

"Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2026 жылғы 16 наурыздағы № 62 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2026 жылғы 17 наурызда № 38158 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15852 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

Кіріспе мынадай редакцияда жазылсын:

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

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларында:

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1. Осы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасының Заңы (бұдан әрі – Заң) 14-бабының 1-тармағы 4) тармақшасының талаптарына сәйкес, азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйымдардың авиациялық стандарттарын ескере отырып әзірленді.

Осы Қағидалар Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға (бұдан әрі – Конвенция) қосымшаларда жазылған Халықаралық стандарттар мен Ұсынылатын практика талаптарына сәйкес орындалатын коммерциялық әуе тасымалдарын, авиациялық жұмыстарды және жалпы мақсаттағы авиацияның ұшуларын жүзеге асыру мақсатында осы мемлекеттің талаптарына (ашық теңіздер үшін белгіленген ИКАО талаптарына) қайшы келмесе, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде, сондай-ақ басқа мемлекеттің (ашық теңіздердің) әуе кеңістігінде ұшуды жүргізу тәртібін айқындайды.";

2-тармақта:

5) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"5) авариялық жетекті таратқыш (бұдан әрі – ELT) – белгіленген жиілікте айырықша сигналдарды беретін және қолданылуына байланысты, соққының нәтижесінде автоматты түрде жұмыс істейтін немесе қолмен іске қосылатын жабдықтарға қатысты қолданылатын жалпы термин. ELT келесі түрлерде болуы мүмкін:

автоматты тұрақты ELT (AF) – автоматты түрде іске қосылатын ELT, әуе кемесінің бортында стационарлық орнатылған;

автоматты ауыспалы ELT (AP) – автоматты түрде іске қосылатын ELT әуе кемесінің бортында қозғалыссыз бекітіледі, бірақ осы әуе кемесінің бортынан оңай алынып тасталады;

автоматты жайылмалы ELT (AD) – әуе кемесінің бортында қатаң бекітілген және автоматты түрде жайылатын және соққының әсерінен іске қосылатын, ал кейбір жағдайларда гидростатикалық тетіктерге қосылатын, сондай-ақ оны қолмен жаюда қарастырылған ELT;

авариялық-құтқару ELT (S), ол төтенше жағдайда жеңіл пайдалануға болатын етіп орналастырылған тірі қалғандарға қолмен әрекетке келтіруге болатын, әуе кемесінің бортынан оңай алынатын ELT;

автоматты стационарлық ELT(DT) – ұшу кезінде апатты бақылау үшін әуе кемесінің бортында тұрақты орнатылған автоматты түрде іске қосылатын ELT;"

мынадай мазмұндағы 10-1) тармақшамен толықтырылсын:

"10-1) адами факторлардың аспектілері – авиациядағы жобалау, сертификаттау, оқыту, пайдалану және техникалық қызмет көрсету процестеріне қолданылатын және адамның өнімділігін тиісті түрде есепке алу арқылы адамдар мен жүйенің басқа компоненттері арасындағы қауіпсіз өзара іс-қимылды қамтамасыз етуге бағытталған қағидаттар;"

мынадай мазмұндағы 15-1) тармақшамен толықтырылсын:

"15-1) арнайы бекіту – коммерциялық әуе тасымалдарын, сондай-ақ жалпы мақсаттағы авиацияны орындауға арналған пайдалану ерекшеліктерінде құжатталған бекітуді білдіреді;"

мынадай мазмұндағы 29-1) тармақшамен толықтырылсын:

"29-1) әуе кемесінің тіркелген мемлекеті – әуе кемесі тізіліміне енгізілген мемлекет;"

30) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"30) әуе кемесінің ұшуды пайдалану бойынша нұсқаулығы – уәкілетті ұйым үшін қолданбалы жетекшілік және кәдімгі, ерекше және авариялық жағдайлардағы әрекет ету ретінен тұратын, бақылау карталарында, шектеулерде, ұшу-техникалық

сипаттамалар туралы ақпараттардан және әуе кемесінің жүйелері туралы мәліметтерден, сондай-ақ басқада әуе кемесінің пайдалануымен байланысты материалдардан тұрады;"

мынадай мазмұндағы 40-1) тармақшамен толықтырылсын:

"40-1) әуеайлақ мемлекеті – аумағында әуеайлақ орналасқан мемлекет;"

мынадай мазмұндағы 42-1) тармақшамен толықтырылсын:

"42-1) базалық әуе кемесі – болжамды ұшуды, қонуға кіруді және қонуды орындау үшін талап етілетін жабдықтың ең аз құрамы бар әуе кемесі;"

68) тармақша алып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 70-1) тармақшамен толықтырылсын:

"70-1) жерде қызмет көрсету – әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтымайтын, әуе кемесі әуежайға (әуеайлаққа) келген немесе әуе кемесі әуежайдан (әуеайлақтан) жөнелтілген кезде қажетті қызмет көрсету;"

мынадай мазмұндағы 73-2) тармақшамен толықтырылсын:

"73-2) кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктері – кеңейтілген мүмкіндіктері бар әуе кемесінің ұшуы үшін рұқсат етілген және базалық әуе кемесі үшін әдетте рұқсат етілетінмен салыстырғанда әуеайлақтың неғұрлым төмен пайдалану минимумдарын қамтамасыз ететін және қолда бар сыртқы инфрақұрылымды пайдаланатын кеңейтілген мүмкіндіктері бар әуе кемесі жүйелерінің сипаттамаларына негізделген пайдалану мүмкіндіктері;"

мынадай мазмұндағы 89-1) тармақшамен толықтырылсын:

"89-1) мақсатты қауіпсіздік деңгейі (TLS) – нақты жағдайларда рұқсат етілген деп есептелетін тәуекел деңгейін білдіретін жалпы термин;"

90) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"90) қауіпті жүктер – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 21 маусымдағы №371 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15370 болып тіркелген) Азаматтық әуе кемелерінде қауіпті жүктерді әуеде тасымалдау жөніндегі нұсқаулықпен анықталған адамның өмірі мен денсаулығына, қауіпсіздігі мен мүлкіне немесе қоршаған ортаға қатер төндіретін, қауіпті жүктер тізбесінде көрсетілген бұйымдар немесе заттар;"

91) тармақша алып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 107-1) тармақшамен толықтырылсын:

"107-1) кеңейтілген мүмкіндіктері бар әуе кемесі – негізгі әуе кемесінің нақты ұшуды, қонуға кіруді немесе қонуды орындауы үшін талап етілетін жабдықты толықтыратын жабдығы бар әуе кемесі;"

108) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"108) навигациялық ерекшелік – бекітілген әуе кеңістігі шегінде, сипаттамаларға негізделген, навигация шартындағы ұшуларды қамтамасыз ету үшін қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына талаптар жиынтығы.

