

"Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің 2023 жылғы 15 наурыздағы № 161 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2023 жылғы 16 наурызда № 32080 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта:

1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"1-тарау. Жалпы ережелер";

4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"4. Осы нұсқаулықта мынадай терминдер мен анықтамалар қолданылады:

1) абсолюттік биіктік – теңіздің орташа деңгейінен нүктенің немесе нүкте ретінде қабылданған объектінің деңгейіне дейінгі тік арақашықтық;

2) авариялық саты – белгісіздік сатысын, дабыл сатысын немесе апат сатысын білдіретін ортақ термин;

3) авиациялық бекітілген байланыс – басты түрде аэронавигацияның қауіпсіздігін, сондай-ақ әуе хабарламаларының тұрақтылығын, тиімділігін және үнемділігін қамтамасыз етуге арналған, белгілі бір бекітілген пункттер арасындағы электр байланыс қызметі;

4) авиациялық жылжымалы байланыс – құрамына апат және авариялық хабарламалар туралы хабарламалар үшін белгіленген жиіліктерде жұмыс істейтін апат орындарының құтқару құралдары, радиомаяктар-индикаторлар станциялары кіретін, авиациялық станциялар мен борттық станциялар арасындағы немесе борттық станциялар арасындағы жылнамалы байланыс қызметі;

5) автоматты тәуелді бақылау – оған сәйкес әуе кемесі борттық навигациялық жүйелерден және әуе кемесінің тану индексін, төрт өлшемде оның орналасқан жері туралы деректерді, қажет болған кезде, қосымша деректерді қоса алғанда, орналасқан

орнын айқындау жүйелерінен ақпарат деректерін беру желісі арқылы автоматты түрде ұсынатын бақылау әдісі;

6) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган – Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық және эксперименттік авиация қызметі саласында басшылықты жүзеге асыратын орталық атқарушы орган;

7) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым – жарғылық капиталына мемлекет жүз пайыз қатысатын, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын акционерлік қоғам;

8) апат дабылы (ұшудағы авариялық жай-күй туралы хабар) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға тікелей қауіп төнген және дереу көмек қажет болатын жағдайларда берілетін "Апатқа ұшырадым" дегенді білдіретін халықаралық кодты дабыл (СОС – телеграфты, МАҰДАҰ – радиотелефонды);

9) апат сатысы ("DETRESFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға елеулі және тікелей қауіп төнген немесе шұғыл көмек талап етілген жағдайда, негізді сенімділіктің болуын сипаттайтын жағдай;

10) аспаптар бойынша қонуға кіру – навигациялық дәлдеу жабдықтарын пайдалана отырып, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы негізінде орындалатын қонуға кіру және қону. Қонуға кіруді орындаудың екі әдісі бар:

тек бүйірінен навигациялық дәлдеуді пайдалана отырып, аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіру;

бүйірінен де тігінен де навигациялық дәлдеуді жабдығын пайдалана отырып, аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіру.

Ескертпе: бүйірінен және тігінен навигациялық дәлдеу жер үстіндегі радионавигациялық құралдардың не компьютерден берілетін жер үстіндегі, спутниктік, дербес навигациялық құралдардан келетін навигациялық деректердің немесе осы құралдар кешенінің көмегімен қамтамасыз етілетін дәлдеуді білдіреді;

11) аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы (ІАР ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – ІАР)) – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесінен немесе тиісті жағдайларда белгіленген ұшып келу бағытының басталған жерінен қонуды орындау мүмкін болатын нүктеге дейін, ал егер қону мүмкін болмаса, күту аймағындағы немесе бағыттағы кедергілерден ұшып өту өлшемшарттары қолданылатын жердегі нүктеге дейін кедергілермен соқтығысып қалуды болдырмауды көздейтін, белгіленген талаптарды сақтау кезінде пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын алдын ала көзделген маневрлер сериясы;

12) аспаптар бойынша ұшу қағидалары (бұдан әрі – АҰҚ) – ұшудың пилотаждық-навигациялық аспаптар бойынша орындалуын, ӘҚҚ органдарының әуе кемелерінің арасындағы эшелондаудың белгіленген интервалдарын бақылауды және қамтамасыз етуді көздейтін қағидалар;

13) аспаптар бойынша ұшудың стандартты бағыты (SID ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – SID)) – аспаптар бойынша әуеайлақ немесе әуеайлақтың белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан ұшып шығу нүктесіне дейін ұшу қағидалары бойынша белгіленген ұшып шығу бағыты;

14) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (STAR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – STAR)) – әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға кірудің жарияланған схемасы бойынша ұшу басталатын нүктеге дейінгі аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша белгіленген ұшып келу бағыты;

15) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету – диспетчерлік аудандарда бақыланатын ұшуларға диспетчерлік қызмет көрсету;

16) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) – оның заңды құзыретінде тұрған, ӘҚК ауданындағы (аудандарындағы) бақыланатын ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган;

17) ауысудың абсолюттік биіктігі – абсолюттік биіктік, онда немесе одан төмен тік жазықтықтағы ӘК орналасуы абсолюттік биіктік шамасымен берілетін абсолюттік биіктік;

18) аэроторап – онда ұшуды ұйымдастыру мен орындау әуе қозғалысына қызмет көрсету және басқару органдарымен арнайы келісуді және үйлестіруді қажет ететін, таяу орналасқан әуеайлақтар;

19) аэроторап ауданы – арнайы келісу мен үйлестіруді қажет ететін ұшуларды ұйымдастыру мен орындау үшін екі және одан көп жақын орналасқан әуеайлақтары бар белгіленген өлшемдегі әуе кеңістігінің бөлігі;

20) әуе жағдайының индикаторы – әуе кемелерінің орналасқан жері мен қозғалысы, сондай-ақ басқа да қажетті ақпарат көрсетілетін электрондық индикатор;

21) әуе кемелерінің жақындауы – ұшқыштың немесе ӘҚК органы персоналының пікірі бойынша әуе кемелерінің (бұдан әрі – ӘК) арасындағы қашықтық, сондай-ақ олардың салыстырмалы орналасқан жері мен жылдамдығы осы ӘК қауіпсіздігіне қауіп төндіруі мүмкін болатын жағдай, ол былайша жіктеледі:

соқтығысу тәуекелі – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде күрделі соқтығысу қаупі туындаған жағдайлардың санаты;

ұшу қауіпсіздігіне кепілдік берілген жоқ – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде осы әуе кемелерінің қауіпсіздігіне қатер төндіруі мүмкін жағдайлардың санаты;

соқтығысу қаупі болмаған – ӘК-нің жақындауы нәтижесінде соқтығысу қаупі болмаған жағдайлардың санаты;

тәуекел анықталмады – жеткілікті толық ақпараттың болмауы орын алған соқтығысу тәуекелін анықтауға мүмкіндік бермейтін немесе жеткілікті сенімді

деректер жоқ болатын немесе қолда бар деректер бір-біріне қайшы келетін ӘК жақындау жағдайларының санаты және бұл тәуекел дәрежесін айқындауға мүмкіндік бермейді;

22) әуе кемесінің тану индексі – әуе кемесінің шақыру белгісіне ұқсас немесе оның екі жақты байланыс үшін "ауа – жер" деген шақыру белгісінің кодтық баламасын білдіретін және әуе қозғалысына қызмет көрсетудің жердегі байланыс желісінде әуе кемесін тану үшін қолданылатын әріптер, сандар тобы немесе олардың комбинациясы;

23) әуе қозғалысына қызмет ауданы (бұдан әрі – ӘҚҚА) – әуе қозғалысына қызмет көрсету шекараларында аудандық диспетчерлік орталықтан диспетчер олардан тыс әуе трассалары мен бағыты бойынша жүзеге асыратын, белгіленген мөлшердегі әуе кеңістігінің бөлігі;

24) әуе қозғалысына қызмет бағыты – әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында қозғалыс ағынын бағыттауға арналып белгіленген бағыт;

25) әуе қозғалысына қызмет маманының лауазымдық нұсқаулығы – осы әуе қозғалысына қызмет органының (ӘҚҚ қызметі маманының) ерекшелігін ескере отырып, нақты лауазымға (нақты тұлғаға) қолданылатын үлгі лауазымдық нұсқаулықтың және оның жұмыс жағдайлары негізінде әзірленген құжат;

26) әуе қозғалысына қызмет тапсыру шебі – осы әуе кемесінің әуе қозғалысына қызметі бір ӘҚҚ органынан екіншісіне тапсырылатын әуе кемесін жермен жүру басқару бағытында немесе ұшу траекториясында белгіленген шеп;

27) әуе қозғалысына қызмет хабарламаларын жинау пункті – әуе қозғалысына қызмет және ұшып шығу алдында ұсынылатын ұшу жоспарларына қатысты хабарламаларды алу мақсатында құрылатын әуе қозғалысына қызмет органы.

Әуе қозғалысына қызмет жинау пункті аэронавигациялық ақпаратпен қызмет көрсету функцияларын қамтуы мүмкін;

28) әуе қозғалысына қызметінің бақылау жүйесі – ADS-B, ЕШРЛ, БШРЛ жүйелері немесе әуе кемесін тануға мүмкіндік беретін кез келген басқа да салыстырмалы жерүсті жүйесі түсінігін беретін ортақ термин;

29) әуе қозғалысы ағынын ұйымдастыру (АТІS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – АТІS)) – әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің өткізу қабілетін барынша мүмкіндігінше пайдалануды және әуе қозғалысының көлемін мәлімделген өткізу қабілетін сәйкестендіруді қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдамдатылған ағынына жәрдемдесу мақсатында құрылатын қызмет ;

30) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің маневр жасау алаңындағы кедергілері бар әуе кемелерінің арасында соқтығысуларды болдырмауға арналған, бақыланатын әуе кеңістігінде, сондай-ақ әуе кемесінің әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу үшін көрсетілетін қызмет;

31) әуе қозғалысының қарқындылығы – ӘҚҚ (ӘҚҚ секторы, трасса, трасса учаскесі, әуеайлақ ауданы) арқылы бір уақыт бірлігінде өтетін әуе кемелерінің саны;

32) әуе қозғалысын ұйымдастыру – әуе кемелерінің қауіпсіз әрі тиімді ұшуын қамтамасыз етуге бағытталған және әуе кеңістігін ұйымдастыру, әуе қозғалысының ағыны мен қызмет көрсетуін ұйымдастыру бойынша функцияларды көздейтін іс-шаралар кешені;

33) әуе қозғалысының тығыздығы – әуе кеңістігі көлемінің бірлігінде (әуе трассасында, берілген эшелонда, ӘҚҚ аймағында (ауданында) немесе секторында) бір мезгілде тұрған әуе кемелерінің саны;

34) әуеайлақ ауданы (тораптық диспетчерлік аудан (Terminal control area (ТМА) – бір немесе бірнеше ірі әуеайлақтардың маңында ӘҚҚ маршруттарының түйісетін орнында құрылатын диспетчерлік аудан;

35) әуеайлақтық диспетчерлік пункт – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган;

36) әуеайлақтағы атмосфералық қысым (QFE ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – QFE)) – ұшу-қону жолағының шегі деңгейіндегі атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрдегі (бұдан әрі – сын. бағ.мм.), миллибардағы (бұдан әрі – мбар) немесе гектопаскальдегі (бұдан әрі – гПа) мәні;

37) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету – әуеайлақ қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету;

38) әуеайлақтың артуы – қону алаңының ең жоғарғы нүктесінің абсолюттік артуы;

39) әуеайлақтың минимумы – көрудің мәні (ұшу-қону жолағындағы көрушілік), бұлттардың төменгі шекарасы биіктіктігінің (тігінен алғандағы) ең төмен жол берілетін мәні, бұл ретте осы әуеайлақта әуе кемесінің осы үлгісінің ұшуы мен қонуын орындауға рұқсат етіледі;

40) әуедегі жағдай – әуе кеңістігінің белгілі бір ауданында әуе кемелері мен басқа да объектілердің тік және көлденең жазықтықтардағы бір мезгілде өзара орналасуы;

41) әріпті басатын байланыс – тізбек бойынша берілетін барлық хабарламалардың жазбасын тұрақты түрде, автоматты басып шығаратын әрбір терминалда тізбекті қамтамасыз ететін, байланыс;

42) бағдар – әдетте бұрыш градустарымен бейнеленетін солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін, әуе кемесінің бойлық осі бар бағыт;

43) бағдарларды жоғалту – ұшу тапсырмасын орындау мақсатында ұшудың бағытын анықтау үшін қажетті пилот (экипаж) өзінің тұрған орнын дәл анықтай алмайтын жағдай;

44) бақыланатын әуеайлақ – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін әуеайлақ;

45) бақыланатын ұшу – диспетчерлік рұқсаты болған кезде бақыланатын әуе кеңістігінде орындалатын және оларды диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз ететін ұшу;

46) бақыланбайтын әуеайлақ – әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылмаған әуеайлақ (уақытша әуеайлақты қоспағанда);

47) балама бағыт – әуе кемесінің пайдаланушылары негізгі бағыт жабық немесе онда шектеулер енгізілген жағдайда таңдайтын бағыт;

48) барометрлік биіктік – барометрлік биіктік өлшегіш шәкілінде белгіленген атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі;

49) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында және ұшу тапсырмасында қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ;

50) бастапқы радиолокатор – шағылысатын сигналдарды пайдаланылатын радиолокациялық жүйе;

51) белгісіздік сатысы ("INCERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға қауіпсіздікке қатысты сенімсіздіктің болуын сипаттайтын жағдай;

52) бойлық эшелондау – әуе кемелерінің уақыт немесе жол желілерінің бойлық қашықтығы бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;

53) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) – құрлық (су) пен бұлттардың ең төменгі қабатының төменгі шекарасы арасындағы тік арақашықтық. Бұлттардың төменгі шекарасын айқындау мүмкін болмаған жағдайда, тік көріну мәнін қолдану керек;

54) бүйірлік эшелондау – әуе кемелерінің олардың жол желілері арасында қашықтық немесе бұрыштық таю бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;

55) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағдарларды көрсету арқылы әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

56) глиссада – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіне арналған тік бағыттау үшін белгіленген әуе кемесінің төмендеу бейіні;

57) дабыл сатысы ("ALERFA" кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігі үшін үрей бар жағдай;

58) демалыс уақыты – ӘҚҚ маманы барлық лауазымдық (қызметтік) міндеттерін атқарудан босатылған және ол өз қалауы бойынша пайдалана алатын жұмыс (қызметтік) уақыты кезеңдерінен кейін және/немесе оған дейінгі белгіленген үздіксіз уақыт кезеңі ;

59) деректерді тарату желісі бойынша байланыс – деректерді тарату желісі бойынша хабарламалармен алмасуға арналған байланыс түрі;

60) деректерді тарату желісі бойынша "диспетчер – пилот" байланысы (CPDLC ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – CPDLC)) – деректерді тарату желісін

пайдалана отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында диспетчер мен пилот арасындағы байланыс құралы;

61) диспетчерлік аймақ – (CTR) – жер бетінен белгіленген жоғары жайылған бақыланатын әуе кеңістігі;

62) диспетчерлік ақпарат – ӘҚҚ органдары әуе кемесінің экипажына беретін метеорологиялық жағдайлар, әуе жағдайы, радиотехникалық және электротехникалық құралдар жұмысы, әуежайлардың жай-күйі туралы ақпарат және ұшуды орындауға қажетті басқа мәліметтер;

63) диспетчерлік аудан (СТА) – жер бетінде белгіленген шекарадан жоғары жайылған бақыланатын әуе кеңістігі;

64) диспетчерлік нұсқау – ұшуға арналған және орындалуға міндетті тапсырманы орындауға байланысты әуе кемесінің пилотына (экипажына) ӘҚҚ органының нұсқау;

65) диспетчерлік рұқсат – ұшуды орындауға байланысты әуе кемесінің экипажына ӘҚҚ органы беретін және ұшудың тиісті шарттары мен белгіленген қағидаларына негізделген рұқсат;

66) диспетчерлік ұсыным – әуе кемесінің экипажына ұшуды орындауға қатысты шаралар қабылдау бойынша, экипаждың қалауы бойынша пайдаланылатын ұсыным;

67) ерекше жағдай – авиациялық техниканың кенеттен ақаулығы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес әрекеттерді орындауды талап ететін жағдайларға әуе кемесінің түсуі нәтижесінде пайда болатын ахуал;

68) есептік келу уақыты:

аспаптар бойынша ұшу кезінде – аспаптар бойынша қонуға кірудің маневрін орындау болжанатын навигациялық құралдармен белгіленген нүктеге әуе кемесі келуінің есептік уақыты немесе осы әуеайлақпен байланысты навигациялық құралдар болмаған кезде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген уақыты;

КҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген есептік уақыты;

69) жақындауда диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) келуіне және одан ұшып шығуына байланысты ұшуға диспетчерлік қызметін көрсету;

70) жақындаудың диспетчерлік пункті – ӘҚҚ органдары бір немесе бірнеше әуеайлақтарға келетін немесе олардан ұшып кететін әуе кемелерінің бақыланатын ұшуына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін диспетчерлік пункт;

71) жауап бергіштің (транспондердің) міндетті түрде болуы талап етілетін әуе кеңістігінің аймағы (TMZ) – онда ұшқан кезде белгіленген рәсімдерге сәйкес пайдаланылатын бақылау жүйесіне арналған жауап бергіштің әуе кемесін міндетті жабдықтау талап етілетін ұшу кезіндегі белгілі бір өлшемдегі әуе кеңістігінің аймағы;

72) жедел дабыл (BBB – телеграфты, "PAN PAN" – радиотелефонды) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға ықтимал қауіп жағдайларында берілетін халықаралық дабыл;

