілеу каталогын құрайды.

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

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

35. Макротекстура агрегат 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.

36. 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.

37. 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.

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

39. 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.

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.

Текстураның тереңдігі – $31\,000/D2$, мұндағы D-құмның диаметрі мм.

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

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

1. 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.

2. 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:

$Dck = (nck/nжалпы)/100$ (3) онда nck – 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

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:

Сигнал беруді бағалау кезеңдері

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 үстінгі қабаты бар n	90	300	500

Тексерілетін учаскедегі жалпы тақталар саны $n_{жалпы} = 5000$ дана. 2007 жылы сигнал беруді бағалау және жабынды ресурстары айқындалды. (2) – (4) формулалары бойынша зақымданудың әрбір түрінің көрсеткіштері айқындалады.

$$D_{mp} = 100/5000 \cdot 100 = 2,0$$

$$D_{ck} = 100/5000 \cdot 100 = 2,0$$

$$D_{ш} = 500/5000 \cdot 100 = 10,0$$

(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.

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық даму
министірінің
2021 жылғы 30 қарашадағы
№ 623 Бұйрығына

2-қосымша
Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына
3-қосымша

Пішін

Әуеайлақ күйінің журналы

Әуежай: _____

Басталды: _____

Аяқталды: _____

Тексеру уақыты мен күні	Ұшу алаңын дайындауға бөлінген уақыт	Ұшу алаңы жағдайының 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	Жою мерзімдері	Ұшу алаңы ұшуға жарамдылығы туралы бастықтың (аға инженер, инженер, техник) қорытындысы	Әуеайлақ қызметі бастығы (аға инженер, 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.

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық даму
министірінің
2021 жылғы 30 қарашадағы
№ 623 Бұйрығына
3-қосымша
Азаматтық авиацияда
әуеайлақтық қамтамасыз ету
қағидаларына
8-қосымша

Ілінісу коэффициентін өлшеу құралдары мен әдістері

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.

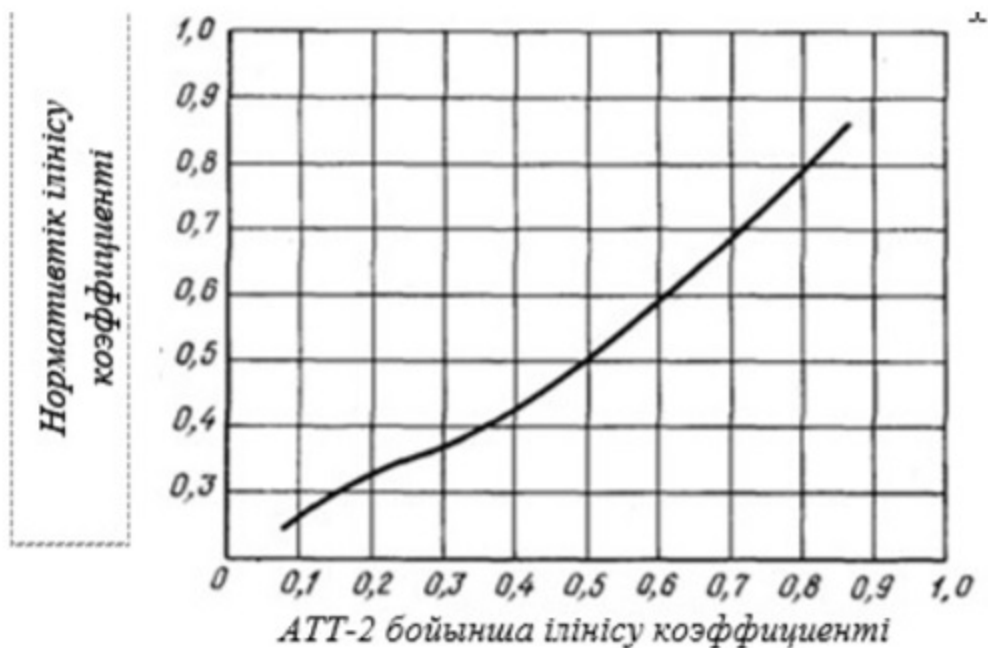
5. Егер ілінісу сипаттамалары ҰҚЖ-ның үлкен учаскелерінде айтарлықтай ерекшеленетін болса, ілінісу мәні ҰҚЖ ұзындығы 100 метр болатын әрбір учаске үшін алынуы тиіс.

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.