Навигациялық сипаттамалардың екі түрі бар:

талап етілетін аэронавигациялық сипаттамалардың (RNP) спецификациясы – негізделген навигациялық ерекшеліктері, ол RNP 4, RNP APCN сияқты RNP префиксімен белгіленген өнімділіктің сақталмауы ескертулердің сақталуына және сақталуына қарсы бақылауды талап етуді қамтиды.

(RNAV) аймақтық навигация ерекшеліктері RNAV – негізделген навигациялық ерекшеліктері, ол RNP 4, RNP APCN сияқты RNP префиксімен белгіленген өнімділіктің сақталмауы ескертулердің сақталуына және сақталуына қарсы бақылауды талап етуді қамтымайды.";

мынадай мазмұндағы 108-1) тармақшамен толықтырылсын:

"108-1) негізгі нүкте – ӘҚК бағытын, әуе кемесінің ұшу траекториясын айқындау үшін және навигация мен ӘҚК басқа да мақсаттары үшін пайдаланылатын белгіленген географиялық орын;"

мынадай мазмұндағы 114-2) және 114-3) тармақшалармен толықтырылсын:

"114-2) пайдалану базасы – ұшуларға басшылық жасау жүзеге асырылатын орын;

114-3) пайдалану ерекшеліктері – рұқсаттар, оның ішінде арнайы мақұлдаулар, пайдаланушы сертификатына байланысты және ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулықта баяндалған шарттарға байланысты шарттар мен шектеулер;"

мынадай мазмұндағы 114-4) тармақшамен толықтырылсын:

"114-4) пайдаланушы мемлекет – пайдаланушының негізгі қызмет орны орналасқан немесе, егер пайдаланушының мұндай қызмет орны болмаса, пайдаланушының тұрақты болатын жері;"

мынадай мазмұндағы 118-2) тармақшамен толықтырылсын:

"118-2) сипаттамаларға негізделген әуеайлақты пайдалану минимумдары (РВАОМ) – базалық әуе кемесінің ұшуы кезінде пайдаланылатын минимумдармен салыстырғанда ұшып көтерілудің, қонуға кірудің және қонудың нақты операциялары үшін әуеайлақтың неғұрлым төмен пайдалану минимумдары;"

мынадай мазмұндағы 121-1) тармақшамен толықтырылсын:

"121-1) су кеңістігі үстінен ұзартылған ұзақтықтағы ұшу – су үстінен 93 км (50 миль) астам қашықтықта немесе қайсысы аз болуына қарай қалыпты крейсерлік жылдамдықта, апаттық қонуды жүзеге асыру үшін қолайлы құрлық учаскесінен 30 минут қашықтықта орындалатын ұшу;"

126) тармақша алып тасталсын:

мынадай мазмұндағы 131-1) тармақшамен толықтырылсын:

"131-1) шектеулі көріну жағдайындағы ұшулар (LVO) – RVR мәні 550 м-ден кем болған кезде және/немесе DH мәні 60 м-ден (200 фут) кем болған кезде қонуға бет алу немесе RVR мәні 400 м-ден кем болған кезде ұшып көтерілу;"

мынадай мазмұндағы 133-1) және 133-2) тармақшалармен толықтырылсын:

"133-1) түнгі көру көзілдірігі (NVG) – жұмыс принципі жарықты электрлік-оптикалық күшейткіш түрлендіргіштермен бақыланатын объектілердің кескінінің жарықтығын арттыруға негізделген, түнгі уақытта жер бетін көрнекі бағдарлау мүмкіндіктерін кеңейтетін, сондай-ақ метеорологиялық түзілістер мен жер бетіндегі бұлттардың алдын алу нысанында байқауға мүмкіндік беретін, басына орнатылған бинокулярлы түнгі көру құрылғысы;

133-2) түнде көру жүйесі (NVIS) – әуе кемелерін басқару кезінде түнде көру құрылғыларын сәтті және қауіпсіз пайдалану үшін қажетті барлық элементтерді біріктіру. Жүйе кем дегенде мыналарды қамтиды: NVG, жарықтандыру жабдықтары, ұшақтағы оның құрамдас бөліктері экипаждың NVG-мен жұмысына бейімделген, авиация персоналының кәсіби дайындығы.";

138) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"138) уақыт шегі – пайдаланушы мемлекетпен бекітілген қашықтық, ұшу уақытымен бағыттағы қосалқы әуеайлағына дейін көрсетілген кез келген асып кету пайдаланушы мемлекетпен EDTO ұшуын арнайы растауды талап етеді;"

мынадай мазмұндағы 138-1) тармақшамен толықтырылсын:

"138-1) қосалқы әуеайлаққа кетудің ұзартылған уақытымен ұшуды жүргізу (EDTO) – бағыттағы қосалқы әуеайлаққа дейінгі ұшу уақыты осы Қағидаларда белгіленген шекті уақыттан асып кеткен кезде екі немесе одан да көп газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтың кез келген ұшуы;"

140) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"140) ұшу-қону жолағының шегі – әуе кемелері қону үшін пайдалануға болатын ұшу-қону жолағы учаскесінің басы;"

142) тармақша алып тасталсын;

144) тармақша алып тасталсын;

мынадай мазмұндағы 158-1) тармақшамен толықтырылсын:

"158-1) ұшуларға басшылық жасау - ұшуды бастауға, жалғастыруға немесе аяқтауға, сондай-ақ әуе кемесінің қауіпсіздігі, ұшудың тұрақтылығы мен тиімділігі мүдделерінде бағытты өзгертуге қатысты өкілеттіктерді жүзеге асыру;"

160) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"160) ұшуды қамтамасыз ететін қызметкер/ұшу диспетчері – "Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 28 қыркүйектегі № 764 бұйрығының (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 8785 болып тіркелген) талаптарына сәйкес,

біліктілігі бар ұшуды жүргізуді бақылау мен қадағалауды жүзеге асыратын және қолдау көрсететін, нұсқау жүргізетін және (немесе) әуе кемесінің командиріне қауіпсіз ұшуды орындауды қамтамасыз етуге көмектесетін пайдаланушымен тағайындалған тұлға;"

169) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"169) үлкейтілген қашықтықта ұшу – крейсерлік жылдамдықпен ұшу уақыты кезеңінде екі газ құбырлы қозғалтқышы бар ұшақпен орындалатын кез-келген ұшу (желсіз жағдайда және МСА жағдайында) бағыттың кез-келген нүктесінде қандайда бір қозғалтқыштың жұмыс істемеуі кезінде қосалқы әуеайлақтың талаптарына сәйкес бағытқа дейін уәкілетті ұйыммен бекітілген шекті уақытынан асады;"

мынадай мазмұндағы 169-1) тармақшамен толықтырылсын:

"169-1) шаршау – адамның ұшу қауіпсіздігіне байланысты белсенділігі мен қызметтік міндеттерін тиісінше орындау қабілетін нашарлатуы мүмкін ұйқысыздық, ұзақ ұйқылық, тәуліктік ырғақ және/немесе жұмыс жүктемесі (ақыл-ой және/немесе дене қызметі) салдарынан ақыл-ой немесе дене бітімі қабілетінің төмендеуінің физиологиялық жай-күйі;"

мынадай мазмұндағы 174-1) тармақшамен толықтырылсын:

"174-1) ылғалды ұшу-қону жолағы - пайдалануға арналған аймақ шегінде тереңдігі 3 мм-ге дейінгі ылғалдың немесе судың кез келген көрінетін қабатымен жабылған ҰҚЖ беті;"

178) тармақша алып тасталсын;

180) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"180) CDFA қонуға кірудің соңғы қонуға кіруді орындау кезіндегі үздіксіз төмендеумен қонуға кіру – қонуға кірудің соңғы учаскесінде (FAS) қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесіндегі абсолютті/салыстырмалы биіктікке тең абсолютті/салыстырмалы биіктіктен ұшуда теңестірілген, үздіксіз төмендетумен жүзеге асырылатын аспаптар бойынша қонуға дәл емес кірудің (NPA) схемасы бойынша қонуға кірудің соңғы учаскесінде қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесінде ұшуға кірудің абсолютті/салыстырмалы биіктігіне тең келетін қонуға кірудің немесе осы биіктіктен жоғары, ҰҚЖ қону табалдырығынан шамамен 15 м (50 фут) биіктікте орналасқан нүктеге дейін немесе әуе кемесінің осы түрі үшін қону алдында туралау маневрі басталатын нүктеге дейін; NPA схемасы бойынша FAS-да, кейіннен шеңбер бойынша қонуға кіре отырып, cdfa пилоттық техникасы шеңбер бойынша қонуға кірудің минимумына (шеңбер бойынша ұшудың OCA/H) немесе ұшу кезінде визуалды маневрдің абсолютті/салыстырмалы биіктігіне жеткенге дейін қолданылады;"

2-тармақтың екінші бөлігінің қырық бесінші абзацы алып тасталсын;

2-тармақтың екінші бөлімінің алпыс сегізінші, алпыс тоғызыншы жетпісінші абзацтары алып тасталсын;

2-тармақтың екінші бөлімінің сексен алтыншы абзацы алып тасталсын;

3, 4 және 5-тармақтар алып тасталсын:

8 және 9-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"8. Пайдаланушы немесе тағайындалған өкіл ұшуға жетекшілік етуге жауап береді.

9. Егер бекітілген пайдаланушымен ұшуды жүргізуді бақылау мен қадағалау әдісінде ұшуды/ұшу диспетчерін қамтамасыз ету бойынша қызметкер персоналын пайдалану қарастырылған болса әуе кемесінің командирі (бұдан әрі – ӘКК) және ұшуды/ұшу диспетчерін қамтамасыз ету бойынша қызметкерге ұшулардың басқарушылық етуге жауап береді.";

мынадай мазмұндағы 10-1 және 10-2-тармақтармен толықтырылсын:

"10-1. Ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкер/ұшу диспетчері ұшу өндірісін бақылау және бақылау әдісіне сәйкес жұмыс істеген кезде мынадай міндеттерді орындайды:

1) ӘКК-ге ұшуға дайындықта көмек көрсетеді және тиісті ақпаратты қамтамасыз етеді;

2) ӘКК-ға ұшудың жұмыс жоспарын және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарын дайындауда көмек көрсетеді, ол қолданылған кезде қол қояды және ӘҚҚ үшін ұшу жоспарын ӘҚҚ-ның тиісті органына ұсынады;

3) тиісті құралдардың көмегімен ұшуда ӘКК-ні ұшуды қауіпсіз орындау үшін қажетті ақпаратпен қамтамасыз етеді.

4) ӘК бақылау құралдарының көмегімен ұшақтың орналасқан жерін анықтау мүмкін болмаған, ал байланыс орнату әрекеттері сәтсіз болған жағдайда ӘҚҚ-ның тиісті органын хабардар етеді.