73) жол желісі – әуе кемесінің ұшу траекториясының жер бетіндегі проекциясы, оның кез келген нүктесіндегі бағыты әдетте солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін бұрыш градустарында көрсетіледі ;

74) жұмыс орны – ӘҚК персоналының әуе қозғалысына қызмет көрсетудің барлық түрлерін не оның бір бөлігін ұсынуы жөніндегі талаптарды қанағаттандыратын арнайы жабдықталған үй-жай не өзге де жарақтандырылған орын;

75) жұмыс орнында болу уақыты (тікелей ӘҚК) – ӘҚК маманы жұмыс орнында бола отырып, өз құзыреті шеңберінде және лауазымдық нұсқаулыққа сәйкес өкілеттіктерді жүзеге асыратын уақыт кезеңі;

76) жұмыс уақыты – ӘҚК маманы аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші белгілеген еңбек тәртібі қағидаларына және еңбек шартының талаптарына сәйкес лауазымдық міндеттерін, сондай-ақ жұмыс уақытына жататын өзге де уақыт кезеңдерін орындайтын уақыт кезеңі;

77) көзбен шолып метеорологиялық жағдайлар-белгіленген минимумдарға сәйкес келетін немесе олардан асатын көріну қашықтығының, бұлттарға дейінгі қашықтықтың және бұлттардың төменгі шекарасының биіктігінің шамаларында көрсетілген метеорологиялық жағдайлар;

78) көзбен шолып ұшу – әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша пилот (ұшқыш) оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу;

79) көзбен шолып ұшу қағидалар (бұдан әрі – КҰҚ) – пилоттың әуе жағдайына көзбен шолып бақылау жолымен әуе кемелері мен әуедегі басқа материалдық объектілер арасында белгіленген аралықтар сақталатын қағидалар;

80) көп позициялы қабылдау жүйесі (MLAT) – екінші шолу радиолокаторының (ҚШРЛ) (жауаптар немесе сквиттерлер) қабылдау-жауап беру сигналдарының негізінде орналасқан жерді айқындауға арналған конфигурациядағы жабдық жиынтығы, онда негізінен сигналдардың келу уақытының айырмасын (TDOA) айқындауға негізделген әдіс пайдаланылады. Қабылданған сигналдардан тану туралы ақпаратты алуға болады;

81) көрінушілік – авиациялық мақсаттар үшін көрінушілік мынадай анағұрлым көп шамаларды білдіреді:

ашық реңде бақылау кезінде жерге жақын орналасқан, қолайлы өлшемдердегі қара объектіні ажыратуға және тануға болатын, ең үлкен арақашықтық;

жарық емес реңде жарық күші шамамен 1000 кандел (кд) болатын, оттарды ажыратуға және тануға болатын ең үлкен арақашықтық;

82) крейсерлік эшелон – ұшудың едәуір бөлігі ішінде ұсталатын эшелон;

83) күнтізбе – бір күнде рұқсат беру қабілеті бар уақыт сәтін анықтау негізін қамтамасыз ететін уақытты дискретті есептеу жүйесі (ИСО 19108);

84) күрделі метеорологиялық жағдайлар (бұдан әрі – КМЖ) – метеорологиялық көріну 2000 метр және одан аз және (немесе) олардың жалпы саны екі октанттан астам болғанда бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 метр (650 фут) және одан төмен болатын жағдайлар;

85) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа және/немесе қонуға кіру кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақтың (әуе торабының) ауданындағы үстінде белгіленген, белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

86) күту пункті – оған таяу диспетчерлік рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесі болатын көзбен шолу немесе өзге де құралдардың көмегімен айқындалған белгілі бір орын;

87) қабылдаушы орган – өзіне әуе кемесін бақылауды басқаруды алған, кейіннен әуе кемесіне диспетчерлік қызмет көрсететін орган;

88) қауіпсіз биіктік – әуе кемесін жер бетімен (сумен) немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік беретін ең аз рұқсат етілетін ұшу биіктігі;

89) қозғалыс туралы ақпарат – әуе кемесінің командирін оның орналасқан жеріне немесе белгіленген ұшу бағытына жақын болуы туралы немесе экипажға қауіпті жақындықты немесе соқтығысуды болдырмауға көмектесетінін ескерту үшін ӘҚК органынан шығатын ақпарат;

90) қону алдындағы түзу сызық – қону бағдарына шығу нүктесінен жерге қону нүктесіне дейінгі қонуға кірудің қорытынды кезекті;

91) қонуға дәл емес кіру схемасы (NPA ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – NPA)) – А типті аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіруді орындауға арналған тігінен дәлдеуді емес бүйірінен дәлдеуді қолданып, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы.

Ескертпе: қонуға дәл емес кіру схемалары бойынша ұшу соңғы учаскеде үздіксіз төмендей отырып қонуға кіру әдісін (CDFA) қолдана отырып орындалуы мүмкін. Борттағы жабдықпен жасалған есептеулер бойынша VNAV консультативтік дәлдеу арқылы CDFA (PANS-OPS (Doc 8168) I томының I бөлігінің 4-бөлімінің 1-тарауындағы 1.8.1-тармақты қараңыз) аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіру болып саналады. Төмендеудің талап етілетін тік жылдамдығының автоматтандырылмаған есебі бар CDFA аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіру болып саналады;

92) қонуға дәл кіру схемасы (ағылшын тіліндегі қысқартылуы PA (бұдан әрі – PA)) – навигациялық жүйелерді (ILS, MLS, GLS және I санатты SBAS) пайдалануға негізделген, А немесе В типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

93) қонуға кірудің аралық учаскесі – аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының төмендегілер арасындағы бөлігі:

қонуға кірудің аралық кезеңінің бақылау нүктесі мен қонуға кірудің соңғы кезеңінің бақылау нүктесі арасындағы:

кері схеманың, "ипподром" схемасының немесе есептеу әдісімен тартылатын жол желісінің соңы мен қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесі (немесе нүктесі);

94) қонуға кірудің бастапқы учаскесі – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктелері (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IAF, (бұдан әрі – IAF) мен қонуға кірудің аралық кезеңінің бақылау нүктелерінің (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IF (бұдан әрі – IF) немесе қонуға кірудің түпкілікті кезеңінің бақылау нүктесі арасындағы аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі;

95) қонуға кірудің болжамды уақыты – ӘҚҚ органының есептеулері бойынша келетін әуе кемесі қонуға кіруі үшін күту пунктінің кідірісінен кейін кететін уақыт;

96) қонуға кірудің түпкілікті кезеңі – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіндегі белгіленген бақылау нүктесінде, ал мұндай нүкте болмаған жағдайда- стандарттық бұрылудың, қонуға тік бұрылудың немесе "ипподром" үлгісінің схемасына жақындау жолының желісіне бұрылудың соңында немесе қонуға кіру схемасындағы жолдың соңғы желісіне шығу нүктесінен басталатын және қонуға кіру жалғасуы мүмкін нүктеде желіде немесе екінші айналымға кету кезінде аяқталатын аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі;

97) қосалқы әуеайлақ – егер, бару әуеайлағына ұшу немесе оған қону мүмкін болмаған немесе орынсыз болған жағдайда, әуе кемесінің баратын әуеайлағы;

98) қосарлы шолу радиолокаторы (бұдан әрі – ҚШРЛ) – радиолокациялық станция берген радиобелгі екінші станцияның жауап радиобелгісін беруге шақыратын радиолокациялық жүйе;

99) ҚШРЛ жауап берушісінің коды – ӘҚҚ органы тағайындаған және әуе кемесінің экипажына "А" немесе "С" режиміндегі қабылдау-жауап беруге арналған қондырғы үшін әуе кемесінің экипажына берілетін код;

100) ластаушы-әуежайдың жасанды жабындысында қабаттасу (мысалы, қар, батпақ, мұз, тұрып қалған су, кір, шаң, құм, мұнай өнімдері және резеңке), бұл жасанды жабын бетіндегі ілінісу сипаттамаларына теріс әсер етеді;

101) лауазымдық (қызметтік) міндеттері – лауазымдық нұсқаулыққа сәйкес өз құзыреті шеңберінде орындайтын ӘҚҚ маманының міндеттері);

102) маневр жасау алаңы – әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және жерде жүруіне арналған перрондарды қоспағанда, әуеайлақтың бір бөлігі;

103) мәжбүрлі қону – жоспарға сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша әуеайлаққа (қону алаңына) немесе әуеайлақтан тыс қону;

104) міндетті хабарламалар пункті (бұдан әрі – МХП) – ұшып өту туралы пилот ӘҚҚ органының диспетчеріне хабарлайтын әуе трассасындағы, маршруттағы, дәліздегі географиялық нүкте (бағдар), радионавигациялық пункт (бұдан әрі – РНП);

105) навигациялық сертификаттау – белгіленген әуе кеңістігі шегінде сипаттамаларға негізделген навигация жағдайларында ұшуды қамтамасыз етуге қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына қойылатын талаптардың жиынтығы;

106) отынның ең аз қоры – бұл терминді әуе кемесінің экипажы (пилоты), егер әуе кемесінің бортындағы отынның қоры әуе кемесінің кідіруіне мүмкіндік бермесе, бірақ авариялық жағдайды білдірмесе, ал көзделмеген кідіру орын алған жағдайда, авариялық оқиғаның туындауы мүмкін екендігін көрсетсе қолданады;

107) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, онда әуе кемелеріне көлденең ұшу режимінде ұшуына тыйым салынады;

108) өткізу қабілеті – диспетчердің жұмыс жүктемесіне және ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз етуге әсер ететін факторларды ескере отырып, әуе кеңістігінің белгілі бір бөлігінде уақыт бірлігі үшін қызмет көрсетілетін әуе кемелерінің барынша саны;

109) өту эшелоны – өтудің абсолюттік биіктігінен жоғары ұшу үшін пайдаланылуы мүмкін ұшудың ең төменгі эшелоны;

110) перрондағы қызметті ұйымдастыруды қамтамасыз ету – перрондағы әуе кемелерінің және көлік құралдарының қызметі мен қозғалысын реттеу үшін қамтамасыз етілетін қызмет көрсету;

111) радиолокациялық бақылау – әуе кемелеріне ұшудың номинальдық траекториясынан елеулі ауытқуларына қатысты ақпараттар мен хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану;

112) радиолокациялық эшелондау – олардың орналасқан орны туралы радиолокациялық көздерден алынған деректердің негізінде жүзеге асырылатын әуе кемелерін эшелондау;

113) радиобайланыс міндетті түрде жүргізілетін әуе кеңістігінің аймағы (RMZ) – ұшу кезінде бортта белгіленген рәсімдерге сәйкес пайдаланылатын екі жақты радиобайланысты жүргізуге арналған жабдықтың бар болуы міндетті түрде болуға тиіс белгілі бір өлшемдегі әуе кеңістігінің аймағы;

114) радиотелефония – басты түрде ақпаратпен ауызша түрде алмасуға арналған радиобайланыс түрі;

115) радиохабар – нақты станциясы (немесе станциялары) айтылмайтын аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;

116) радио хабарландыру бағдарламасы (ATIS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – ATIS)) – әуеайлақ ауданында әуе кемелерінің экипаждарын қажетті метеорологиялық және ұшу ақпаратпен жедел қамтамасыз ету үшін арналған радио хабарландыру бағдарламасы;

117) рәсімдік қызмет көрсету – ӘҚҚ байқау жүйелерін пайдаланбай әуе қозғалысына қызмет көрсету әдісі;

118) рәсімдік эшелондау – рәсімдік қызмет көрсету кезінде қолданылатын эшелондау;

119) резервтегі кезекшілік – аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізушінің талабына сәйкес қызметкер нақты міндеттерді орындауға тапсырма алуды күтіп тұрған белгілі бір уақыт кезеңі;

120) рұқсат берудің қолданылу шекарасы – әуе кемесінің экипажына берілетін шын мәніндегі диспетчерлік рұқсатқа дейінгі шеп (пункт, нүкте);

121) соқтығысуды болдырмау бойынша ұсыным – ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде соқтығысуды болдырмауда пилотқа көмек көрсету мақсатында маневрлерге қатысты әуе қозғалысына қызмет көрсету органы берген ұсыным;

122) соқтығысуларды алдын алудың борттық жүйесі (бұдан әрі – САБЖ) – жерүсті жабдығына тәуелсіз жұмыс істейтін және пилотқа (ұшқышқа) ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергіштермен жабдықталған әуе кемелері жасауы мүмкін, шиеленісті жағдайлар туралы ақпаратты беретін, ҚШРЛ-дың қабылдаушы-жауап беруші белгілерін пайдалануға негізделген, борттық жүйе;

123) тану – әуедегі жағдай индикаторында ӘК орналасқан жерінің белгісі көрінетін және танылған жағдайлар;

124) таратушы орган – келесі бағыттағы маршруттағы әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органына әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамсыз етуге жауапкершілікті беру процесінде болған әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы;

125) тау әуеайлағы (гидроәуеайлақ) – бедерлері қиылысқан және әуеайлақтың (гидроәуеайлақтың) бақылау нүктесінен 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жерде орналасқан немесе теңіз деңгейінен 1000 метр (3300 фут) және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ (гидроәуеайлақ);

126) таулы жер – бедерлері қиылысқан және 25 километр радиуста 500 метр (1650 фут) немесе одан астам салыстырмалы биіктіктері бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 метр (6560 фут) және одан астам биіктіктегі жер;

127) тұрақты биіктікті алу режимінде ұшу (CCO) – әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚҚ рәсімдерімен қамтамсыз етілетін ұшу, оның барысында ұшып шығатын әуе кемесі биіктікті алу үшін оңтайлы қозғалтқыштар тартымын және биіктікті алу жылдамдығын пайдалана отырып, ұшудың крейсерлік эшелонына жеткенге дейін үздіксіз биіктікті алуды орындайды;

128) тұрақты төмендеу режиміндегі ұшу (CDO) – әуе кеңістігінің құрылымымен, схеманың конфигурациясымен және ӘҚҚ рәсімдерімен қамтамсыз етілетін ұшу, оның барысында келетін әуе кемесі ең аз фронтальды кедергі конфигурациясында ең аз

фронтальды кедергіні пайдалана отырып, қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесіне/ қонуға кірудің соңғы кезеңі нүктесіне дейін барынша мүмкін болатын дәрежеде тұрақты төмендейтін ұшу;

129) тігінен дәлдеу арқылы қонуға кіру схемасы (APV) - А типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған (PBN) сипаттамаларына негізделген қонуға дәл кіру және навигациялық қону үшін белгіленген талаптарға жауап бермейтін бүйірінен және тігінен дәлдеуді қолдану арқылы аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

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

131) тік көрінушілік – жерден бастап тігінен қарағанда төменгі жер бетіндегі объектілер көрінетін деңгейге дейінгі барынша көп қашықтық;

132) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (RVSM ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – RVSM)) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін қолданылатын тік эшелондау аралығы;

133) тікелей қондыруға бұру – қонуға кірудің аралық немесе түпкілікті кезеңінде кететін жол желісінің аяқталуы мен жол желісінің басталуының арасында әуе кемесі орындайтын бұрылу. Жолдың осы желілерінің бағыты қарама-қайшы болып табылмайды;

134) ҰҚЖ-ға рұқсатсыз кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің, көлік құралының немесе адамның рұқсатсыз пайдалануы;

135) ҰҚЖ-дағы күту орны – ҰҚЖ-ны, кедергілерді шектеу бетін немесе РМЖ (ILS) сындарлы (сезімтал) аймағын қорғауға арналған белгілі бір орын, онда рульдейтін әуе кемелері мен көлік құралдары тоқтайды және егер тиісті диспетчерлік пункттен өзге нұсқау болмаса күтеді;

136) ҰҚЖ табаны – әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылатын ҰҚЖ учаскесінің басы;

137) ҰҚЖ табанын арттыру – ҰҚЖ табанының теңіз деңгейінен асып түсуі;

138) ұшу ақпараты – ұшуды қауіпсіз және тиімді орындау үшін қажетті ақпарат, оның ішінде әуе қозғалысы, метеорологиялық жағдайлар, әуеайлақтың жай-күйі, бағыт құралдары мен қызмет көрсету туралы ақпарат;

139) ұшу ақпаратының ауданы – оның шегінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету мен авариялық хабар беру қамтамасыз етілетін белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

140) ұшу алаңы – жермен жүру жолдарда (бұдан әрі – ЖЖ) бір немесе бірнеше ұшу жолақтары, перрондар мен арнайы мақсатты алаңдар орналасқан әуеайлақтың бір бөлігі;

141) ұшу бағыты – әуе кемесінің негізгі пункттерімен белгіленген жердің (судың) бетіндегі берілген (белгіленген) ұшу траекториясының проекциясы;

142) ұшу бағытында диспетчерлік рұқсат – қазіргі уақытта әуе кемесін басқаруды жүзеге асырмайтын, әуе қозғалысына қызмет көрсету органы әуе кемесіне берген, шартты диспетчерлік рұқсат;

143) ұшу биіктігі – белгілі бір деңгейден әуе кемесіне дейінгі тік арақашықтық. Есептеу басталған деңгейге қарай биіктіктер әртүрлі болады: шынайы (әуе кемесі тікелей болатын нүкте деңгейінен), салыстырмалы (ҰҚЖ табанының деңгейінен, әуеайлақ деңгейінен, бедердің ең жоғары нүктесінен) және абсолютті (теңіз деңгейінен) ;

144) ұшу жолағы – ұшу-қону жолағын және соңғы тежеу жолағын (еркін аймақтар) қамтитын әуеайлақтағы ұшу алаңының белгілі бір учаскесі;

145) ұшу-қону жолағына (бұдан әрі – ҰҚЖ) рұқсатсыз кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің , көлік құралының немесе адамның рұқсатсыз иеленуі;

146) ұшу-қону жолағы (бұдан әрі – ҰҚЖ) бетінің жай-күйі – ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын есептеу мақсатында ҰҚЖ жай-күйінің кодын айқындау үшін негіз болып табылатын ҰҚЖ жай-күйі туралы хабарламада пайдаланылатын ҰҚЖ бетінің жай-күйін сипаттау.

құрғақ ҰҚЖ – ҰҚЖ, егер оның бетінде көрінетін ылғал болмаса және ол пайдалануға арналған аймақ шегінде ластанбаған болса, құрғақ болып саналады.

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

тайғақ ылғалды ҰҚЖ – ҰҚЖ ҰҚЖ-ның едәуір бөлігінде жоғары бетімен ілінісу сипаттамалары нашарлағаны анықталған кезде ылғалды болып табылады.

ластанған ҰҚЖ – ҰҚЖ пайдаланылатын ұзындық пен ені шегінде ҰҚЖ бетінің едәуір бөлігі (оқшауланған немесе оқшауланбаған учаскелерден тұратын) ҰҚЖ бетінің жай-күйін сипаттауда айтылған бір немесе бірнеше заттармен жабылған кезде ластанған болып табылады.

ҰҚЖ бетінің жай-күйі туралы ақпарат ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін ҰҚЖ бетінің жай-күйінің мынадай сипаттамаларының кез келгенін пайдалана отырып хабарланады (тығыздалған қар бетіндегі су, аяз, мұз, дымқыл, дымқыл мұз, дымқыл қар , мұз бетіндегі ылғалды қар, тығыздалған қар бетіндегі ылғалды қар, батпақ, тұрып қалған су, құрғақ, құрғақ қар, мұз бетіндегі құрғақ қар, тығыздалған қар бетіндегі құрғақ қар, тығыздалған қар);

147) ұшудың әуеайлақ айналымы – ол бойынша (немесе оның бөлігінен) ұшып көтерілуден кейін биікті алу, қонуға кіру үшін төмендеу, қонуды күту, әуеайлақ (қону алаңының) үстінен ұшуды жүзеге асыру орындалатын әуеайлақ ауданында белгіленген бағыт;

148) ұшу-қону жолағындағы көрінушілік қашықтығы (RVR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – RVR) – ұшу-қону жолағындағы осьтік желіде

тұрған әуе кемесі пилоты оның шегінде ұшу-қону жолағының бетіндегі таңбалау белгілерін немесе ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның осьтік желісін білдіретін шырақтарды көре алатын қашықтық;

149) ұшу эшелоны – қысымның 760 мм. с. бағ. (1013,2 гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай беттерден кейін қалатын тұрақты атмосфералық қысым беті;

1-ескертпе. Стандартты атмосфераға сәйкес градуирленген барометрлік биіктің өлшемі:

QNH белгілеу кезінде абсолютті биіктікті көрсететін болады;

QFE белгілеу кезінде QFE тірек нүктесіндегі салыстырмалы биіктікті көрсететін болады;

760 мм. с. бағ. /1013,2 гПа қысымын белгілеу кезінде ол ұшу эшелондарды көрсету үшін пайдаланылуы мүмкін.

2-ескертпе. 1-ескертпеде пайдаланылған "салыстырмалы биіктік" және "абсолютті биіктік" терминдері геометриялық салыстырмалы және абсолютті биіктіктерді емес, аспаптықты білдіреді;

150) ұшып көтерілу – қону жолағы әуе кемелерін қондыру және ұшыру үшін дайындалған құрғақтағы әуесайлақтың ұшу жолағының белгілі бір тік бұрышты учаскесі ;

151) ұшып өту кедергілерінің абсолюттік/салыстырмалы биіктігі – ұшу-қону жолағының тиісті табанынан асатын немесе ұшып өту кедергілерінің тиісті өлшемдерін сақтауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуесайлақтан асатын ең аз абсолютті немесе ең аз салыстырмалы биіктік;

152) хабарламаларды беру пункті – оған қатысты әуе кемесінің орналасқан орны хабарлануы мүмкін белгілі бір географиялық бағдар;

153) циркулярлық байланыс құралдары – бір уақытта үш немесе одан да көп пункттер арасында тікелей сөйлесуге мүмкіндік беретін байланыс құралдары;

154) шамадан асу – жер үстінде немесе соған байланысты тұрған теңіздің орта деңгейінен нүктеге дейін немесе теңіз деңгейіне дейінгі тігінен қашықтығы;

155) шешім қабылдаудың абсолюттік/салыстырмалы биіктігі (бұдан әрі – ШҚБ) – егер пилот қонуға кіруді жалғастыру үшін бағдарлармен қажетті көрнекі байланысты белгілемесе немесе кеңістіктегі әуе кемесінің жағдайы қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпесе, екінші айналымға кету басталуға тиіс қонуға дәл кіру кезінде белгіленген абсолюттік немесе салыстырмалы биіктік. Абсолюттік ШҚБ теңіздің орташа деңгейінен, ал салыстырмалы ШҚБ ҰҚЖ табанының деңгейінен есептеледі.

Ескертпе. "Бағдарлармен қажетті көрнекі байланыс" термині көрнекі құралдардың бөлігінде немесе әуе кемесінің тұрған жерін пилоттың бағалауы үшін жеткілікті уақыт ішінде қонуға кіретін аймақтың көрінісін және ұшудың номиналдық траекториясына қатысы бойынша оның өзгеру жылдамдығын білдіреді;

156) шолу радиолокаторы – қашықтық және азимут бойынша әуе кемесінің орналасқан орнын анықтау үшін пайдаланылатын радиолокациялық жабдық;

157) эшелондау – әуе кемелерінің әуе кеңістігінде белгіленген аралықтарға тігінен, көлденең (бойлық және бүйірлік) бытыраңқылықты білдіретін жалпы термин;

158) RVSM-мен ұшуға рұқсат етілген әуе кемесі – навигациялық жабдығы RVSM әуе кеңістігінде ұшу үшін борт жүйелерінің ең аз сипаттамаларына (MASPS) қойылатын техникалық талаптарға сәйкес келетін әуе кемесі.";

8-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"8. Әуе қозғалысына және ұшудың орындалуына қызмет көрсету мақсаттары үшін қолданылатын радиоалмасу фразеологиясы мен оны жүргізу қағидасы Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығымен бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу және фразеологиясы қағидаларында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген) белгіленген.";

2-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-тарау. Әуе қозғалысын ұйымдастыру";

2-1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-1-тарау. Объективті бақылау құралдарын пайдалану";

2-2-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-2-тарау. ӘҚК органдарының жұмысын ұйымдастыру";

17-9-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"17-9. ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) қарамағында болатын аэронавигациялық ұйым мыналарды белгілейді:

1) құжат айналымы және іс жүргізу рәсімдері;

2) ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ұсынатын ерекшеліктерді (қызмет көрсету көлемдерін) ескере отырып, ӘҚК мамандарының нормативтік есептелген санына сәйкес штат санын, ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін белгіленген міндеттер мен функцияларды орындау үшін адам ресурстарындағы тапшылықты, сондай-ақ осы мәселені шешу жөніндегі қажетті шараларды қамтуға тиіс;

3) тиісті тәжірибесі мен біліктілігі бар ӘҚК мамандарын іріктеу және сақтау жөніндегі ұйымның саясатын;

4) орта мерзімді (2 жыл) және ұзақ мерзімді (5 жыл) кезеңге ӘҚК-дің жаңа мамандарына қажеттілікті болжау рәсімдері, сондай-ақ ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) кадр резервіне кіретін ӘҚК мамандарының тізілімін жүргізу.";

2-3-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-3-тарау. Әуе кеңістігінің ағындарын ұйымдастыру";

мынадай мазмұндағы 2-4-тараумен толықтырылсын:

"2-4-тарау. ӘҚК мамандарының жұмыс уақыты мен демалыс уақытын нормалау

1-параграф. Жалпы ережелер

17-30. ӘҚҚ мамандарының жұмыс уақыты мен демалу уақытын нормалау (бұдан әрі – Нормалар) аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушімен еңбек шартын жасасқан, ұшу қауіпсіздігіне тікелей байланысты ӘҚҚ мамандарының жұмыс уақыты мен демалу режимінің ерекшеліктерін белгілейді, оларға мынадай персонал жатады:

- 1) ӘҚҚ диспетчері;
- 2) ӘҚҚ диспетчер-нұсқаушысы;
- 3) ұшу басшысы (аға диспетчер);
- 4) орталықтар үшін ұшу-ақпараттық қызмет көрсету маманы ұшу ақпараты немесе әуеайлақтық ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органдары.

Нормалар Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасын ескере отырып және Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылатын практикасын ескере отырып белгіленеді.

17-31. Тұрақты қадағалау шеңберінде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің ӘҚҚ мамандарының жұмыс және демалыс уақытын нормалау жөніндегі белгіленген талаптарды сақтауын бақылауды жүзеге асырады.

17-32. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушіге күтпеген, күтпеген пайдалану жағдайларында туындайтын қосымша тәуекелдерге байланысты мәселелерді шешу мақсатында жұмыс уақытын нормалаудан ауытқуға мүмкіндік беретін тәртіп осы тараудың 5-параграфында белгіленген.

2-параграф. Жұмыс уақыты

17-33. ӘҚҚ маманының жұмыс уақытының құрамына мыналар кіреді:

- 1) мыналардан тұратын жұмыс ауысымының уақыты:
орталықтандырылған жинау орнынан қашықтағы жұмыс орнына дейін және кері;
ауысым алдындағы медициналық тексеруден өту;
нұсқамалар, талдаулар өткізу;
жұмыс орнында болу уақыты;
регламенттелген үзілістер;
- 2) кәсіптік және (немесе) техникалық оқуға кететін уақыт;
- 3) белгіленген тәртіппен бекітілетін нормалар бойынша теориялық білімді тренажерлық дайындау және тексеру уақыты;
- 4) авиациялық медициналық орталықта медициналық куәландырудан өту уақыты;
- 5) Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 31 шілдедегі № 517 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15600 болып тіркелген) авиация персоналының біліктілік деңгейін айқындау қағидаларына сәйкес бекітілетін емтихан алушылардың қызметі жөніндегі басшылыққа сәйкес айқындалатын теориялық және практикалық емтихандарды өткізуге арналған уақыт;

6) егер лауазымдық (қызметтік міндеттерде) көзделген болса, ӘҚК қызметі басшылығының тапсырмасы бойынша өзге де міндеттер;

7) резервтегі кезекшілік.

17-34. ӘҚК маманының жұмыс уақытының қалыпты ұзақтығы аптасына 36 сағаттан аспайды, яғни күнделікті жұмыс ұзақтығы дүйсенбіден жұмаға дейін қоса алғанда 7,2 сағатты сенбі мен жексенбіде екі демалыс күнімен немесе дүйсенбіден сенбіге дейін аптасына бір демалыс күнімен 6 сағатты құрайды.

17-35. ӘҚК маманы қатарынан 6 күннен артық жұмыс істемейді.

17-36. Өндірістік процестің ұзақтығы күнделікті жұмыстың барынша рұқсат етілген ұзақтығынан асқан жағдайларда (осы Қағидалардың 17-34-тармағы) ӘҚК маманы үшін ауысымдық жұмыс енгізіледі. Ауысымдық жұмыс кезінде ӘҚК маманы ауысымдық кестеге сәйкес белгіленген жұмыс уақытының ұзақтығы ішінде жұмыс жүргізеді.

17-37. Егер жұмыс ауысымдар арасында кемінде 12 сағат үзіліс сақталмаса, қатарынан екі жұмыс ауысым ішінде жұмыс істеуге тыйым салынады.

17-38. Ауысым кестесін аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші жасайды және еңбек тәртібі қағидаларына сәйкес ӘҚК персоналының назарына жеткізіледі.

17-39. Егер өндірістің (жұмыстың) шарттары бойынша белгіленген күнделікті немесе апталық жұмыс уақытының ұзақтығын сақтау мүмкін болмаса, ӘҚК маманы үшін жұмыс уақытының жиынтық есебі қолданылады.

Жұмыс уақытын жиынтық есепке алу кезінде жұмыс ауысымының рұқсат етілген ең ұзақ ұзақтығы 12 сағаттан аспауы тиіс. Түнгі ауысым уақытымен (жергілікті уақытпен 22.00-ден жергілікті уақытпен 06.00-ге дейін) толық немесе ішінара сәйкес келетін ауысым үшін жұмыс орнында (тікелей ӘҚК) болу уақыты 10 сағаттан аспауы тиіс.

Жұмыс уақытының есептік кезеңі кемінде 1 тоқсанды және 1 жылдан аспайды. Есептік кезеңдегі жұмыс уақытының ұзақтығы осы Нұсқаулықтың 17-34-тармағында көзделген аптасына жұмыс сағаттарының қалыпты санынан аспауға тиіс.

Жұмыс уақытының жиынтық есебін жүргізу тәртібі және есептік кезеңнің нақты ұзақтығы аэронавигациялық ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

Жұмыс уақытының жиынтық есебін белгілеу кезінде жұмыстың аяқталуы мен оның келесі жұмыс күні (жұмыс ауысымы) басталуы арасындағы қызметкердің демалыс ұзақтығын сақтау міндетті болып табылады.

3-параграф. Демалыс уақыты

17-40. ӘҚК маманының Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасына сәйкес демалыстың мынадай түрлеріне құқығы бар:

күнделікті (ауысымаралық) демалыс;

жұмыс күні (жұмыс ауысымы) ішіндегі үзілістер;

демалыс күндері;

мереке күндері (осы Қағидалардың 17-34-тармағында көзделген күнделікті жұмыс кезінде);

негізгі ақы төленетін жыл сайынғы еңбек демалысы және қосымша ақы төленетін жыл сайынғы еңбек демалысы.

17-41. Жұмыс күні (жұмыс ауысым) ішінде ӘҚҚ маманына демалыс және тамақтану үшін ұзақтығы кемінде 30 минут, ал түнгі ауысым уақытына толық немесе ішінара сәйкес келетін жұмыс ауысым үшін (жергілікті уақытпен 22.00-ден жергілікті уақытпен 06.00-ге дейін) еңбек тәртібіне және ұжымдық шартқа сәйкес кемінде 1 сағат үзіліс беріледі.

Көрсетілген үзіліс жұмыс уақытына қосылмайды. Үзіліс беру уақыты және оның нақты ұзақтығы ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

17-42. Жұмыс жағдайлары бойынша тынығуға және тамақтануға үзіліс беру мүмкін болмаған жағдайларда, жұмыс беруші ӘҚҚ маманына жұмыс уақытында тынығу және тамақтану мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Мұндай жағдайлардың тізбесі және демалуға және тамақтануға арналған орындар ұйымның еңбек тәртібі қағидаларында белгіленеді.

17-43. Жұмыс орнында (диспетчерлік пунктте) әуе қозғалысына қызмет көрсетуді тікелей жүзеге асыратын ӘҚҚ маманына үздіксіз жұмыстан кейін кемінде 2 сағат ұзақтығы кемінде 15 минут регламенттелген үзіліс беріледі.

17-44. Нақты диспетчерлік пункттің жауапкершілік ауданы (аймағы) шегінде әуе қозғалысының қарқындылығы кезінде ӘҚҚ диспетчерінің жүктеме көрсеткішінің нормативтік мәніне (осы Нұсқаулыққа 1-қосымшаның 16-тармағында көзделген) қол жеткізілген кезде ӘҚҚ маманына жұмыстың әр сағатынан кейін ұзақтығы кемінде 10 минут қосымша үзіліс беріледі.

17-45. Үзіліс беру (демалу және тамақтану үшін, регламенттелген) және ауысымның ӘҚҚ мамандарын ауыстыру тәртібін міндеттердің күрделілігі мен жұмыс жүктемесін, ӘҚҚ үздіксіздігін және ауысымда ауысымдық құрамның болуын ескере отырып, ұшу басшысы (ауысымның аға диспетчері) айқындайды.

ӘҚҚ органдарында тиісті біліктілік белгісі бар және осы жұмыс орнында (диспетчерлік пунктте) жұмысқа рұқсаты бар ұшу басшысы (ауысымның аға диспетчері) ӘҚҚ маманын ауыстыру жолымен үзіліс беруге жол беріледі. Үзілістер/ауыстырулар беру кезінде ауа және жер үсті жағдайы, сондай-ақ қолда бар ақпаратты ескере отырып, оның дамуы ескеріледі.

ӘҚҚ қызметін ұйымдастыру шарттары бойынша ауысымдық құрамы жоқ ӘҚҚ органдарында ӘҚҚ маманының үзіліс беруін келісу басқа әуеайлақтың не аудандық диспетчерлік орталықтың ұшу басшысымен жүзеге асырылады, оның қарамағында ол мынадай шарттар сақталған кезде болады:

1) ӘҚҚ органының тікелей қызмет көрсетуіндегі әуеайлақ ауданында (жауапкершілік аймағында) ұшулардың болмауы;

2) әуеайлақтың маневр жасау алаңында жұмыстардың болмауы.

Регламенттелген үзіліс беру уақыты демалыс және тамақтану үшін үзіліс беру уақытымен сәйкес келген кезде регламенттелген үзіліс берілмейді.

17-46. Демалыс күндері ӘҚҚ маманына ауысымдық кестелерге сәйкес аптаның әр күндері беріледі.

Қатарынан үш түнгі ауысымды тағайындауға жол берілмейді. Қатарынан екі түнгі ауысымды тағайындаған кезде келесі жұмыс ауысымымен үзіліс кемінде 72 сағатты құрайды.

17-47. Қазақстан Республикасының еңбек заңнамасында көзделген жағдайларда, осы Қағидалардың 17-37-тармағы сақталған жағдайда, ӘҚҚ маманы демалыс күндері оның жазбаша келісімімен жұмысқа тартылуы мүмкін.