10-2. Апатты жағдайда ұшуды қамтамасыз ету жөніндегі қызметкер/ұшу диспетчері :

1) ӘҚБ қағидаларға қайшы келетін кез келген әрекетті жасаудан аулақ бола отырып, ұшуларды жүргізу жөніндегі басшылықта көзделген рәсімдерді орындауға бастамашылық жасайды;

2) ӘКК ұшуды қауіпсіз орындау үшін қажетті болуы мүмкін ұшу қауіпсіздігіне қатысты ақпаратты, оның ішінде қажеттілігі осы ұшу барысында туындайтын ұшу жоспарының кез келген өзгерістеріне қатысты ақпаратты береді.";

15 және 16-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"15. Пайдаланушы халықаралық ұшуларды орындау кезінде радио алмасуды жүргізу мүмкіндігін және ӘКК мен экипаж мүшелерінің қарым-қатынасын ӘК-нің ұшу пайдалану нұсқаулығы (бұдан әрі – ҰПН) көрсетілгендерге сәйкес немесе авиациялық персоналмен ҰЖН-ның рәсімдерін, жер үсті қызметтерімен, ӘҚҚ қызметімен және шетелдік мемлекеттің уәкілдік органның өкілімен радителефон байланысын қолданылатын тілде жүргізуді және оны "Радиотелефон байланысында пайдаланылатын ағылшын тілін меңгеру деңгейін айқындауға арналған тест қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация

министрінің 2013 жылғы 25 қыркүйектегі № 748 бұйрығында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 8783 болып тіркелген) көрсетілгендей түсінуді қамтамасыз етуі қажет.

16. Пайдаланушылар, ЖМА-ға жататын және ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 килограмм және одан кем болатын ұшақтарды және ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 3175 килограмм және одан кем болатын тікұштарды пайдаланатындарды қоспағанда, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 11 мамырдағы № 136 қаулысымен бекітілген Азаматтық авиация саласындағы ұшу қауіпсіздігі туралы бағдарламасына, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 болып тіркелген) бекітілген Әуежайлардағы азаматтық ӘК-ін ұшқыштардың ұшу қауіпсіздігін әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, ӘК-леріне техникалық қызмет көрсеткен кезде басқару туралы үлгілік нұсқаулығының минималдық талаптарына сәйкес ҰҚБЖ әзірлейді және енгізеді.";

20-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"20. Деректердің көздерін (дер)ін қорғау үшін тиісті қорғау шараларын қамтиды.";

мынадай мазмұндағы 23-1-тармақпен толықтырылсын:

"23-1. Әуе кемелерінің ұшуын орындауға және қамтамасыз етуге және оларға техникалық қызмет көрсетуге, әуе қозғалысына қызмет көрсетуге байланысты адамдарға өз міндеттерін орындау процесінде мұндай қызметті алкогольдік, есірткілік, уытқұмарлық масаң күйде (олардың аналогтарында) жүзеге асыруға немесе осындай масаңдық тудыратын заттарды пайдалануға тыйым салынады.

Психоактивті заттарды пайдаланатын (пайдаланған) куәліктердің барлық иелері ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін функцияларды орындаудан анықталады және босатылады.";

29, 30 және 31-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"29. ӘК мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігіне қауіп келтірмей пайдаланушы ұшуды орындауды қамтамасыз етеді.";

30-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

30. Пайдаланушы, экипаж мүшелерімен кепілді ең дұрыс іс-қимылдарды болғызбауға бағытталған актілерінің диверсияларды немесе заңсыз араласудың басқа да нысандарын немесе мейлінше азайту және олардың салдарын және уәкілетті орган бекіткен қауіпсіздік бойынша дайындық бағдарламасын орындайды. Осы Қағидалардың 114-тармағында көзделген қауіпсіздік бойынша даярлау бағдарламасына қойылатын талаптар.

31-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

31. Пайдаланушы жолаушыларды немесе жүктерді тасымалдау кезінде апатты жағдай немесе жүйелердің, жабдықтар мен аспаптардың істен шығу имитациясының жасалмауын қамтамасыз етеді.";

39-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"39. Ұшу жүзеге асырылатын әуе кеңістігінде мемлекетпен және уәкілетті органымен келісілгеннен кейін ғана шетелдік мемлекеттер аумағынан әскери құралымдарды, қару-жарақтар мен әскери техниканы, сондай-ақ қосарлы мақсаттағы өнімді тасымалдауға пайдаланушыға рұқсат етіледі.";

45-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"45. Азаматтық ӘК-мен тасымалдауға рұқсат етілген қауіпті жүктер Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) әуе көлігімен қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдау жөніндегі техникалық нұсқаулықтарында көрсетілген.

Қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат беру пайдаланушы осы Қағидалардың 19-тарауының 5-параграфының ережелеріне сәйкес жүзеге асырылады.";

52-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"52. Пайдаланушы қамтамасыз етеді:

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

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

Жолаушылар карточкаларында көрсетілген ақпарат тек ол қолданылатын әуе кемесінің түріне, үлгісіне және сериясына қатысты, онда орнатылған нақты жүйелер мен жабдыққа, сондай-ақ осы Қағидаларға 25-қосымшаға сәйкес осы үлгідегі, үлгідегі және сериядағы әуе кемелеріндегі жүйелер мен жабдықтарға қолданылатын рәсімдерге сәйкес келеді;

3) пайдаланушы бортта дұрыс нұсқаулықтардың орналастырылуын тексеру және ӘК бортында бүлінген нұсқаулықтарды алып қою және ауыстыру рәсімін әзірлейді.";

мынадай мазмұндағы 60-1-тармақпен толықтырылсын:

"60-1. Пайдаланушы жүк бөлігінде тасымалдауға жататын бұйымдарға қатысты саясат пен рәсімдерді әзірлейді, олар осы бұйымдарға байланысты өрт болған жағдайда, ол ұшақ қауіпсіз қонғанға дейін жүк бөлігінің өртке қарсы жүйесіне байланысты ұшақ конструкциясының элементтерімен байқалуы және басылуы немесе тежелуі мүмкін болуын қамтамасыз етеді.";

64, 65, 66, 77-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"64. Коммерциялық әуе тасымалдарын орындайтын пайдаланушы уәкілетті ұйым, MEL бекіткен және ӘК командиріне қандай да бір аспап, жабдық немесе жүйе істен шыққан кезде кез келген аралық пункттен ұшуды бастау немесе жалғастыру

мүмкіндігін айқындауға мүмкіндік беретін кез келген өзгерістердің болуын қамтамасыз етеді.

Қазақстан Республикасы тіркейтін мемлекет болмаған жағдайда уәкілетті ұйым MEL мемлекетте тіркеуде қолданылатын ӘК-нің ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестігін әсер етпеуі үшін шаралар қабылдайды.