Демалыс күні ӘҚҚ мамандарын жұмысқа тарту Қазақстан Республикасы еңбек заңнамасының талаптарына сәйкес басқа демалыс немесе ақы төлеу күні беріле отырып, жұмыс берушінің жазбаша өкімі бойынша жүргізіледі.

4-параграф. Кезекшілік

17-48. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші ӘҚҚ персоналының резервинде кезекшілікті ұйымдастыра алады. ӘҚҚ маманы резервиндегі кезекшіліктердің ең көп саны 7 (жеті) күндік кезеңде 3-тен (үштен) аспауы тиіс.

17-49. ӘҚҚ маманы жұмыс орнына келмеген кезде резервтегі кезекшілік кезеңінің ең ұзақ ұзақтығы 20 сағатты құрайды.

5-параграф. Пайдаланудың күтпеген, кездейсоқ жағдайларында туындайтын қосымша тәуекелдерге байланысты мәселелерді шешу мақсатында жұмыс уақытын нормалау ережелерінен ауытқу тәртібі

17-50. Осы нормалармен белгіленген ең жоғары шектерден тыс жұмыс уақытын ұлғайтуға мемлекеттің қорғаныс қабілетін қамтамасыз етуге байланысты жұмыстарды жүргізу кезінде (ұрыс қимылдарын жүргізуді қоса алғанда), аварияның немесе дүлей зілзаланың салдарын жою кезінде не ұқсас күтпеген жағдайлар кезінде жол беріледі, бұл туралы аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің уәкілетті тұлғасының қолы қойылған жұмыс уақытын есепке алу құжаттамасында тиісті жазба орындалуға тиіс.

17-51. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші ұзартылғаннан кейін күнтізбелік 30 (отыз) күннен кешіктірілмейтін мерзімде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымды аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің шешімі бойынша жүргізілген ең жоғары тәуелділік жұмыс уақытын ұзарту туралы осындай шешім қабылдау себептерін көрсете отырып хабардар етеді. Мұндай хабарлама мынаны қарастырады:

- 1) қабылдамау қажеттілігінің негіздемесі;
- 2) ауытқу дәрежесі;
- 3) қабылдамаудың күшіне енген күні мен уақыты;

4) ауытқуды негіздеу тәртібімен жағымсыз салдарларды азайту жөніндегі шараларды сипаттай отырып, ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдауды қамтиды.

17-52. Егер хабарлама осы Нормалармен белгіленген ең жоғары шектерден артық жұмыс уақытын күнтізбелік 30 күннен асатын кезеңге ұлғайтуды көздесе, Уәкілетті ұйым бас тартуды негіздеу тәртібімен теріс салдарларды төмендету жөніндегі шараларды сипаттай отырып, ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдағаннан кейін бас тартудың осындай мерзімін келіседі не дәлелді себептер бойынша келісуден бас тартады.";

3-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"3-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету";

4-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"4-тарау. ӘҚҚ органдарының жауапкершілік аудандары (аймақтары).

ӘҚҚ органдары арасындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қабылдау-тапсыру шептері";

5-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"5-тарау. ӘҚҚ-ның диспетчерлік пункттері";

6-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"6-тарау. ӘҚҚ органдарын байланыс құралдарымен қамтамасыз ету";

45-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"45. ӘҚҚ жанындағы "жер – жер" екіжақты байланысы үшін тікелей сөз байланысы және/немесе деректерді беру желісі бойынша байланыс пайдаланылады.

Ескертпе: тікелей байланыс ретінде диспетчерден алынған ақпаратты байланыс арнасына беретін авиациялық әуе/ жерүсті станциясының операторын тарта отырып, қол коммутаторын немесе ретрансляторды пайдаланбай байланыс желісінің екі абоненті арасында жұмыс істейтін байланыс түсініледі.

Байланыс арналары арқылы барлық келіссөздер мен хабарламалардың жазбасы 30 күн бойы сақталады.

Тікелей сөйлеу байланысы арнасын ұйымдастырудың техникалық мүмкіндігі болмаған кезде авиациялық әуе/ жерүсті станциясының операторын тарта отырып, жоғары жиілікті (бұдан әрі – ЖЖ) радиоарна бойынша байланыс арнасын ұйымдастыруға жол беріледі.";

7-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"7-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарына ақпарат беру";

68-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"68. Әуеайлақ қызметі жасалған келісімдерге (нұсқаулықтарға) сәйкес әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункттерін жұмыс алаңы бетінің жай-күйі туралы, оның ішінде шектеулердің бар болуы туралы, сондай-ақ әуеайлаққа байланысты кез келген пайдалану жай-күйі, олардың пайдаланымдағы әуеайлақтағы құралдар туралы ақпаратпен қамтамасыз етеді.

ӘК экипажынан бұрын ұсынылған әуеайлақ қызметінен ерекшеленетін тежеудің нақты тиімділігі туралы арнайы хабарламаларды алған кезде ӘКҚ органдары осы ақпаратты әуеайлақ қызметіне дереу жібереді.";

83 және 84-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"83. ӘКҚ бақылау жүйелері, бастапқы шолу радиолокатор (бұдан әрі – БШРЛ), қайталама шолу радиолокаторы (ҚШРЛ) ретінде және радио хабарын тарату режиміндегі автоматты тәуелді бақылау (ағылшын тіліндегі аббревиатура ADS-B (бұдан әрі – ADS-B)) және MLAT, ӘКҚ кезінде, оның ішінде әуе кемелерін әшелондауды қамтамасыз ету үшін дербес немесе ұштастырылып, мына жағдайлар кезінде қолданылады:

1) осы ауданның шегінде радиолокациялық қамтуды қамтамасыз етеді;

2) ӘКҚ бақылау жүйелерінің табылу ықтималдығы, дәлдік және жұмысқа қабілеттілік жүйесі (жүйелері) қанағаттанарлық болып табылады;

3) ADS-B пайдалану жағдайында қатысушы әуе кемелерінен алынатын деректердің қолжетімділігі.

84. ҚШРЛ жүйелері, әсіресе моноимпульсті әдістерді пайдалануды көздейтін S немесе MLAT режимінің мүмкіндігі бар, оның ішінде мынадай жағдайларда:

1) әуе кемесінің бортында ҚШРЛ қабылдау-жауап беру аппаратының болуы;

2) әуе кемелерінде тану құралдары орналастырылған және сақталған жағдайда әшелондауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылады.";

87 және 88-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"87. ӘКҚ бақылау негізінде мынадай жағдайларда шектеледі:

1) РТЖБТ қызметінің ауысымдық персоналынан бақылау құралының істен шығуы туралы ақпарат алу;

2) бақылау құралынан істен шығуы туралы ӘЖИ-да индикацияның болуы.

88. Егер БШРЛ мен ҚШРЛ үйлесімде қолдану талап етілсе, онда БШРЛ істен шыққан жағдайда қабылдау жауапкермен жабдықталған танылмаған әуе кемелерін әшелондау үшін ҚШРЛ-дың жұмысқа қабілетті жай-күйі туралы мониторинг және басқару құралдарында (RCMS) индикация болған кезде ғана ҚШРЛ пайдаланылуы мүмкін.";

мынадай мазмұндағы 89-1-тармақпен толықтырылсын:

"89-1. Диспетчерлік рұқсат беру кезінде әуе кемелеріне бағыттар/схемалар тағайындалатын ӘКҚ органдарының жұмыс орындарында кодталмаған және кодталған индекстерді қоса алғанда, қазіргі уақытта қолданыстағы әрбір стандартты ұшып шығу және (немесе) келу бағыты/қонуға кірудің әрбір схемасы туралы ақпараттың индикациясы қамтамасыз етіледі.

Кез келген жағдайда, бұл жабдықтың мүмкіндігімен қарастырылған кезде, бағыттардың/схемалардың графикалық бейнесінің индикациясы да қамтамасыз етіледі."

91-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"91. Әуе кемелерінің орналасқан жерін бейнелеу мынадай көріністерде:

1) әуе кемелерінің орналасқан жерінің жекелеген символдары, мысалы шоғырланатын БШРЛ, ҚШРЛ және ADS-B символдар немесе біріктірілген символдар немесе MLAT;

2) шоғырланған БШРЛ белгілері;

3) шоғырланған ҚШРЛ жауаптары түрінде ұсынылуы мүмкін.";

мынадай мазмұндағы 95-1 және 95-2-тармақтармен толықтырылсын:

"95-1. ӘҚҚ диспетчері бақыланатын әуе кеңістігінде индикаторда байқалатын орын туралы бақылау деректерінің сапасына кедергі және басқа да нашарлау кезінде:

1) бақылау жүйелерінің көмегімен эшелондауды ұсыну қабілетін бағалау (егер қолданылса);

2) егер әуе жағдайы (ӘЖ шектеулері) келудің немесе кетудің белгілі бір маршруттарын пайдалануға мүмкіндік берсе, әуе кемелерін кедергілерді айналып өтуге жіберуге міндетті.

Кедергілердің қарқындылығы диспетчер әуе кемелерінің орналасқан жерінің нақты жекелеген таңбаларын (мысалы, БШРЛ, ҚШРЛ және ADS-B генерациялайтын нышандар немесе біріктірілген нышандар) ажыратпайтындай болғанда, ӘҚҚ диспетчерінің одан арғы әрекеттері осы Нұсқаулықтың 368, 369 және 370-тармақтарымен айқындалады.

95-2. Әуе жағдайының индикаторында ұзақ мерзімді немесе тұрақты сипаттағы кедергілер туындаған жағдайда, осы Нұсқаулықтың 95-1-тармағында көзделген шараларға қосымша АҚК жеткізуші Жергілікті деңгейде зардаптарды жұмсарту жөнінде шаралар қабылдайды және оларға үнемі талдау жүргізеді.";

7-1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"7-1-тарау. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ұйымдастыру";

97-3 және 97-4-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"97-3. Диспетчерлік органдар беретін рұқсаттар мыналарды эшелондауды қамтамасыз етеді:

1) А және В класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінің арасында;

2) С, D және E класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;

3) С класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;

4) АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері мен КҰҚ бойынша арнайы ұшуларды орындайтын әуе кемелері арасында;

5) КҰЕ бойынша арнайы ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің арасында;

жоғарыда 2) тармақшада көрсетілген жағдайларды қоспағанда, күндізгі уақытта D және E кластарының әуе кеңістігіне қатысты, әуе кемелеріне биіктікті алуға немесе олар эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшуды бұрынғыдай орындайтын жағдайда төмендеуге рұқсат берілген. Осы Ережелерді қолдану шарттары осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 9-1 және 9-2-параграфтарында жазылған.

97-4. Диспетчерлік орган мынадай элементтердің бірін пайдалану арқылы эшелондауды қамтамасыз етеді:

1) осы Нұсқаулықтың 14-тарауына және осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес түрлі эшелондардың ұшуы үшін бөлу арқылы қамтамасыз етілетін тік эшелондау;

2) көлденең эшелондау:

уақытта немесе қашықтықта көрінетін, қосылатын немесе қарама-қарсы бағыттарда жүретін сол бір жол сызықтары бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы аралықты сақтау есебінен бойлық эшелондау көмегімен қамтамасыз етілетін көлденең эшелондау;

немесе түрлі маршруттарда немесе түрлі географиялық аудандарда әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету есебінен бүйірлік эшелондау.

ӨҚҚ бақылау жүйелерін пайдалана отырып, деңгейлес эшелондау аралығы әуе жағдайының индикаторында әрбір ӨК белгісіне қатысты салынған қауіпсіздіктің шеңберлі аймағы болып табылады, оған ӨК арасында тік эшелондау қамтамасыз етілген жағдайларды қоспағанда, басқа ӨК белгісі түспеуі тиіс.";

8-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"8-тарау. Диспетчерлік рұқсаттар";

9-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"9-тарау. Жылдамдықты басқаруға қатысты нұсқаулар";

10-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"10-тарау. АҰҚ бойынша ұшудан КҰҚ бойынша ұшуға өту";

11-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"11-тарау. Іздегі турбуленттілік санаты";

12-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"12-тарау. Биіктік өлшегіштерді орнату";

13-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"13-тарау. Орналасқан жері туралы жеткізу";

157-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"157. МХП белгілеу кезінде мынадай қағидаттарды басшылыққа алу қажет:

1) қажетті МХП саны барынша азайтылады;

2) таңбаланған әрбір нүкте міндетті түрде хабарлау пункті бола бермейді;

3) төменгі әуе кеңістігіндегі міндетті түрде хабарлау пункті жоғарғы әуе кеңістігі үшін міндетті түрде хабарлау пункті болмауы мүмкін.

4) МХП саны ол қолданылатын немесе қолдану жоспарланған жерде рәсімдік эшелондауды орындау талаптарын қанағаттандыруы тиіс (радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралықтарын белгілеу үшін).";

14 тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"14-тарау. Эшелондаудың әдістері мен минимумдары";

157-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"157-1. Маневрді орындауға рұқсаттар берілмейді, соның нәтижесінде әуе кемелері арасындағы аралық осы жағдайларда қолданылатын эшелондау минимумының шамасынан аз шамаға дейін қысқарады.

Екі әуе кемесіне қатысты пайдаланылатын эшелондау немесе эшелондау минимумы ұстала алмайтын жерде қолданыстағы эшелондау минимумы бұзылатын уақыт басталғанға дейін басқа эшелондау немесе эшелондау минимумы белгіленеді.";

мынадай мазмұндағы 157-7-тармақпен толықтырылсын:

"157-7. Әуе кемесінің бортына ұшуда заңсыз араласу актісі кезінде және аса сақтықты сақтау мақсатында ӘҚҚ органдары тік немесе көлденең эшелондаудың екі аралығын қолданады. Бұдан басқа, егер бортта жарылыс қаупі туралы ақпарат болса, ӘҚҚ органы заңсыз араласу актісіне ұшырайтын әуе кемесінің ұшу желісі бойынша ұшудың барлық төменгі эшелондарын босатады.";

14-тараудың 3-параграфының атауы мынадай редакцияда жазылсын:

"3-параграф. ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалануға негізделген эшелондау минимумдары.";

172-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету кезінде-кемінде - 10 теңіз милі;

2) жақындауға диспетчерлік қызмет көрсету (әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету) кезінде-кемінде - 5 теңіз милі.";

мынадай мазмұндағы 172-1-тармақпен толықтырылсын:

"172-1. Қонуға кіру (қонуға кірудің аралық учаскесіне шығу) және ұшып шығу кезеңдерінде байқау негізінде ӘҚҚ-ға қызмет көрсету ұсынылатын әуе кемелеріне іздегі турбуленттілік кезінде эшелондау қашықтығына негізделген мынадай минимумдар қолданылады:

ауыр ӘК - ден кейінгі барлық ӘК үшін-кемінде 6 теңіз милі;

орташа ӘК – ден кейінгі жеңіл ӘК үшін-кемінде 5 теңіз милі;

аса ауыр ұшақтардан кейінгі ауыр ӘК үшін-кемінде 6 теңіз милі;

аса ауыр ұшақтардан кейінгі орташа ӘК үшін-кемінде 7 теңіз милі;

аса ауыр ұшақтардан кейінгі жеңіл ӘК үшін-кемінде 8 теңіз милі.";

173 және 174-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"173. 172-1-тармақта көрсетілген, іздегі турбуленттілікке байланысты эшелондауға негізделген минимумдар мынадай жағдайларда қолданылады:

ӘК тікелей сол абсолюттік биіктікте немесе кем дегенде 300 метр (1000 фут) төмен ұшуды орындайды немесе екі ӘК бірінен 760 метрден (2500 фут) кем қашықтықта орналасқан сол бір ҰҚЖ немесе параллель ҰҚЖ пайдаланады немесе ӘК сол абсолюттік биіктікте немесе кем дегенде 300 метр (1000 фут) төмен басқа ӘК ізін қиып өтеді.

174. 172-тармақта көрсетілген көлденең эшелондау минимумдары танылған ӘК қатысты ғана қолданылады.

172-тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген эшелондау минимумы ұшып шығатын әуе кемесі мен алдыңғы ұшып шығатын әуе кемесі немесе ұшып шығатын әуе кемесі танылған жағдайда басқа да танылып танылған әуе кемелері арасында қолданылуы мүмкін.";

мынадай мазмұндағы 174-1-тармақпен толықтырылсын:

"174-1. ADS-B, ҚШРЛ, MLAT және БШРЛ орналасу орнының символдарын (белгілерін) пайдалануға негізделген эшелондау тиісті әуе кемелерінің орналасқан жерін көрсететін орналасу орны символдарының (белгілерінің) орталықтары арасындағы қашықтық әрқашан осы Нұсқаулықтың 172 және 172-1-тармақтарында белгіленгеннен кем болмайтындай етіп қолданылады.";

14-тараудың 4-параграфының атауы мынадай редакцияда жазылсын:

"4-параграф. Радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰҚ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)";

176, 177, 178 және 179-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"176. Уақытқа немесе қашықтыққа негізделген бойлық эшелондауды қамтамасыз ету үшін әуе кемелерінің белгіленген уақытта ұшуы, белгіленген уақытта белгілі бір географиялық орынға келуі немесе белгіленген уақыт келгенге дейін белгілі бір географиялық орынның үстінде күту режимінде ұшуы қажет болуы мүмкін.

177. Дыбыстан жоғары үдеу немесе дыбыстан жоғары ұшу кезеңінде дыбыстан жоғары әуе кемелерін бойлық эшелондауға дыбыстан жоғары ұшу кезінде жылдамдық шектеулерін енгізу есебінен емес, дыбысқа жақын үдеткіштің басталу уақытын тиісті таңдау арқылы қол жеткізуге тиіс.

178. Уақытқа негізделген эшелондауды қолдану кезінде ӘК экипаждарының сөйлеу хабарламаларынан немесе CPDLC хабарламаларынан алынған ақпарат және орналасқан жерін бағалау пайдаланылуы мүмкін.

179. Бір эшелонда (биіктікте) бір маршрут бойынша жүретін ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша эшелондаудың ең аз уақыт аралығы 10 минутты құрайды.";

мынадай мазмұндағы 179-1 және 179-2-тармақтармен толықтырылсын:

"179-1. Бір эшелонда (биіктікте) қиылысатын маршруттар бойынша (қиылысу бұрыштары кемінде 45 градус болғанда) келесі әуе кемелері арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша бойлық эшелондаудың ең аз уақыт аралығы – қиылысу сәтінде 15 минут.

179-2. Басқа әуе кемесі алып жатқан ілеспе немесе қарсы эшелонды (биіктікті) кесіп өту кезінде радиолокациялық бақылау болмаған кезде АҰЕ бойынша бойлық эшелондаудың ең аз уақыт аралығы-қиылысу сәтінде 20 минут.";

14-тараудың 5-параграфының тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"5-параграф. АҰҚ бойынша бүйірлік эшелондаудың ең аз аралықтары (радиолокациялық бақылау болмаған кезде (ӘҚҚ бақылау жүйесін пайдаланбай)";

мынадай мазмұндағы 182-1, 182-2, 182-3, 182-4, 182-5, 182-6, 182-7, 182-8, 182-9 және 182-10-тармақтармен толықтырылсын:

"182-1. Бүйірлік эшелондау әуе кемелерін бүйірлік эшелондау қамтамасыз етілуі тиіс болжамды маршруттар учаскелері арасындағы қашықтық әрқашан осы Нұсқаулықтың 182-6, 182-9 және 182-10-тармақтарында белгіленген қашықтықтан кем болмайтындай есептеумен қолданылады.

Бүйірлік эшелондау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым әуе кемелерінің ӘҚҚ органдары мен экипаждары, сондай-ақ әуе кемелері жабдықтарының мүмкіндіктері эшелондаудың осындай әдісін қолдануға дайын екендігін куәландыратын Қауіпсіздікті бағалауды орындағаннан кейін қолданылады.

182-2. Әуе кемелерін бір биіктікте (ұшу эшелонында) бүйірден эшелондауды қамтамасыз ету үшін олардың көзбен шолып бақылау, навигациялық құралдарды пайдалану немесе аймақтық навигация жабдығын (RNAV) қолдану арқылы айқындалатын әртүрлі маршруттарда немесе әртүрлі географиялық орындарда ұшуды орындауы талап етіледі.

182-3. ӘК экипажынан навигациялық жабдықтың істен шыққанын немесе оның навигациялық сипаттамаларының нашарлағанын куәландыратын ақпарат алған кезде ӘҚҚ органы қажет болған жағдайда эшелондаудың баламалы әдістерін немесе минимумдарын қолданады.

182-4. Бүйірлік эшелондауды осы Нұсқаулықтың 182-5, 182-6, 182-9 және 182-10-тармақтарында көрсетілген тәсілдермен қамтамасыз етуге болады.

182-5. Негізделген бүйірлік эшелондау бағдарлау бірдей немесе әртүрлі географиялық нүктелер бойынша. Мұндай эшелондау ӘК экипаждарының орналасқан жері туралы баяндамаларына негізделеді, олар әуе кемелерінің көзбен шолып немесе навигациялық құралдар бойынша бағдарлау жолымен айқындалатындай әртүрлі географиялық пункттердің үстінде екенін анық көрсетеді (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 1-суреті).

182-6. Бүйірлік эшелондау NDB, VOR немесе GNSS-ті қиылысатын жол сызықтарында немесе ӘҚҚ маршруттарында қолдануға негізделген.

Әуе кемелерінен навигациялық құрал үшін көзделетін ең төменгі шамаға бір-бірінен қалатын жолдың белгіленген желілері бойынша ұшуды орындауды талап етеді. Екі әуе кемесін бүйірлік эшелондау:

1) VOR: екі әуе кемесі де кем дегенде 15° бұрышпен бөлінетін радиалдарда орналасқан және кем дегенде бір әуе кемесі осы құралдан 28 километр (15 теңіз милі) немесе одан да көп қашықтықта орналасқан (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 2-суреті);

2) NDB: екі әуе кемесі де NDB-ге жақындау немесе NDB-ден кем дегенде 30° бұрышпен алшақтау жолында орналасқан және кем дегенде бір әуе кемесі осы құралдан 28 километр (15 теңіз милі) немесе одан да көп қашықтықта орналасқан (осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның 3-суреті);

3) GNSS/GNSS: әрбір әуе кемесі жолдың екі нүктесі арасындағы нөлдік орын ауыстыруы бар жол сызығында және кемінде бір әуе кемесі осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның кестесінде көрсетілген жалпы нүктеден ең аз қашықтықта болады;

4) VOR/GNSS: VOR пайдаланатын әуе кемесі VOR-ға жақындау немесе одан алыстау радиалында, ал GNSS пайдаланатын басқа әуе кемесі жолдың екі нүктесі арасындағы нөлдік орын ауыстыру жолының сызығында бірегей орналасқан және кемінде бір әуе кемесі осы Нұсқаулыққа 2-1-қосымшаның кестесінде көрсетілген жалпы нүктеден ең аз қашықтықта орналасқан.

182-7. GNSS-ке негізделген жол желілерін таратуды қолданбас бұрын, диспетчер мұны растайды:

1) әуе кемесі GNSS көмегімен ұшуды орындайды;

2) жедел бүйірден орын ауыстыруды қолдану санкцияланған әуе кеңістігінде қазіргі кезде қандай да бір бүйірден орын ауыстыру қолданылмайды.

182-8. GNSS-ке негізделген жол желілерін бөлу ұшқыш қабылдағыштағы (RAIM) автономды тұтастықты бақылау жүйесінің істен шығуы туралы хабарлама жіберген жағдайда қолданылмайды.

182-9. Аспаптар бойынша ұшу схемасын пайдаланатын ұшып шығатын және/немесе келетін әуе кемелерін бүйірден эшелондау:

1) RNAV 1 мен RNAV 1 немесе RNP 1, RNP APCH немесе RNP AR APCH кез келген үйлесімінде орындалатын жол сызықтары арасындағы қашықтық кемінде 13 километр (7 теңіз милі);

2) RNP 1, RNP APCH немесе RNP AR APCH кез келген үйлесімінде орындалатын жол сызықтары арасындағы қашықтық кемінде 9,3 километр (5 теңіз миль) болғанда;

3) кедергілерден ұшып өту критерийлерін пайдалана отырып салынған жол желілерінің қорғау аймақтары пайдалану қателігін есепке алу шартымен де жабылмаса.

182-10. Жолдың параллель желілері немесе ӘҚҚ маршруттары бойынша RNAV 5 пайдалана отырып ұшу кезінде бүйірлік эшелондау осындай жол желілерінің не ӘҚҚ

маршруттарының осьтері арасындағы қашықтық кемінде 30 теңіз мильді құраса қамтамасыз етіледі.";

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

"5-1-параграф. Күту режимінде ұшуды орындайтын әуе кемелерін эшелондау (бақылау жүйелерін пайдаланбай)";

мынадай мазмұндағы 182-11 және 182-12-тармақтармен толықтырылсын:

"182-11. Күту аймақтары азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым айқындайтын қашықтыққа бір-бірінен көлденең жазықтықта бөлінген жағдайларды қоспағанда, күтудің аралас аймақтарындағы әуе кемелері қолданылатын тік эшелондаудың минимумын ескере отырып эшелондалады.

182-12. Күту аймағында ұшуды орындайтын және басқа да келетін, ұшып шығатын немесе ӘК маршрутында болатын ӘК арасында радиолокациялық бақылау болмаған кезде, соңғысы күту аймағынан 5 минут ұшу шегінде тұрғанда тік эшелондау қолданылады.";

14-тарау мынадай мазмұндағы 5-2-параграфпен толықтырылсын:

"5-2-параграф. Ұшып шығатын әуе кемелерін эшелондау (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)";

мынадай мазмұндағы 182-13, 182-14 және 182-15-тармақтармен толықтырылсын:

"182-13. Төменде келтірілген ережелер осы тараудың 4-параграфында көрсетілген бойлық эшелондау минимумдарын толықтырады.

182-14. Егер әуе кемелері бүйірлік эшелондауды қамтамасыз ету үшін 45° кем емес бұрышпен тарайтын жол сызықтары бойынша ұшудан кейін тікелей ұшуы тиіс жағдайда 1 минут аралық сақталады.

182-15. Егер әуеайлақ ауданында ұшып шығатын әуе кемесі оның алдында ұшып шыққан әуе кемесінің эшелонын кесіп өткен жағдайда және осы екі әуе кемесі де жолдың бір желісі бойынша жүруді ұйғарса, онда тік эшелондау болмаған кезде 5 минут аралық сақталады. тік эшелондау.";

14-тарау мынадай мазмұндағы 5-3-параграфпен толықтырылсын:

"5-3-параграф. Ұшып шығатын және келетін әуе кемелерін эшелондау (ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдаланбай)";

мынадай мазмұндағы 182-16, 182-17 және 182-18-тармақтармен толықтырылсын:

"182-16. Ұшып көтерілуге рұқсат келген әуе кемесінің орналасқан жеріне негізделген жағдайларда мынадай эшелондау қолданылады.

182-17. Егер келген әуе кемесі аспаптар бойынша қонуға кіруді орындаса, ұшып шығатын әуе кемесі ұшып көтерілуді орындайды:

1) оның ұшудан кейінгі жол сызығы 45° аспайтын қону бағытымен бұрыштық айырмашылыққа ие болады;

2) келген әуе кемесі стандартты кері бұрылуды орындауға кірісті;

3) ұшып көтерілу ұшып келетін әуе кемесінің ҰҚЖ басына шығуының есептік уақытына дейін кемінде 3 минут бұрын орындалатын болады.

182-18. Егер келетін әуе кемесі RNAV немесе RNP негізіндегі аспаптар бойынша ұшу схемасына сәйкес келсе, ұшып шығатын әуе кемесі ұшып шығу траекториясы бойынша ұшып көтерілуді орындай алады, ол қонуға кіретін әуе кемесінің келуін қорғау аймағы арқылы өтпейді, егер:

1) тік эшелондау келген әуе кемесі аспаптар бойынша ұшу схемасында көрсетілген міндетті жеткізу жолының нүктесінің ұшып өткені туралы хабарлағанға дейін қолданылады; мұндай жол нүктесінің орналасқан жері ӘҚҚ қызметі диспетчерінің жұмыс технологиясымен айқындалады;

2) ұшып көтерілу келген әуе кемесінің аспаптар бойынша ұшу схемасында белгіленген жол нүктесінің ұшып өтуіне дейін орындалады; мұндай жол нүктесінің орналасқан жері ӘҚҚ қызметі диспетчерінің жұмыс технологиясымен айқындалады;

3) ұшып шығатын әуе кемесі эшелондаудың басқа түрін пайдалану басталғанға дейін келуді қорғау аймағының шегінен тыс қалады.

Келуді қорғау аймағы міндетті түрде жеткізу үшін белгіленген жол нүктесінен 45° өтетін сызықтан келу схемасының және/немесе тәсілдің қалған бөлігінің сыртқы шекарасынан 45° өтетін сызыққа дейін созылатын аймақ ретінде анықталады.";

185 және 186-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"185. Осы Қағидалардың 183-тармағында айтылған жағдайларды қоспағанда, бір ҰҚЖ-ға қону кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) аса ауыр ӘК кейінгі ауыр ӘК үшін – 2 минут;
- 2) аса ауыр ӘК кейінгі орташа ӘК үшін – 3 минут;
- 3) аса ауыр ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 4 минут;
- 4) ауыр ӘК кейінгі орташа ӘК үшін – 2 минут;
- 5) орташа және ауыр ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 3 минут.";

186. Бір ҰҚЖ-дан ұшу кезінде ең аз уақыт аралықтары белгіленеді:

- 1) аса ауыр ӘК кейінгі ауыр ӘК үшін – 2 минут;
- 2) аса ауыр ӘК кейінгі жеңіл және орташа ӘК үшін – 3 минут;
- 3) ауыр ӘК кейінгі жеңіл және орташа ӘК үшін – 2 минут;
- 4) орташа ӘК кейінгі жеңіл ӘК үшін – 2 минут.";

мынадай мазмұндағы 186-2-тармақпен толықтырылсын:

"186-2. Іздегі турбуленттілікті есепке алу мақсаттары үшін қонуға бет алуды және конвейерден ұшуды орындайтын әуе кемесі сол ҰҚЖ-ның ортаңғы бөлігінен ұшып шығуды жүзеге асырушы ретінде қарастырылуы тиіс.";

187 және 188-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"187. 3 минутқа тең эшелондау минимумы ауыр ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл немесе орташа ӘК-ге немесе орташа ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл ӘК-ге қатысты қолданылады, аса ауыр ӘК - ден кейін ұшып шығатын ауыр ӘК, ал 4 минутқа

тең эшелондау минимумы "аса ауыр" ӘК-ден кейін ұшып шығатын жеңіл немесе орташа ӘК-ге қатысты қолданылады, егер ұшу ауыр ӘК -ден кейін ұшып көтерілу:

- 1) бір ҰҚЖ-ның орта бөлігінен;
- 2) бір-бірінен 760 метрден кем қашықтықта орналасқан параллель ҰҚЖ-ның орта бөлігінен.

188. ҰҚЖ-ның ығысқан шегі кезінде 2 минутке тең эшелондау минимумы, егер әуе кемелерінің есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, мындай жағдайларда қолданылады:

1) жеңіл немесе орташа ӘК ұшып шығуы орташа ӘК келуімен қатар жүреді және жеңіл ӘК ұшуы орташа ӘК келуімен қатар жүреді, ауыр ӘК-нің ұшуы аса ауыр ӘК-нің келуімен қатар жүреді;

2) "жеңіл" немесе орташа ӘК келуі ауыр ӘК ұшуымен қатар жүреді және жеңіл ӘК келуі орташа ӘК ұшып шығуы қатар жүреді, ауыр ӘК-нің ұшуы аса ауыр ӘК-нің ұшып шығуы қатар жүреді.

3 минутқа тең эшелондау минимумы ығыстырылған шегі бар ҰҚЖ пайдалану кезінде, егер әуе кемелерінің есептік ұшу траекториялары қиылысады деп күтілсе, мынадай жағдайларда қолданылады:

- 1) жеңіл немесе орташа ӘК ұшып шығуы аса ауыр ӘК келуімен қатар жүреді;
- 2) жеңіл немесе орташа ӘК келуі аса ауыр ӘК ұшып шығуымен қатар жүреді.";

188-16-тармақ алып тасталсын;

188-21-тармақ алып тасталсын;

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

"9-1-параграф. Көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда дербес қамтамасыз етілетін эшелондауды ұстай отырып ұшуға рұқсат";

мынадай мазмұндағы 188-22, 188-23, 188-24-тармақтармен толықтырылсын:

"188-22. Тік немесе көлденең эшелондау әуе кемелеріне эшелондауды дербес қамтамасыз ететін және әлі де визуалды метеорологиялық жағдайларда ұшуды орындайтын шартпен биіктікке көтерілуге немесе төмендеуге рұқсат берілген күндізгі уақытта D және E кластарының әуе кеңістігінде қамтамасыз етілмейді.

Рұқсаттың барлық қолданылу кезеңі ішінде соқтығысу қаупін тудыруы мүмкін басқа әуе кемелеріне жақын жерде ұшудың орындалмауын қамтамасыз ету үшін жауапкершілік осындай рұқсатты алған әуе кемесіне жүктеледі.

188-23. КҰЕ бойынша ұшу визуалды метеорологиялық жағдайларда орындалады. ӘҚҚ органының ӘК-ге қатысты эшелондауды өз бетінше қамтамасыз ететін және көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда қалатын жағдайда ӘК-нің экипажына КҰЕ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға рұқсат беруі рұқсаттың қолданылу уақыты ішінде ӘҚҚ органы тарапынан әуе кемелері арасында эшелондау қамтамасыз етілмейтіндігін білдіреді. Бұл ретте ӘҚҚ органы ӘК экипаждарынан бір-бірімен көзбен шолып байланыс орнату туралы баяндама алады.

188-24. Күндізгі уақытта көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда бақыланатын ұшуды орындайтын әуе кемесі экипажының сұратуы бойынша және басқа әуе кемесі ұшқышының келісімімен ӘҚҚ органы D және E класты әуе кеңістігінде ұшуға ұшатын, сондай-ақ келетін әуе кемесіне ол басқа әуе кемесіне қатысты эшелондауды дербес қамтамасыз ететін жағдайда рұқсат бере алады. көрнекі метеорологиялық жағдайда болыңыз.

Бақыланатын ұшуды орындайтын әуе кемесіне осындай рұқсат берілген кезде мынадай ережелер қолданылады:

1) рұқсат 3050 метр (10 000 фут) немесе одан төмен биіктікте ұшудың көрсетілген бөлігіне қатысты биіктікті алу немесе төмендеу кезінде беріледі;

2) егер көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшу жүзеге асырылмауы мүмкін ықтималдық болса, АҰЕ бойынша ұшу рұқсаттың қолданылу кезеңі ішінде көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда (ЖМҚ) ұшуды орындау мүмкін болмаған жағдайда орындалуы қажет баламалы нұсқауларға сәйкес қамтамасыз етіледі;

3) АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің ұшқышы жағдайдың нашарлап жатқанын анықтағаннан кейін және ЖМҚ-да ұшу мүмкін емес деп есептей отырып, аспаптық метеорологиялық жағдайларда (ЖМҚ) ұшуға көшкенге дейін ӘҚҚ органын хабардар етеді және оған берілген баламалы нұсқауларға сәйкес ұшуды жалғастырады."