65. Уәкілетті ұйым MEL бекіту арқылы ұшудың белгілі бір жағдайларында жұмыс істемеуі мүмкін жабдықтардың жүйелері мен компоненттерін көрсетеді, бұл ретте тізбеде көрсетілгеннен басқа жүйелер мен жабдықтар істен шыққан кезде ұшу орындалмайтынын білдіреді.

66. Жөндеу жұмыстарын жүргізудің және жабдықты алмастырудың бақыланатын және негізделетін бағдарламалары шеңберінде жұмыс істемейтін аспаптармен, жабдықпен немесе жүйелермен ӘК-ін пайдалану мүмкіндігін айқындауға арналған MEL пайдаланушымен MEL негізінде әр ӘК жасалады.

67. Пайдаланушы пайдаланылатын әуе кемесінің түріне қатысты MMEL өзгерістері күшіне енген күннен бастап 90 (тоқсан) күнтізбелік күн ішінде МӘҚ тиісті өзгерістерді енгізеді және оларды уәкілетті ұйымда бекітеді.

Пайдаланушы қауіпсіздіктің қолайлы деңгейін сақтай отырып, белгілі бір жүйелер немесе жабдық істен шыққан кезде ұшақты басқаруға мүмкіндік беретін MEL әзірлейді

MEL-дің болуы әуе кемесін жүйелер немесе жабдық жұмыс істемей тұрғанда белгісіз уақыт ішінде пайдалануға болатынын білдірмейді.

MEL-дің негізгі мақсаты жөндеу және жабдықты ауыстырудың бақыланатын және негізделген бағдарламасы арқылы жұмыс істемейтін жүйелері немесе жабдықтары бар әуе кемелерін қауіпсіз пайдалануға рұқсат беру.";

68-тармақ алып тасталсын;

69-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"69. MEL пайдаланушы ҰЖН-ға енгізіледі және ол мыналарды қамтиды:

1) MEL техникалық персоналдың және ұшу экипажының қолдану қағидалар қамтитын алғысөз;

2) қолданылатын терминдердің айқындамалары мен түсіндірулері;

3) аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің, ескертулер және хабарлау дабылдарының істен шығуын жою үшін қажетті уақыт аралықтарын (А, В, С және D категориялары) белгілейді;

4) аспаптардың, жабдықтар мен жүйелердің, ескертулер және хабарлау дабылдарының істен шыққан белгілері болып табылатын тізбесі;

5) олар істен шыққан кезде әрбір ӘК үшін жабдықтар мен аспаптар тізбесі мыналар болып табылады:

ӘК-де орнатылған аспаптардың саны және ұшуды орындау үшін талап етілетін аспаптардың саны;

істен шыққан аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің жұмыс қабілетін қалпына келтірудің рұқсат етілген кезеңі;

ӘК экипажының кабинасында және (немесе) жолаушылар кабинасында аспапты, жабдықты және жүйені таңбалау қажеттігі;

егер бұлар талап етілсе, ӘК ұшуын техникалық дайындаудың талап етілетін қосымша талаптары;

егер талап етілсе, ӘК ұшу кезінде пайдаланудың талап етілетін қосымша тәртіптемесі;

осы пунктті қолдану шарттары, ұшудың болжамды шарттарын қоса алғанда оны істен шыққан құрылғымен оны бастауға рұқсат берілмейді.

Жұмыс істемейтін деп саналатын белгілі бір жүйе немесе жабдық бөлігі үшін жүйені немесе жабдық бөлігін оқшаулау немесе оқшаулау үшін ұшу алдындағы техникалық қызмет көрсету процедурасы белгіленуі керек. Ұшу экипажының тиісті процедуралары да әзірленуде.";

мынадай мазмұндағы 69-1-тармақпен толықтырылсын:

"69-1. Пайдаланушы В, С санаттары бойынша MEL уақыт аралығын, егер бар болса және уәкілетті ұйым бекіткен ұзарту рәсіміне сәйкес, MEL-де көрсетілген мерзімге ұзартады, егер:

1) жою аралығын ұзарту әуе кемесінің берілген түріне MMEL талаптарының шегінде жүзеге асырылады;

2) уақыт аралықтарын бақыланатын ұзарту бойынша нақты міндеттер мен міндеттерді сипаттайтын ұзарту тәртібін оператор MEL әзірлеу кезінде белгілейді және оны уәкілетті ұйым бекітеді;

3) оператор жоғарыда көрсетілген уақыт аралығын тек бір реттік ұзартуды жүзеге асырады;

4) уәкілетті ұйымды оператор уақыт аралығын бір айдан аспайтын мерзімге ұзарту туралы хабардар етсе;

5) ақаулықты жою бірінші мүмкіндік кезінде жүргізіледі.";

70, 71, 72-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"70. MEL әзірлеу кезінде пайдаланушы:

1) ӘК-нің осы үлгісін пайдалану тәжірибесі;

2) ұшқыштың ӘК-нің осы үлгісі мен ұқсас үлгілерді пайдалану тәжірибесі;

3) ұшқыштың ӘК ұшу экипажы мүшелерінің біліктілігі мен даярлығы ескереді.

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

71. Қауіпсіздіктің қолайлы деңгейіне қол жеткізу мүмкіндігін анықтау кезінде жұмыс істемейтін жүйелермен немесе жабдықпен жұмысты жалғастыруға байланысты қосымша ақаулар ықтималдығы да ескерілуі тиіс. MEL әзірлеу кезінде, егер уәкілетті ұйым немесе ұшу нұсқаулығында өзгеше көзделмесе, шектеулер, төтенше жағдайлар процедуралары немесе тізілім мемлекетінің немесе пайдаланушы мемлекетінің ұшуға жарамдылық талаптарына қатысты ұшу нұсқаулығы бөлімінде қамтылған талаптардан ауытқуға болмайды.