;

14-тарау мынадай мазмұндағы 9-2-параграфпен толықтырылсын:

"9-2-параграф. D және E класының әуе кеңістігіндегі негізгі қозғалыс туралы ақпарат";

мынадай мазмұндағы 188-25, 188-26, 188-27, 188-28 және 188-29-тармақтармен толықтырылсын:

"188-25. Эшелондауды ӘҚҚ органдары қамтамасыз ететін, бірақ эшелондауды қамтамасыз ету кезінде нақты бақыланатын ұшуға қатысты басқа бақыланатын қозғалысқа қатысты эшелондаудың тиісті минимумы сақталмайтын немесе сақталмайтын бақыланатын қозғалыс негізгі қозғалыс болып табылады.

188-26. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат бақыланатын ұшуды орындайтын тиісті әуе кемелеріне, олар бір-біріне қатысты негізгі қозғалысты білдіретін барлық жағдайларда беріледі.

188-27. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат мыналарды қамтиды:

1) тиісті әуе кемелерінің ұшу бағыты;

2) іздегі турбуленттілікті ескере отырып, тиісті әуе кемелерінің типі мен санаты (егер бұл орынды болса);

3) тиісті әуе кемелерінің крейсерлік ұшу эшелоны және:

олардың эшелонның қиылысу орнына жақын бақылау пунктінен (хабарламаларды беру пунктінен) ұшып өтуінің есептік уақыты немесе шартты 12 сағаттық циферблат

бойынша тиісті әуе кемелерінің курстық бұрышы, сондай-ақ қарсы әуе кемелеріне дейінгі қашықтық немесе тиісті әуе кемелерінің нақты немесе есептік орналасқан жері.

188-28. Осы Нұсқаулықтың 188-25, 188-26 және 188-27-тармақтарының ережелері ӘҚҚ органдарының олардың басқаруындағы әуе кемелеріне осы Нұсқаулықтың 18-тармағында айқындалған ӘҚҚ міндеттеріне сәйкес ұшу қауіпсіздігін арттыру үшін олардың иелігіндегі кез келген басқа ақпаратты беруіне кедергі келтірмейді.

188-29. Іздегі турбуленттілік санаты егер тиісті әуе кемесінің іздегі турбуленттілік санаты әуе қозғалысы туралы ақпарат жіберілетін әуе кемелеріне қарағанда анағұрлым ауыр әуе кемелеріне тән болған жағдайда ғана әуе қозғалысы туралы маңызды ақпаратты білдіретін болады.";

14-тарау мынадай мазмұндағы 9-3-параграфпен толықтырылсын:

"9-3-параграф. Диспетчерлік аудандарда, әуеайлақтар аудандарында (ТМА) немесе диспетчерлік аймақтарда (CTR) D класының әуе кеңістігінде КҰЕ және АҰЕ бойынша бірлескен ұшулар";

мынадай мазмұндағы 188-30, 188-31, 188-32, 188-33 және 188-34-тармақтармен толықтырылсын:

"188-30. Осы Нұсқаулықтың 188-31, 188-32, 188-33 және 188-34-тармақтарында көрсетілген ережелер КҰЕ бойынша ұшуды қауіпсіз орындау үшін ӘҚҚ органы диспетчерінің D класының әуе кеңістігінде АҰЕ бойынша ұшулармен бірге іс-қимылын айқындайды.

188-31. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидаларына 2-қосымшаның 1-кестесі ұсынылатын қызмет көрсетуге қойылатын ең төменгі талаптарды және D класының әуе кеңістігінде ұшуды орындауға қойылатын талаптарды белгілейді. Диспетчерлік қызмет көрсету функцияларын орындауды қамтамасыз ету мақсатында белгілі әуе кемелері арасындағы соқтығысуды болдырмау және әуе қозғалысын жеделдету мен реттеуді қолдау мақсатында ӘҚҚ органы әуе кемелеріне негізгі қозғалыс туралы ақпарат пен ұшқыштарға қақтығысып жатқан әуе кемелерін бақылауға және соқтығысуды болдырмауға көмектесетін нұсқаулар беруді қамтамасыз етеді.

188-32. D класының әуе кеңістігінде КҰЕ бойынша ұшу үшін берілген диспетчерлік рұқсаттар (нұсқаулар) әуе қозғалысы ағынының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдам қозғалысын қамтамасыз ету үшін маршрут (көрнекі бағдарлар), күту нүктелері (аймақтары), ұшу биіктігін шектеу (тағайындау) бойынша рұқсаттарды (нұсқауларды) және соқтығысу қауіптері туралы ақпаратты қамтуы мүмкін. ӘҚҚ органына жалпы жұмыс жүктемесін тиімді басқаруды қамтамасыз ету.

ӘҚҚ органы ӘК қозғалысы туралы ақпаратты берумен байланысты ӘҚҚ органына жұмыс жүктемесін төмендету мақсатында қонуға түпкілікті кіру желілері және шеңберден кіру кезінде көзбен шолып маневрлеу аймақтары сияқты басқа әуе

кемелерінің маршруттарымен қақтығыс нүктелерін жоятын маршрутты пайдалану бойынша диспетчерлік рұқсаттар (нұсқаулар) беруі мүмкін.

188-33. Транзиттік ұшулар не әуеайлақтар арасындағы диспетчерлік аймақ ішіндегі ұшулар үшін конуға кіру және аспаптар бойынша ұшып шығу сызықтарының қиылысуын болдырмау (не осындай қиылысуды барынша азайту) мақсатында КҰЕ бойынша стандартты маршруттарды пайдалану ұсынылады. ӘҚҚ органының диспетчері КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің одан әрі рұқсатты күтіп, белгілі бір бағдарда күту аймағын орындауын талап еткен жағдайларда, ӘК экипажымен белгіленген радиоалмасу фразеологиясы пайдаланылады, ал бағдардың орналасуы ӘК экипажына белгілі болуы тиіс. Диспетчерлік аймақта (D класы) әуе қозғалысының қарқындылығы жоғары болған жағдайда ӘҚҚ органының диспетчері ӘК экипаждарына диспетчерлік аймақты айналып өтіп, балама маршруттарды ұсына отырып, КҰЕ бойынша транзиттік ұшулардың орындалуын шектеуі мүмкін.

188-34. D класының әуе кеңістігінде КҰЕ бойынша ұшу үшін диспетчерлік рұқсаттарды (нұсқауларды) беру кезінде ӘҚҚ органының диспетчері олардың көзбен шолып метеорологиялық жағдайларда ұшу үшін қолайлылығына көз жеткізеді. КҰЕ бойынша әуе кемелерін векторлауды қолдануға ӘК экипажының келісімімен жол беріледі, бұл ретте аспаптық метеорологиялық жағдайларға түсуін болдырмайтын ағымдағы метеорологиялық жағдайлар назарға алынады.";

15-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"15-тарау. Әуеайлақтар ауданында эшелондау";

мынадай мазмұндағы 193-1-тармақпен толықтырылсын:

"193-1. Негізгі қозғалыс туралы ақпарат осы Нұсқаулықтың 14-тарауының 9-1-параграфына сәйкес беріледі.";

194-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"194. ATIS-пен жарақтанған әуеайлақтарда, ӘК экипажы бастапқы байланысты белгілеген кезде, диспетчер ӘК экипажынан ATIS ақпаратын тыңдағаны туралы баяндау алады. Ұшып шығу әуеайлағындағы (бару орны, қор немесе ұшу маршруты бойынша) метеорологиялық жағдайдың, әуеайлақ немесе маршрут, ұшу ауданы бойынша ескертулердің (SIGMET, AIRMET, желдің ауысуы туралы ескертудің) өзгергені туралы ақпарат алғаннан кейін диспетчер осы мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына береді.

ATIS болмаған кезде диспетчер ұшатын ӘК экипажына мыналарды:

1) пайдаланылатын ҰҚЖ (ұшып көтерілу МЖБ, ҰҚЖ нөмірі), егер олар ұсынылған болса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

2) жер бетіндегі, оның екпінін ескере отырып, желдің бағыты мен жылдамдығын;

3) QNH (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE) қысымын;

4) көрінушілік (күрделі метеожағдайларда), не болмаса ҰҚЖ-дағы (RVR) көріну қашықтығының мәнін;

5) дәл уақытты (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша) хабарлайды.";

237-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"237. Арасындағы уақыт немесе бойлық аралықты анықтау кезінде

бір-бірімен қонуға кіруді орындайтын әуе кемелері осы әуе кемелерінің салыстырмалы жылдамдығын, нақты нүктеден ҰҚЖ-ға дейінгі қашықтықты, іздегі турбуленттілікті ескере отырып эшелондауды қолдану қажеттілігін, ҰҚЖ-ның бос емес уақытын, нақты метеорологиялық жағдайларды, сондай-ақ ҰҚЖ-ның бос емес уақытына әсер етуі мүмкін басқа да жағдайларды ескереді. Диспетчерлердің жұмыс технологияларында қонуға кіретін әуе кемелері арасындағы бойлық қашықтықты кез келген ұлғайту талап етілуі мүмкін жағдайлар, сондай-ақ мұндай жағдайларда пайдалануға жататын минимумдар көрсетіледі.";

241-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"241. ATIS болмаған жағдайда, диспетчер ұшып келетін әуе кемесінің экипажына мыналарды:

1) қонуға кіру жүйесі мен пайдаланатын ҰҚЖ-ны;

2) желдің екпінін ескере отырып, оның бағыты мен жылдамдығын;

3) көріну қашықтығын (күрделі метеорологиялық жағдайда), не ҰҚЖ-да көріну қашықтығының шамасын (RVR);

4) қауіпті метеорологиялық құбылыстарды (орын алған жағдайда);

5) 1500 метрден төмен орналасқан бұлттарды, будақ жаңбырлы бұлттардың бар-жоғын;

6) ауа температурасын;

7) шық нүктесінің температурасын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша);

8) өту эшелонын;

9) QNH қысымын (ӘК экипажының сұрау салуы бойынша – QFE);

10) қону алдындағы түзуге қатысты айрықша метеорологиялық құбылыстар туралы ақпаратты;

11) "тренд" үлгісінде қонуға қатысты ауа райы болжамын;

12) егер олар ұсынылса, ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, РЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат.

Межелі әуеайлақта ҰРТҚ мен байланыс құралдары жай-күйінің өзгергені, әуеайлақтың, сондай-ақ онымен байланысты радио және жарық беру техникалық

құралдарының жай-күйінің өзгергені туралы ақпаратты, әуеайлақ жұмысының жаңа регламенті туралы мәліметтерді алған жағдайда, диспетчер бұл мәліметтерді байланыста отырған ӘК экипаждарына хабарлайды.";

мынадай мазмұндағы 241-1-тармақпен толықтырылсын:

"241-1. Әуеайлақ қызметі маманынан ӘК қонуға кірудің соңғы кезеңінде болған кезде ҰҚЖ бетінің жай-күйінің өзгеруі туралы баяндаманы алған кезде ӘК экипажы үшін ақпаратты ҰҚЖ жай-күйінің коды түрінде ғана ұсынуға жол беріледі. Қалған ақпарат (ластану аймағы, ластану тереңдігі, ластану түрі) ӘК экипажының сұрауы бойынша беріледі.";

16-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"16-тарау. Әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету тәртібі";

16-тараудың 2-параграфының тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"2-параграф. Шектеулі көріну жағдайында әуеайлақта жерүсті қозғалысын басқару"

;

250-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"250. Осы Нұсқаулықтың 251-тармағында көзделген қағидалар маневр жасаудың барлық алаңы немесе оның бір бөлігі диспетчерлік пункттен көзбен шолып бақыланбайтын жағдайларда қолданылады. II/III санаттар бойынша қонуға кіруді орындау кезінде қолданылатын қосымша талаптар осы Нұсқаулықтың 16-тарауының 2-1-параграфында келтірілген.";

16-тарау мынадай мазмұндағы 2-1-параграфпен толықтырылсын:

"2-1-параграф. II/III санаттар бойынша қонуға кіруді орындау кезінде әуеайлақ қозғалысын басқару қағидалары";

252-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"252. Әуеайлақты (әуежайды) пайдаланушы ӘҚҚ қызметімен бірлесіп II/III санаттар бойынша қонуға нақты кірулердің басталуына және жалғасуына, сондай-ақ RVR жағдайында 550 метрден кем ұшуға қатысты көру мүмкіндігі шектеулі жағдайларда операциялар жөніндегі нұсқаулықты бекітеді.";

мынадай мазмұндағы 254-1-тармақпен толықтырылсын:

"254-1. ӘҚҚ органы диспетчерінің қозғалысты басқарғаны үшін жауапкершілігі перронда қозғалатын әуе кемелері арасында соқтығысуды болдырмауға жәрдемдесу үшін ӘК экипаждарына консультациялар мен нұсқаулықтар берумен шектеледі. Перрон не оның бір бөлігі ӘҚҚ диспетчерінің жұмыс орнынан көзбен шолып бақылаудан тыс болған жағдайларда, мынадай рәсімдердің бірі қолданылады (қажет болған жағдайда әуеайлақтың жергілікті жағдайларына қатысты үйлестіріледі):

1) қауырсынды әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі. Екінші әуе кемеге рульдеуге рұқсат берілуі мүмкін және әуе кемелері қозғалысының басымдығы бойынша көрсетіле отырып, бірінші әуе кемесінің орналасқан жері мен ниеті туралы ақпарат беріледі;

2) бірінші әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі және басқа әуе кемесін рульдеуге одан кейінгі барлық сұрау салулар бірінші әуе кемесі ӘҚК диспетчерінің көз алдында болғанға дейін қабылданбайды. Содан кейін екінші әуе кемесіне рульдеуге рұқсат етіледі;

3) әуе кемесіне экипаждың перронды босату не перрондағы жеңіл сәйкестендірілетін бақылау позициясымен айналысу туралы баяндамасымен рульдеуге рұқсат етіледі. Содан кейін екінші әуе кемесіне бірінші әуе кемесінің позициясын нақты сәйкестендіру шартымен (ӘК экипажының баяндамасы бойынша) қозғалысқа рұқсат етіледі. Бұл жағдайда қолданылатын радиоалмасу фразеологиясының ерекшеліктері және қажет болған жағдайда әуе кемелерінің бақылау позициялары аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады. Перронда жердегі қозғалысты басқару радиолокаторын қолдану ерекшеліктері осы Нұсқаулықтың 384-тармағымен анықталады.";

259-тармақ алып тасталсын;

306-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"306. Диспетчер ұшуға мыналарға рұқсат бермейді, егер:

1) ҰҚЖ бос емес;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды әуе кемесінің экипажына белгісіз;

3) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтпесе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріспесе);

4) қонуды орындаған әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатпаса;

5) басқа әуе кемесі ұшып кетеді немесе екінші айналымға кетеді немесе оның орналасқан жері іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтарын ескере отырып, белгіленген эшелондау аралықтарын қамтамасыз етпейді;

6) ұшу жолағында кедергілер бар;

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

309 және 310-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

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

1) ҰҚЖ бос;

2) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі;

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

4) қонуды орындаған әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

5) ұшу жолағында кедергілер жоқ;

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

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

Ұшуға диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін оны жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, ұшуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. ҰҚЖ-ның жұмыспен қамтылу уақытын азайту мақсатында әуе кемесіне атқарушылық стартпен айналысуға және жүріспен ұшуға рұқсат беруге жол беріледі. Мұндай рұқсатты алғаннан кейін әуе кемесі ҰҚЖ-ға ұшып шығады және ұшып кетеді.

310. ӘДО (ӘАДП) диспетчерінің қонуға рұқсаты мынаны білдіреді:

1) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі;

2) қонуды орындаған алдыңғы әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ны босатты;

3) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

4) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе;

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

Бұл ретте іздегі турбуленттілікке негізделген бойлық эшелондаудың ең аз аралықтары ескеріледі.";

313-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"313. Ауа райының қауіпті құбылыстары мен жағдайлары туындаған кезде ӘДО (ӘАДП) диспетчері бұл туралы әуе кемесінің экипажын хабардар етеді. Қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды. Егер әуе кемесінің командирі қонуға шешім қабылдаса, ӘДО (ӘАДП) диспетчері оған қонуға рұқсат береді, бұл:

1) төмендеу жолындағы әуе кеңістігі және ұшу жолағы бос;

2) қону алдындағы түзуде әуе кемелері арасында эшелондаудың белгіленген аралықтарын бұзу қаупі болмаса;

3) алда ұшып шыққан әуе кемесі пайдаланылатын ҰҚЖ-ның соңын кесіп өтсе немесе кері бұруды (кері бұруды) орындауға кіріссе;

4) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежеу тиімділігі немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды ӘК экипажына белгілі. Қонуға диспетчерлік рұқсат әуе кемесінің командирін қонуды жасауға мәжбүрлеу болып табылмайды, қонуды жүргізу туралы түпкілікті шешімді әуе кемесінің командирі қабылдайды.";

316-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"316. Қонуға кіруді орындайтын әуе кемесіне қону және (немесе) қонудан кейінгі жүріс маневрін орындау кезінде әуе кемесінің үлгісі, ҰҚЖ ұзындығы, ҰҚЖ-ны босату үшін ЖЖ-ның орналасқан жері, ҰҚЖ мен ЖЖ-да хабарланған тежеу тиімділігі (ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды), сондай-ақ метеорологиялық жағдайлар ескеріледі.";

17-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"17-тарау. Бақылау негізінде ӘҚҚ-ға қызмет көрсету";

325-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"325. Әуе кемелерінің ӘЖИ-дегі орналасқан жерін айқындау кезінде диспетчер танудың мынадай әдістерін кешенді түрде пайдаланады:

1) пеленгация – АРП индикаторындағы әуе кемесі пеленгасының және ӘЖИ-дегі белгілеу азимутының мәндерін салыстыру;

2) байлау – белгілі нүктенің координатын (ӘК экипажының ұшып өту туралы баяндауы кезінде) танылып отырған ӘЖИ-дегі белгілеу координаттарымен салыстыру;

3) маневр – әуе кемесінен ӘЖИ-ге (маневрдің) белгілеуді ауыстыру бағытының диспетчер берген (маневрмен) бағытымен сәйкес келуі;

4) ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалану – ӘК экипажы беретін және ӘЖИ-де көрсетілген ақпараттың әуе кемесін сүйемелдеу формулярына сәйкестігін салыстыру.