72. Белгілі бір ұшу үшін жұмыс істемейтіні анықталған жүйелер немесе жабдық, сәйкесінше, тиісті түсіндірме плакаттармен қамтамасыз етілуі керек, сондай-ақ мұндай жабдықтың барлық құрамдас бөліктері жұмыс істемейтін жүйе немесе жабдық туралы ұшу экипажы мен техникалық қызмет көрсету персоналын хабардар ету үшін ӘК техникалық қызмет көрсету журналында көрсетілуі тиіс.";

83-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"83. Әрбір ұшуды орындау кезінде әрбір ӘК-нің бортында коммерциялық әуе тасымалдары орындау мақсатында, сондай-ақ ЖМА ұшуды орындау үшін сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын ұшақтарда және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқышпен жарактандырылған ұшақтарда, және сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 3175 кг асатын тікұшақтарда мынадай кеме құжаттары болады:

1) ӘК-нің мемлекеттік тіркелгені туралы куәлік;

2) пайдаланушының уәкілетті ұйыммен ресми куәландырылған сертификат көшірмесі (ұшуды орындау құқығына арналған куәлігі (ЖБА пайдаланушысы) және осы ӘК-не жататын пайдалану сипаттамасының көшірмесі, егер уәкілетті ұйыммен жасалған сертификат (куәлік) және онымен байланысты ұшқыштың сипаттамасы (куәлік) ағылшын тілінде болмаса, ағылшын тіліндегі аудармасы қоса беріледі;

3) ӘК ұшуға жарамдылық сертификаты, егер уәкілетті ұйыммен сертификат ағылшын тілінде жасалмаса, ағылшын тіліндегі аудармасы (түпнұсқа) қоса беріледі;

4) жердегі шу бойынша сертификаты (қажет болған кезде), халықаралық ұшулар кезінде құжат басқа тілде жасалған болса, қосымша – ағылшын тіліндегі аудармасы қоса беріледі;

5) егер ӘК радиоаппаратурамен жабдықталған болса, борттық радиостанцияға арналған рұқсат (түпнұсқа);

6) Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру түрлері туралы заңдарының талаптарында қарастырылған сақтандырудың міндетті түрлерінің сақтандыру полистерінің көшірмелері;

7) санитарлық журнал, халықаралық ұшу кезінде қосымша – дезинсекция немесе одан босатылғаны туралы сертификат;

8) борттық журнал (шетелде өндірілген ӘК үшін ӘК бортында борттық журнал ағылшын тілінде болуы мүмкін).

9) ұшуды жүргізуге қатысты, қолданыстағы ҰЖН бөлшектерінің көшірмелері;

10) ұшуға жарамдылығы туралы куәлікке сәйкес, егер бұл мәліметтер ҰЖН-да болмаса ұшақты пайдалану үшін қажетті ҰТС туралы немесе кез-келген басқа ақпараттардан тұратын ҰПН ҰПН (аса жеңіл ӘК үшін міндетті емес) немесе басқа баламалы құжат шетел өндірісінің ӘК бортында ұшу нұсқаулығы ағылшын тілінде болуы мүмкін.

11) пайдаланушы немесе баламалы құжат талаптарының көлеміндегі ақпаратты қамтитын ұшуға арналған тапсырма;

12) флайт-жоспар;

13) ұшудың жұмыс жоспары (навигациялық есеп);

14) негізгі бағыттан ауытқыған жағдайда пайдаланылуы ықтимал кез келген бағыты және белгіленген ұшу бағытынан тұратын нақтыланған және қолайлы карталары;

15) ӘК ұстау кезінде пайдаланылатын визуалды сигналдары туралы рәсімдері және ақпараттар;

16) ұшу орындалатын аймақтар үшін іздеу-құтқару қызметін бойынша экипаж үшін ақпарат;

17) MEL (ол қарастырылған болса);

18) анықтамалық навигациялық ақпарат (NOTAM немесе AIS);

19) метеорологиялық ақпарат;

20) салмағы мен орталықтану бойынша құжаттар (пайдаланушының ҰЖН құрамына кіреді);

21) бас декларация, жолаушылар тізімі (манифест) (қажет болған кезде);

22) арнайы қызметтер персоналы (экипаж құрамына кірмейтін), мүгедек адамдар, әдетте бортқа жіберілмейтін адамдар, депортацияланатын адамдар және айдауылдағы адамдар сияқты жолаушылардың арнайы санаттары туралы хабарламалар;

23) арнайы жүктер туралы хабарлама, қауіпті жүктерді қоса алғанда, оның ішінде қауіпті жүктерді тасымалдау құжаты және NOTOC;

24) хабарлаунысандары "Авиациялық оқиға", "Тосын оқиға", "Қауіпті жақындау";

25) мемлекет талап ететін осы ұшуға қатысы бар кез-келген өзге де құжаттама.";

96-1-тармақ алып тасталсын;

98-1, 98-2-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"98-1. "Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15597 болып тіркелген) сәйкес авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге жатпайтын мақсаттарда CVR, CARS, AIR класты А және AIRS класты өздігінен жазғыштардың жазбаларын немесе мағынасын ашуды пайдалануға рұқсат етілмейді, жазба немесе мағынасын ашу жағдайларын қоспағанда:

1) ұшу қауіпсіздігіне қатысты және ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің мән мәтінінде сәйкестендірілген оқиғаға жатады; жазбалардың иесіздендірілген түсіндірмесінің тиісті бөліктерімен шектеледі; және "Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету кезінде, әуежайларда, азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың, қызметі көрсетілетін қызметтерді ұсыну барысында әуе кемелерінің ұшуын орындаумен байланысты азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарының ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгі нұсқаулықтарды бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 болып тіркелген) көзделген қорғауға жатады;

2) авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге байланысты оқиғаға қатысы жоқ қылмыстық талқылауда пайдалану үшін сұратылады және "Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету кезінде, әуежайларда, азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың, қызметі көрсетілетін қызметтерді ұсыну барысында әуе кемелерінің ұшуын орындаумен байланысты азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарының ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгі нұсқаулықтарды бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 болып тіркелген) көзделген қорғауға жатады; немесе

3) ИКАО Конвенциясының 6-қосымшасының 8-толықтырылымының 7-бөлігінде көзделген ұшу деректерін тіркеудің борттық жүйелерін тексеру үшін пайдаланылады.

98-2. "Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15597 болып тіркелген) сәйкес авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге жатпайтын мақсаттарда, "Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету кезінде, әуежайларда, азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың, қызметі көрсетілетін қызметтерді ұсыну барысында әуе кемелерінің ұшуын орындаумен байланысты азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарының ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгі нұсқаулықтарды бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығында (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 6855 болып тіркелген) көзделетін жазбалар немесе түсіндірмелер қорғалуға жататын жағдайларды қоспағанда, FDR, ADRS, сондай-ақ В класты және С класты AIR және AIRS сияқты өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын немесе түсіндірмелерін пайдалануға рұқсат етілмейді.

1) пайдаланушы ұшуға жарамдылық немесе техникалық қызмет көрсету мақсатында пайдаланады;

2) пайдаланушы осы қосымшаға сәйкес талап етілетін ұшу деректерін талдау бағдарламасын орындау кезінде пайдаланады;

3) авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тексеруге байланысты оқиғаға жатпайтын талқылауларда пайдалану үшін сұратылады;

4) иесіздендірілген; немесе

5) оларға қол жеткізуді қорғау қағидалары сақтала отырып ұсынылады.";

101-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"101-1. Борттық өздігінен жазатын құралдар ұшу уақыты ішінде сөндірілмейді.

Борттық өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын сақтау үшін соңғылары оқиғадан немесе инциденттен кейін ұшу уақыты аяқталғаннан кейін сөндіріледі. Борттық өздігінен жазатын құралдар, жазбаларды беру рәсімі орындалғанға дейін қайтадан қосылмайды.";

108-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"108. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы бар ұшақтың барлық тасымалдаушы жолаушыларында:

1) 54 500 кг-нан асатын; немесе

2) 45 500 кг-нан асатын және жолаушылар сыйымдылығы 19 адамнан асатын; немесе

3) жолаушылар сыйымдылығы 60 адамнан асатын болса, бекітілген конструкциядағы ұшу экипажы кабинасының есігі атыс қаруының оқтары мен гранаталардың сынықтарына, сондай-ақ бөгде адамдардың күштеп басып кіруіне қарсы тұратындай етіп орнатылады. Бұл есікті әрбір ұшқыштың жұмыс орнынан құлыптау және құлпын ашу мүмкіндігі қамтамасыз етілген.";

114-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"114. Дайындық бағдарламасы мынадай элементтерді қамтиды:

1) кез келген жағдайдың қиындығын айқындау;

2) экипаж мүшелерінің арасындағы байланыс және үйлесім;

3) өзін-өзі қорғаудың тиісті шаралары;

4) экипаж мүшелеріне арналған, өлімге әкеп соқтырмайтын қорғану құрылғыларын пайдалану, оларды қолданылу уәкілетті ұйыммен санкцияланады.

5) экипаж мүшелерінің жолаушылар реакциясын, олардың мінез-құлқын есепке алу мүмкіндіктерін кеңейту үшін лаңкестердің мінез-құлқымен таныстыру;

6) қауіп-қатерлердің түрлі жағдайларын есепке ала отырып нақты жағдайдағы іс-әрекеттерді пысықтау бойынша оқытулар;

7) ӘК қорғау мақсатында ұшу экипажының кабинасындағы әрекеттер реті;

8) бомбаларды іс-жүзінде бұл мүмкін емес жерлерде орналастырудың ең қауіпсіздеу орындарына қатысты ӘК тінту қағидалары мен нұсқаулар.";

130-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"130. Ұшу экипажының құрамына штурман куәлігі бар бір тұлға кіреді, уәкілетті ұйымның қорытындысы бойынша қауіпсіз ұшуды орындау үшін навигация өзінің тікелей міндеттерін орындау кезінде ұшқышпен жеткілікті деңгейде жүзеге асырылмайтын жағдайлардан басқа жағдайда.";

139-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"139. ӘК экипажының мүшелері денсаулық жағдайына байланысты Заңның 54-1-бабының талаптарына сәйкес келеді.";

157-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"157. Егер ӘК ұшу экипажының әрбір креслосында белдікті байлау жүйесі қарастырылған болса, ұшқыштар ұшу және қону кезінде белдікті байлау жүйесін қолданады және кенеттен болатын тоқтауларда немесе жұмысқа қабілеттілікті жоғалтқан жағдайда ол автоматты түрде ұшқыш корпусының қозғалысын шектейді.

ӘК ұшу экипажының барлық қалған мүшелері ұшу және қону кезеңдерінде егер иық белдіктері олардың міндеттерін орындауға кедергі жасамаса, ал егер олар кедергі жасаса, онда иық белдіктері шешілуі мүмкін, бірақ белдік белбеуі бекітілген күйінде қалуы керек.";

166-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"166. ӘКК мыналарға жауапты:

1) ҰПН немесе оған баламалы құжаттар талаптарын және ұшу экипажымен ұшудың барлық кезеңдерінде, сондай-ақ авариялық жағдайда қолданылатын бақылау карталарының жүйелерін сақтау;

2) ӘК және оның мүлкіне едәуір зиян келтіретін немесе кез-келген тұлғаның өліміне немесе дене жарақатына алып келетін, ӘК болатын кез-келген оқиға туралы – оған мүмкін болатын құралдарды пайдалану арқылы жақын уәкілдік органға хабар беру . ӘКК әрекетке қабілетсіз болған жағдайда, бұл іске асырылмаған әрекетті пайдаланушы қабылдайды;

3) экипаждың барлық мүшелерінің, борттағы жолаушылардың, жүктердің есік жабылғаннан кейінгі қауіпсіздігі;

4) ӘК ұшу мақсатында қозғалуға дайын болғаннан бастап оның толық тоқтауына дейін, ұшу аяқталғаннан соң немесе негізгі құрылғы қондырғысы ретінде қолданылған (қолданылғандар) қозғалтқыш (қозғалтқыштар) өшкеннен кейінгі ӘК басқару және оның қауіпсіздігі;

5) ӘК, оның жолаушылары мен тасымалданатын мүлкінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажет болатын бұйрықты беру;