5) нұсқаудың орындалуын қадағалау:

тану режимінде ADS-B ақпаратын беру (жердегі және борттық жабдықтың мүмкіндігі болған кезде);

ҚШРЛ және/немесе MLAT пайдалану кезінде қабылдау-жауап беру құралын тану туралы.";

328, 329 және 330-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"328. ADS-B жабдығымен, s режимінде жұмыс істейтін қабылдау-жауап беру құралымен жарактандырылған және әуе кемесін тану құрылғылары бар әуе кемесі, "Әуе қозғалысын ұйымдастыру" азаматтық авиацияның Халықаралық ұйымының құжатында (DOC 4444 ATM/501) көзделген ұшу жоспарының 7-тармағына сәйкес әуе кемелерінің танымдық индекстерін немесе әуе кемелерінің тіркеу белгілерін береді.

329. ADS-B S режимінде жұмыс істейтін қабылдағыш-жауап бергіш жабдығымен жарактанған әуе кемесінің бортынан берілген тану индексінің күту индексінен айырмашылығы кезінде пилотқа әуе кемесінің дұрыс тану индексін растауға, қажет болған жағдайда қайталап жүргізуге нұсқау беріледі.

330. Егер әуе кемесінің экипажы әуе кемесінің тану индексін орнатудың дұрыстығын растағаннан кейін ADS-B тану құрылғысындағы, s режимінде жұмыс істейтін қабылдағыш-жауап бергіште сәйкессіздік бұрынғыдай сақталса, диспетчер мынадай шараларды қабылдайды:

1) сақталып қалған сәйкессіздік туралы ұшқышқа хабарлайды;

2) әуе жағдайының индикаторында әуе кемесінің тану индексін көрсететін сүйемелдеу формулярына мүмкіндігіне қарай өзгеріс енгізеді;

3) аралас диспетчерлік пунктке (басқа мүдделі органға) әуе кемесінің бортынан берілген танымдық индекстегі қателік туралы хабарлайды.";

18-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"18-тарау. Ұшу-ақпараттық қызмет көрсету және авариялық хабарлау";

393-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"393-1. Осы Нұсқаулықтың 393-тармағында көрсетілген ақпараттан басқа ұшуды қамтамасыз ететін ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуге мыналарға қатысты ақпарат ұсынуды қамтиды:

1) ұшып шығу, межелі әуеайлақтардағы және қосалқы әуеайлақтардағы хабарланған және болжанған ауа-райы жағдайы;

2) D, E, C және G класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін соқтығысу қаупі беріледі.

3) мүмкіндігінше және ұшқыштың өтініші бойынша су бетінің үстінен ұшу үшін кез келген қолда бар ақпарат, мысалы, радиотарату, орналасқан жері, жолдың шынайы желісі, жылдамдығы және т.б., осы аудандағы су үсті кемелері туралы ақпарат беріледі.

Олардың болуы ақпарат берілетін әуе кемелерімен соқтығысу қаупін төндіруі мүмкін танымал әуе кемелері ғана кіретін осы тармақтың 2) тармақшасында көрсетілген ақпарат кей кезде толық болмайды және ӘҚҚ органдары оны тұрақты түрде шығаруға немесе оның нақтылығына жауапты емес. Қажеттілік болған жағдайда осы тармақтың 2) тармақшасына сәйкес ұсынылатын қақтығыстар қаупі туралы ақпаратпен толықтырылсын немесе белгілі бір әуе кеңістігінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету уақытша бұзылған жағдайда Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852 болып тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларының талаптарына сәйкес экипаж ұсынатын қозғалыс туралы ақпаратты әуе кемелердің радиохабарларды тарату бағдарламасын қолдану орынды.";

395-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"395-1. Ұшудың маршруттық фазасы кезінде пайдалануға арналған ӨЖЖ (немесе ЖЖ) бойынша шұғыл ұшу ақпараттық қызмет көрсету (бұдан әрі – OFIS) кезінде хабарлама пилотты оның сұрау салуы бойынша әуеайлақ туралы қажетті ақпаратпен қамтамасыз етуге және оған аталған әуеайлақта кіруге және қонуға қатысты алдын ала

шешім қабылдауға мүмкіндік береді. ӨЖЖ (ЖЖ) бойынша OFIS хабарламасының көлемі пилотқа әуеайлақтың жай-күйі және әуе кемесі мен экипаждың пайдалану мүмкіндіктері арасындағы негізгі арақатынасты белгілеуге мүмкіндік беруге тиіс.";

404, 405, 406 және 407-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"404. Бұл іс жүзінде мүмкін болған жағдайларда атің хабарламасын радиохабар тарату ұзақтығы 30 с-тан аспауы тиіс және бұл ретте ATIS хабарын беру үшін пайдаланылатын тарату жылдамдығы ATIS хабарын қабылдау сапасын нашарлатпағанына назар аудару керек. ATIS радиохабар хабарларын жасау кезінде адамның мүмкіндіктерін ескеру қажет.

405. Ұшып келетін және ұшып шығатын әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабар берілімдері көрсетілген тәртіппен ақпараттың мынадай элементтерін қамтиды:

- 1) әуеайлақтың атауы;
- 2) әріптік индекс;
- 3) бақылау уақыты;
- 4) қонуға болжамды кіру түрі;
- 5) пайдаланылатын ҰҚЖ;
- 6) ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ҰҚЖ-ның әрбір үштен бірі үшін пайызбен ластану аймағы, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;
- 7) күту аймағындағы кідіріс (қажет болған жағдайда);
- 8) өту эшелоны;
- 9) басқа да маңызды жедел ақпарат;
- 10) жерге жақын желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градустарда) және жылдамдығы, оның ішінде елеулі өзгерістер және егер ҰҚЖ-ны пайдаланатын нақты учаскелерде орнатылған жерге жақын желдің датчиктері болса және осы ақпаратты пайдаланушылар талап етсе, ҰҚЖ-ны және ақпарат жататын оның учаскесін көрсету;
- 11) ҰҚЖ көріну және көріну қашықтығы (ҰҚЖ көріну немесе көріну қашықтығы 2000 метрден кем болғанда);
- 12) ағымдағы ауа райы;
- 13) бұлттылық 1500 метр (5000 фут) төмен немесе қандай мән үлкен болуына байланысты сектордағы ең аз абсолюттік биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттылық; егер аспан көлеңкеленген болса-тік көріну, мұндай деректер болған кезде;
- 14) ауа температурасы;
- 15) шық нүктесінің температурасы;
- 16) биіктік өлшегішті орнатуға арналған деректер;
- 17) желдің ауысуын қоса алғанда, қонуға кіру, ұшып көтерілу және биіктікті алу аймақтарындағы ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар

ақпарат және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жақында болған құбылыстары туралы ақпарат;

18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) ATIS ерекше нұсқаулары.

406. Тек ұшып келетін кемелер үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) қонуға болжамды кіру түрі;

5) пайдаланылатын ҰҚЖ;

6) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

7) күту аймағындағы кідіру (қажет болған кезде);

8) өту эшелоны;

9) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

10) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

11) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

12) ағымдағы ауа райы;

13) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

14) ауа температурасы;

15) шық нүктесінің температурасы;

16) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

17) қонуға кіру аймақтарындағы кез келген ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы және ұшуды жүргізуге әсер ететін ауа райының жуық арадағы құбылыстары туралы ақпарат;

18) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

19) ATIS ерекше нұсқаулары.

407. Тек ұшып кететін әуе кемелері үшін ақпаратты қамтитын ATIS радиохабарларын беру ақпараттың көрсетілген тәртіптегі мынадай элементтерін қамтиды:

1) әуеайлақ атауы;

2) әріптік индекс;

3) бақылау уақыты;

4) пайдаланылатын ҰҚЖ;

5) ҰҚЖ бетінің жай-күйі және тежегіштің тиімділігі (ілінісу коэффициенті) немесе ҰҚЖ бетінің жай-күйінің коды, ластану түрі, ластану тереңдігі, ластану аймағы ҰҚЖ-ның әрбір үштен бір бөлігі үшін пайызбен, осы ақпарат болған кезде ҰҚЖ, ЖЖ және перрон бетінің жай-күйі туралы қосымша ақпарат;

6) басқа маңызды шұғыл ақпарат;

7) жердегі желдің бағыты (магниттік меридианға қатысты градус) мен жылдамдығы, оның ішінде айтарлықтай өзгерістер және пайдаланылатын ҰҚЖ нақты учаскелерінде орнатылған жердегі жел датчиктері болса және бұл ақпаратты әуе кемелерінің пайдаланушыларын талап ететін болса ҰҚЖ және ақпаратқа қатыстының учаскесін көрсету;

8) ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы (ҰҚЖ көріну шамасы мен көріну шамасының қашықтығы кемінде 2000 метр болғанда);

9) ағымдағы ауа-райы;

10) бұлттылық 1500 метрден (5000 фут) төмен немесе қай мәнінің жоғарылығына қарай, сектордағы ең жоғары минималды абсолютті биіктіктен төмен; будақ-жаңбырлы бұлттар; егер аспан күңгірттенсе – тік көріну шамасы, онда осындай деректер бар болса ;

11) ауа температурасы;

12) шық нүктесінің температурасы;

13) биіктік өлшеу құралын орнатуға арналған деректер;

14) желдің ауысуын қоса алғанда, биіктікті алу аймағында ерекше метеорологиялық құбылыстар туралы кез келген қолда бар ақпарат;

15) "тренд" үлгісіндегі қонуға болжам;

16) ATIS ерекше нұсқаулары.";

19-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"19-тарау. Авариялық хабарлау";

19-1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"19-1-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету процесінде үйлестіру";

20-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"20-тарау. Әуе қозғалысын пайдаланушы мен қызмет көрсету органдарының арасындағы іс-қимылдарды үйлестіру";

21-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"21-тарау. ӘҚҚ және ӘҚБ органдарының арасындағы іс-қимылдарды үйлестіру";

21-1-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"21-1-тарау. ӘҚҚ органы мен аэронавигациялық ақпараттарды басқару қызметінің арасын үйлестіру";

21-2-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"21-2-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметі мен байланыс және радиотехникалық жабдықтарды пайдалану қызметі арасындағы үйлесімділік";

22-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"22-тарау. Байланыс жұмыс істемеген авариялық жағдайларда және күтпеген жағдайларда әрекет ету тәртібі";

430-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"430. Авариялық жағдай туындағаны туралы хабар алған кезде ӘҚҚ органы мынадай іс-қимылдар жасайды:

1) егер әуе кемесінің экипажы нақты қай жерде екенін және ұшу биіктігін хабарламаған болса, немесе мұндай ақпарат белгісіз болса, әуе кемесін тану шараларын қолданады, оқиғаның сипатын, әуе кемесі экипажының ниетін, әуе кемесінің орналасқан орны мен ұшу эшелонын нақтылайды;

2) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша қажетті көмек көрсетеді;

3) әуе кемесі экипажының сұрауы бойынша оған көмек көрсетуге мүмкіндігі бар басқа ӘҚҚ органын немесе қызметін шақырады;

4) әуе кемесі экипажынан борттағы адамдар саны, қалған жанармай көлемі, қауіпті жүктердің бар-жоғы туралы ақпарат сұрайды;

5) хабарлау схемасына сәйкес мүдделі органдарға хабарлайды.

Осы тармақтың 4) тармақшасында көрсетілген ақпарат, егер ол Пайдаланушыдан немесе басқа көздерден алынбаған жағдайда ғана ұшу экипажынан сұратылатын болады және маңызды ақпаратпен шектелетін болады.";

мынадай мазмұндағы 430-2-тармақпен толықтырылсын:

"430-2. Мүмкіндігінше ҚШРЛ кодын өзгертуден аулақ болу керек. Қозғалтқыштары істен шыққан әуе кемелеріне маневр жасау жөніндегі нұсқауларды минимумға дейін шектеу керек. Қажет болған жағдайда, қалыптасқан мән-жайлар туралы авариялық жағдайда тұрған әуе кемесінің жанында ұшуды орындайтын басқа әуе кемелері хабардар етіледі."

мынадай мазмұндағы 19-тараудың 2-1-параграфымен толықтырылсын:

"2-1-параграф. Ұшу кезінде отынды төгу";

мынадай мазмұндағы 445-1, 445-2 және 445-3-тармақтармен толықтырылсын:

"445-1. ӘК бақыланатын әуе кеңістігінде ұшқан кезде және отын құю қажеттілігі кезінде ӘК экипажы бұл туралы диспетчерге хабарлайды.

Отынды құю қажеттілігі туралы баяндаманы алған кезде диспетчер ӘК экипажымен келіседі:

ұшу бағыты, мүмкіндігінше, алыс жақтан өтуі тиіс ірі қалалар мен елді мекендер, жақсырақ су кеңістігінің үстінде және найзағай болған немесе күтілетін аудандардан тыс жерде;

1800 метр (6000 фут) төмен болмауы тиіс ұшу эшелоны (биіктігі), егер ұшудың басқа эшелоны (биіктігі) көзделмесе;

отынды құю ұзақтығы.

445-2. Басқа белгілі әуе кемелері отынды ағызатын әуе кемесінен алыстатылуы тиіс:

1) отынды құятын әуе кемесінің артында емес, көлденеңінен 19 километр (10 теңіз милі) кем емес;

2) тік эшелондауды қамтамасыз ету кезінде отынды құятын әуе кемесінің артында ұшу уақытының 15 минуты ішінде немесе 93 километр (50 теңіз милі) қашықтықта болған жағдайда:

отын құйылатын әуе кемесінен жоғары болған кезде кемінде 300 метр (1000 фут);

отын құйылатын әуе кемесінен төмен болған кезде 900 метрден (3000 фут) кем емес

445-3. Егер ӘК отынды төгу кезінде радио үнсіздігін сақтаса, ӘК экипажымен радио үнсіздікті тоқтату уақытын келіседі.";

453 және 454-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"453. Шиеленісті жағдай туралы қысқа мерзімді ескертулер беру радиолокациялық деректерді өңдеу жүйелеріне енгізілген деректерге негізделген бақылау функциясы болып табылады. STCA функциясының мақсаты диспетчерге әуе кемелерінің эшелондаудың белгіленген минимумдерін ытимал немесе нақты бұзушылықтар туралы уақтылы ескерту беру арқылы әуе кемелерінің соқтығысуына жол бермеуге көмек көрсету болып табылады.

STCA қызметін пайдалану кезінде барометрлік биіктік туралы хабарлама беру мүмкіндігі бар әуе кемелерінің үш өлшемде орналасқан орны туралы ағымдағы және болжамды деректер әуе кемелерінің жақын орналасу қашықтығын анықтау мақсатымен бақыланып отырады.

Егер қандайда бір уақыт кезеңі ішінде әуе кемелерінің үш өлшемдік орналасу орны арасындағы қашықтықты белгіленген эшелондау минимумінен аз шамаға қысқарту болжанса, әуе кемелері жауапкершілік ауданында тұрған диспетчерге дыбыстық және (немесе) көзбен шолып ескерту берілетін болады.

454. STCA қызметін қолданған жағдайда ӘҚҚ STCA қызметін қолдануға қатысты нұсқаулықтар әзірлейді. Мұндай Нұсқаулықтарды аэронавигациялық ұйымның (оның бөлімшесінің) басшысы бекітеді.";

461-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"461. БСЕЖ дабыл қаққан жағдайда ӘҚҚ органдары мен әуе кемелері экипаждарының қолданатын фразеологиясы ҚР Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2010 жылғы 15 қазандағы № 454 бұйрығымен (Нормативтік

құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6635 болып тіркелген) бекітілген Ұшуды орындау және әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде радиоалмасу және фразеологиясының қағидаларында бар.";

462 және 463-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"462. Ең төменгі қауіпсіз биіктік туралы ескерту функциясы (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура – MSAW, (бұдан әрі – MSAW)) – бұл ӘК-нің жер бетіне жақындағаны туралы уақтылы ескерту беру арқылы диспетчерлік қызмет көрсетілетін жарамды әуе кемелерінің жер бетімен соқтығысуын болдырмауда ӘҚҚ диспетчеріне көмек көрсетуге арналған қауіпсіздікті бақылаудың жердегі құралы немесе оған жасанды кедергі.

463. MSAW функциясын пайдалану кезінде, радиолокациялық ақпарат қосарлы РЛС, MLAT, ADS-B (оларды қолдану кезінде) әуе кемесінің орналасқан жері мен биіктігі туралы ақпарат MSAW ескертуді беру критерийлеріне қол жеткізу тұрғысынан талданады. ӘК-нің әуе кемесі орналасқан жер үшін өлшемдер бойынша айқындалған биіктіктен төмен болжамды немесе нақты төмендеуі анықталған кезде диспетчерге дыбыстық және/немесе көзбен шолып ескерту берілетін болады.";

мынадай мазмұндағы 463-1, 463-2 және 463-3-тармақтармен толықтырылсын:

"463-1. MSAW ескертуін беру критерийлері ретінде құрылатын MSAW полигондары және (немесе) жергілікті жер бедері, кедергілер және алдын алу уақыты туралы ақпаратты қамтитын жабдыққа жүктелетін цифрлық деректер пайдаланылады.

463-2. Жергілікті жер бедері мен кедергілер туралы ақпаратты қамтитын цифрлық деректер радиолокациялық деректерді өңдеу жүйесіне жүктеледі немесе шегінде MSAW функциясы қолданылатын ауданды (аймақты) MSAW полигондарына бөлу арқылы құрылады. MSAW полигондары рельеф пен кедергілердің ерекшеліктеріне байланысты олардың шындарының белгілі координаттары бар геометриялық фигуралар түрінде орнатылады. Әрбір MSAW полигоны үшін тиісті пайдалану тәжірибесі мен талдау негізінде ӘК одан төмен болжамды немесе нақты төмендеген кезде MSAW ескертуі берілетін абсолюттік биіктік белгіленеді. MSAW полигондарының абсолюттік биіктігі ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктіктерден бірнеше жүз фут төмен орнатылуы мүмкін, мысалы: векторлау кезіндегі ең төменгі абсолюттік биіктік (MRVA), кедергілер аралығының ең төменгі абсолюттік биіктігі (MOCA), сектордың ең төменгі абсолюттік биіктігі (MSA) немесе қажет болған жағдайда MSAW полигонының ең жоғары кедергісінің абсолюттік биіктігімен анықталуы мүмкін.

463-3. Жергілікті жер бедерін модельдеу үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым рұқсат еткен жасанды кедергілердің биіктігін ескере отырып, рельефті неғұрлым дәл анықтауды қамтамасыз ететін жергілікті жер бедерінің цифрлық

деректері пайдаланылуы мүмкін. MSAW конфигурациялары жасанды нысандар, ғимараттар және өсімдіктер сияқты рельефтік мәліметтерге кірмейтін кедергілерді есепке алу үшін тік қор параметрін қамтиды.";

464, 465, 465 және 467-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"464. MSAW қызметін қолдану кезінде ӘҚК органы MSAW қызметін қолдануға қатысты нұсқаулықтар әзірлейді. Мұндай Нұсқаулықтарды аэронавигациялық ұйымның (оның бөлімшесінің) басшысы бекітеді.

465. MSAW функциясын қолдануға қатысты нұсқаулықтарда мыналар қарастырылған:

- 1) MSAW ескертуі берілетін және берілмейтін ұшу түрлері;
- 2) шегінде MSAW функциясы қолданылатын әуе кеңістігінің секторлары немесе аудандары;
- 3) MSAW полигондары үшін орнатылған абсолюттік биіктіктердің мәндері;
- 4) MSAW дисплей әдісі;
- 5) MSAW беру параметрлері, сондай-ақ ескерту уақыты;
- 6) MSAW функциясы әуе кемелері жолдарының жекелеген желілерінде тыйым салынуы мүмкін жағдайлар, сондай-ақ олар үшін MSAW функциясына тыйым салынған ӘК ұшуларына қатысты қолданылатын рәсімдер.

466. Бақылаудағы ұшуларға қатысты MSAW берілген жағдайда мынадай әрекеттер жасалады:

1) егер әуе кемесі векторлаумен қамтамасыз етілген болса, әуе кемесінің экипажына ұшудың белгіленген қауіпсіз эшелонына (биіктігіне) дереу ауысу туралы тапсырма беріледі, қажет болған жағдайда жаңа бағыт тағайындалады.

2) басқа жағдайларда ӘҚК органының диспетчері әуе кемесінің экипажын MSAW биіктікке қатысты ескерту алынғаны туралы хабарландырады және әуе кемесінің биіктік өлшегішіндегі қысым мен белгіленген ұшу эшелонының (биіктігінің) дұрыстығын тексеру туралы тапсырма береді.

467. MSAW бергеннен кейін, егер MSAW ақаусыз әуе кемесінің жерге соғылуына әкеп соқтыратындай бұзылған болса, ӘҚК органы инцидент туралы есеп (міндетті хабарлама) жасайды және оны деректерді тарату жүйесі арқылы аэронавигациялық ұйымның тиісті құрылымдық бөлімшесінің атына жібереді.";

23-тараудың тақырыбы мынадай редакцияда жазылсын:

"23-тарау. Сипаттамаларға негізделген навигацияны қолдану";

476-тармақ алып тасталсын;

477-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"477. Ұшу жоспарындағы навигациялық сипаттамалар туралы ақпарат диспетчерлік рұқсат беру және маршрутты белгілеу мақсаттары үшін ӘҚК органына беріледі.

RNAV 5, RNAV 1 навигациялық ерекшелігі белгіленген ӘҚК маршруттары бойынша ұшуды RNAV 5, RNAV 1 бойынша ұшу үшін пайдалану бекітуі жоқ

мемлекеттік не эксперименттік ӘК орындауға қайталама радиолокациялық бақылау болған және ӘК бортында қайталама шолу радиолокациясының қабылдау-жауап бергіші болған кезде жол беріледі.";

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

осы бұйрыққа 2-қосымшаға сәйкес 2-1-қосымшамен толықтырылсын;

3-қосымшада:

35 және 36-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"35. Халықаралық ұшуды орындайтын әуе кемесі ұшып көтерілген кезде осы әуе кемесінің қозғалысын басқаруды бірінші болып жүзеге асыратын халықаралық әуежайдың ӘҚҚ органы осы мақсаттарда оған берілгендер арасынан транзиттік код тағайындайды.

Ұшу пунктінде тағайындау үшін Қазақстан Республикасының халықаралық әуежайларының ӘҚҚ органдары арасында транзиттік кодтарды бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

36. Әуе кемесі РА EUR-Н қолдану ауданына кірмейтін мемлекеттер (Қытай Халық Республикасы, Ресей Федерациясы мен Әзірбайжан) тарапынан Қазақстан әуе кеңістігіне кірген кезде ӘҚҚ-ға бірінші қабылдаған аудандық диспетчерлік орталығының (АДО) диспетчері оған берілгендер арасынан осы әуе кемесіне ҚШРЛ транзиттік кодын тағайындайды (өзгертеді).

Қазақстан Республикасының аудандық диспетчерлік орталықтары арасында транзиттік кодтарды бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады."

40 және 41-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"40. Жергілікті кодтарды бөлудің негізгі қағидаты олардың ұшу пунктінде тағайындалуына негізделген.

Ұшу пунктінде тағайындау үшін Қазақстан Республикасы әуежайларының ӘҚҚ органдары арасында жергілікті кодтарды бөлуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

41. Осы Әдістеменің 28-тармағының 3) тармақшасында көзделген жағдайларда, аудандық диспетчерлік орталықтардың ӘҚҚ органдары БШРЛ кодтарын тағайындайды (өзгертеді). Жергілікті диспетчерлік пункт (ЖДП) аймағында БШРЛ кодтарын пайдалану қажет болған жағдайда, оларды пайдалану АДО (ӘҚҚА секторы) диспетчерінің келісімі бойынша жүзеге асырылады.

Жергілікті кодтарды аудандық диспетчерлік орталықтар арасында бөлуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.";

43-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"43. 00 кодтық сериясын Қазақстан Республикасының ӘҚҚ органдары авиациялық жұмыстар аудандарында әуе трассалары, авиациялық жұмыстар аудандарында

ұшуларды, бір АПИ шегінде (ӘҚҚ ауданы) мемлекеттік авиация ұшуларын қамтамасыз ету кезінде жергілікті мақсаттар үшін пайдалануы мүмкін.

ӘҚҚ органдары арасында 00 сериялы кодтар тобын бөлу аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде қайталама шолу радиолокациясының кодтарын қолдану әдістемесіне 2, 3, 4, 5 және 6-қосымшалар алып тасталсын;

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

М. Карабаев

Қазақстан Республикасының
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
2023 жылғы 15 наурыздағы
№ 161 бұйрыққа
1-қосымша
Әуе қозғалысын ұйымдастыру
және қызмет көрсету
жөніндегі нұсқаулыққа
1-1-қосымша

ӘҚҚ органдарының (әуеайлақтық диспетчерлік орталықтың диспетчерлік пункттері (әуеайлақ/тікұшақ айлағы ауданының диспетчерлік пункттері), аудандық диспетчерлік орталықтың (аудандық диспетчерлік пункттер), ұшу-ақпараттық қызмет көрсету органдарының жұмыс орындары жабдықтарының бақылау тізбесі

											(Теңіз егі стаци онарл ы қ тікұш а қ
		Д П	Р	Б	М		Т		А		
Жабдықтың түрі		Брифинг	ДП	ДП	ДП	ШДП	ДП	ЖДП (ЦПИ)	ДП	Ұтқыр (жылж)	

										ымал ы) МДП	айлағ ында) МДП
1	Диспетчер пульті	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	Негізгі және резервтік радиостанцияларды басқару органдары	-	+	+	+	+	+	+	+	+6	+
3	Авариялық арна радиостанциясын басқару органдары	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4	Әуе жағдайының индикаторы	-	-	-	+4	+4	+4	+1	+	+1	+1
5	ҰАШ РЛС (ЖҚБ АЖ) ақпаратын бейнелеу аппаратурасы)	-	+2	+2	+2	-	-	-	-	-	-
6	АРП индикаторы немесе пеленгациялық ақпаратты әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасында көрсету	-	-	-	+1	+	+	+1	+1	+1	+1
7	Әуеайлақшілік байланыс радиостанцияларын басқару органы	-	+	+	+	-	-	-	-	+	+
8	Дауыс зорайтқыш және/немесе телефон байланысының аппаратурасы	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+
9	Жабдық болған кезде командаларды беру каналын АЖРМ (ЖРС немесе VOR) арқылы басқару органдары	-	-	-	+	+1	+1	-	-	-	+
10	Жарық-сигналдық жабдықтардың қашықтықта н	Ұшып көтерілу мен қонудың жарық-сигналдық құралдарын басқару органдары	-	-	-	+	-	-	-	-	+
	ҰҚЖ-дан шығудың және ҰҚЖ-ға шығудың жарық-сигналдық	-	-	+2	+2	-	-	-	-	-	-

	басқару аппаратурасы	құралдарын басқару органдары										-	
		Әуеайлақ бойынша рульдеудің жарық-сигналдық құралдарын басқару органдары		-	+3	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Қону жүйелерінің жай-күйі туралы автоматты дабыл	Дыбыс және жарық	РМЖ (ILS, DME, VOR, МРШ)	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-
			ҚЖШ (NDB)	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-
			ЖСО ұшу және қону	-	-	-	+	-	-	-	-	-	+1
		Жарық	ЖСО ҰҚЖ-дан шығу және ҰҚЖ-ға шығу	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-
			ЖСО әуеайлақ бойынша рульдеу	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Ж а р ы қ сигнализациясын басқару пульті және " ҰҚЖ бос емес" индикаторы немесе " ҰҚЖ бос емес" көрінісі әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасында			-	-	+	+	-	-	-	-	-	-
13	Жабдық болған жағдайда, БРЛН жабдығының жай-күйінің			-	-	-	+1	-	-	-	-		+

	дыбыстық және жарықтық сигнализациясы									-	
14	Метеоақпаратты көрсету құралдары	+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	+1	-	+
15	Сағат	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+
16	AFTN желіге кіру нүктесі	+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+1
ПӨО органы (AFIS)		Арнайы мақсаттағы автомобиль									
+1		-									
+		+6									
+		+									
+1		-									
-		-									
+1		-									
+		+									
+		+									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
-		-									
+		+									
+1		+1									

1. Ұсынылатын жабдық;
2. III санат бойынша қонуға дәлме-дәл кіретін ҰҚЖ бар әуеайлақтарда орнатылады;
3. Басқарылатын рульдеу құралдары болмаған кезде бүйірлік рульдеу оттарын және басқарылмайтын жарық көрсеткіштерін қону және ұшып көтерілу оттарының тобымен бірге басқаруға жол беріледі;
4. Жабдық Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 19 маусымдағы № 361 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15364 болып тіркелген) бекітілген әуе қозғалысына қызмет көрсету қажеттілігін бағалау әдістемесіне сәйкес қаралып отырған диспетчерлік

пункттердің пайдалану қызметі барысында ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдау нәтижелеріне сүйене отырып белгіленеді. тұрақты негізде (жылына кемінде бір рет) және аэронавигациялық ұйымның басшысы бекітетін;

5. ӘҚҚ диспетчерлік пункттерін бір үй-жайда (залда) орналастыру кезінде диспетчердің тиісті жұмыс орнынан метеоакпаратты оқу мүмкіндігін қамтамасыз ету кезінде осы диспетчерлік пункттер үшін бірыңғай метеоакпаратты көрсету құралдарын орнатуға жол беріледі;

6. Резервтік радиостанцияларды басқару органдары талап етілмейді.

Ескертпе:

1. Ұтқыр (жылжымалы) МДП - уақытша алаңдарда және авариялық жағдайларда жедел өрістету үшін арнайы орындалған МДП.

2. Арнайы мақсаттағы автомобиль - іздестіру-құтқару жұмыстары мақсатында және ӨЖЖ радиобайланыс құралдарын жедел өрістету қажет болған кезде басқа жағдайларда пайдаланылатын автомобиль.

3. Бір диспетчер бірнеше функцияларды орындауды біріктірген кезде жабдық осы тізбеге сәйкес бір жұмыс орнында шоғырланады.

4. МДП (теңіздегі стационарлық тікұшақ айлағында) – теңіз қондырғысының стационарлық тікұшақ айлағында немесе құрылыстағы немесе теңіздегі жасанды аралдың бетіндегі орналасқан МДП.

бұйрыққа

2-қосымша

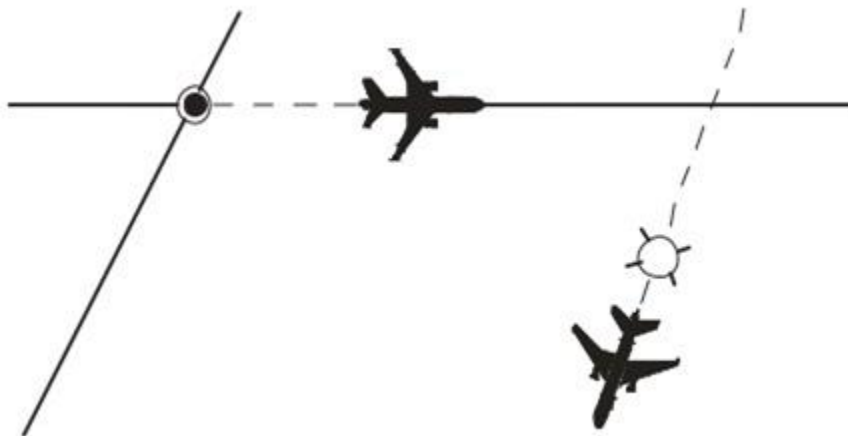
Әуе қозғалысын ұйымдастыру

және қызмет көрсету

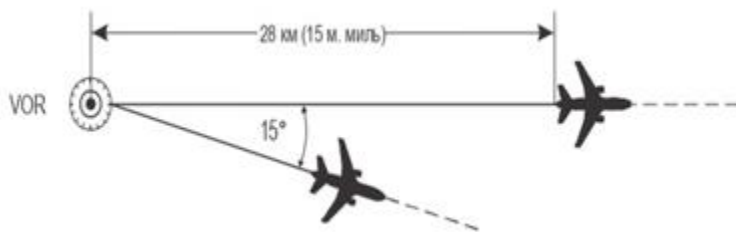
жөніндегі нұсқаулыққа

2-1-қосымша

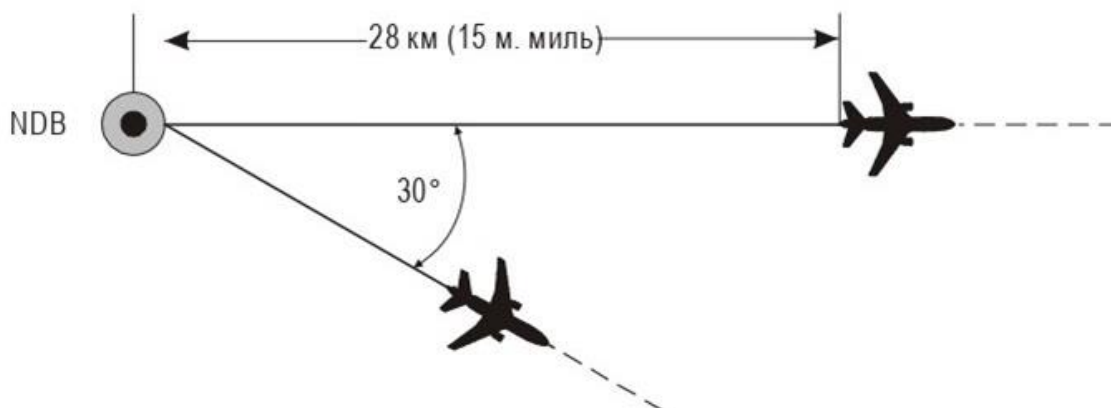
Бүйірлік эшелондау әдістері



1-сурет. Бірдей немесе әртүрлі географиялық нүктелерді пайдалану



2-сурет. Бір VOR-ды пайдалана отырып эшелондау



3-сурет. Сол бір NDB пайдалана отырып эшелондау

1-кесте VOR және GNSS арқылы ұшуды орындайтын ұшақтар үшін бүйірлік эшелондау

	Әуе кемесі 1. VOR немесе GNSS Әуе кемесі 2. GNSS	
Сызықтар арасындағы бұрыштық айырмашылық	ЭП010-ЭП190	ЭП200-ЭП600
жалпы нүктеде өлшенген жолдар (градустар)	Жалпы нүктеден қашықтық	Жалпы нүктеден қашықтық
15 – 135	27,8 километр (15 теңіз миль)	43 километр (23 теңіз миль)
Кестеде көрсетілген қашықтық көлденең қашықтық болып табылады. Болған жағдайларда DME қолданылады, мемлекеттер DME сигнал көзінен қабылдау антеннасына дейінгі қашықтықты (көлбеу қашықтықты) ескеруі керек.		