6) ӘК қауіпсіздігіне әлеуетті қатер әкелетін, жолаушылар, жүктер немесе оның бөліктерін тасымалдаудан бас тарту (ӘК бортынан алып тастау);

7) егер ӘК қауіпсіздігіне тасымалдар немесе ұшудағы жолаушылар қатер төндіретін болса, күзетші айдауындағы тұлғалар немесе жер аударылған тұлғалардың ӘК бортына құқығы болмаса оларды тасымалдаудан бас тартылады;

8) ӘК күмән тудыратын немесе белгілі ақаулары туралы ұшу аяқталған соң пайдаланушыға хабар береді;

9) борттық журналды жүргізу немесе негізгі декларацияны құру.";

187-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"187. ӘК қатысты, "аса ауыр" немесе "ауыр" санатына жататындар, мұндай ӘК арасында радиотелефондық байланыс алғаш рет орнатылған кезде және органдармен ӘҚҚ ӘК шақыру белгісіне сөз қосылады "super" – "аса ауыр" немесе тиісінше "heavy" – "ауыр".";

190-тармақтың үшінші бөлігі мынадай редакцияда жазылсын:

"Коммерциялық әуе тасымалдарды орындайтын ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 3175 кг асатын барлық тікұшақтар кез-келген үлгідегі КОСПАС – САРСАТ (ELT) жүйесінің кем дегенде бір автоматты авариялық жетекті таратқышымен, ал су кеңістігі үстінде ұшуды орындау кезінде кемінде бір автоматты ELT және құтқару салына немесе құтқару кеудешесіне бір ELT(S) жабдықталады.";

мынадай мазмұндағы 190-1, 190-2, 190-3 және 190-4-тармақтармен толықтырылсын:

"190-1. Ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет 2023 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, сертификатталған ең жоғары ұшу салмағы 27 000 кг-нан асатын барлық ұшақтар 190-2-тармаққа сәйкес оператор олар апатқа ұшыраған кезде кем дегенде минутына бір рет орналасқан жерін анықтай алатын ақпаратты дербес түрде жіберуі керек.

2025 жылдың 1 қаңтарынан бастап ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет 2024 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, сертификатталған ең жоғары ұшу салмағы 27 000 кг-нан асатын барлық ұшақтар 190-2-тармаққа сәйкес оператор олар апатқа ұшыраған кезде кем дегенде минутына бір рет орналасқан жерін анықтай алатын ақпаратты дербес түрде жіберуі керек.

Ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет 2023 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, сертификатталған ең жоғары ұшу салмағы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар 190-2 тармағына сәйкес 190-2-тармаққа сәйкес оператор олар апатқа ұшыраған кезде кем дегенде минутына бір рет орналасқан жерін анықтай алатын ақпаратты дербес түрде жіберуі керек.

190-2. Апатқа ұшыраған әуе кемесі әуе кемесінің операторы оның орналасқан жерін анықтай алатын ақпаратты беруді автоматты түрде іске қосуы керек, ал орналасқан жері туралы ақпаратта уақыт белгісі болуы керек. Сондай-ақ бұл хабарды қолмен белсендіру мүмкіндігі көзделуі тиіс. Сондай-ақ бұл хабарды қолмен жандандыру

мүмкіндігі көзделуі тиіс. Орналасқан жері туралы ақпаратты дербес беру үшін пайдаланылатын жүйе ұшақта электр энергиясы ажыратылған жағдайда, ең болмағанда, бүкіл ұшудың күтілетін ұзақтығына осы ақпаратты беруге қабілетті болуы тиіс.

ӘК апат жағдайында егер ӘК осы жағдайындағы оқиғаны түзетпесе, ол осы күйде қалса апатқа әкеп соғуы мүмкін. ӘК апат жағдайында болғанда орналасқан жері туралы ақпаратты дербес беру белсенді болуы керек.

Бұл 6 НМ радиуста апат орнының орнын анықтаудың жоғары ықтималдығын қамтамасыз етеді. Әуе кемесі апатты жағдайда болғанда, жалған дабылдардың рұқсат етілген төмен деңгейімен ӘК пайдаланушыға ескерту жасалуы керек. Беру жүйесі іске қосылған жағдайда, орны туралы ақпаратты бастапқы тасымалдау белсендіру оқиғасы анықталғаннан кейін дереу немесе бес секундтан кешіктірілмей басталуы керек.

1-ескертпе. ӘК жүріс-тұрысындағы оқиғалар әдеттен тыс жағдайды, әдеттен тыс жылдамдық жағдайларын, рельефпен соқтығысуды және барлық қозғалтқыштардағы тартылыстың толық жоғалуын, сондай-ақ жерге жақындау туралы ескертулерді қамтуы мүмкін, бірақ олармен шектелмейді.

2-ескертпе. Апат сигналы ӘК орналасқан жеріне және ұшу фазасына байланысты өзгеруі мүмкін критерийлер арқылы берілуі мүмкін.

Егер ӘК пайдаланушысында немесе әуе қозғалысына қызмет көрсету органында әуе кемесі апатқа ұшырады деп санауға негіз болса, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 4 қарашадағы № 1296 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының аумағында ұшуды іздестіру-құтқаруды қамтамасыз етуді ұйымдастыру ережелеріне сәйкес Әуе қозғалысына қызмет көрсету, әуе кемесін пайдаланушы және Іздестіру-құтқару жұмыстарын үйлестіру орталығы арасында үйлестіру орнатылады.

190-3. Пайдаланушы апатқа ұшыраған ұшақ туралы ақпаратты Іздестіру және құтқару үйлестіру орталығына ұсынады.

Ескертпе. Егер апатқа ұшыраған рейстің орналасқан жері туралы ақпаратты үшінші тұлғалар орындаған жағдайда азаматтық ӘК пайдаланушы оның атынан жұмысты орындайтын үшінші тұлғалар үшін саясат пен рәсімдерді әзірлеуге тиіс.

Ескертпе. Азаматтық ӘК пайдаланушылар Ұшуларды бақылау жөніндегі ИКАО анықтамалығында (OPS CTRL) өздерінің жедел байланыс деректерінің өзектілігін ұсынады және қолдайды.

190-4. Ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг-нан асатын және 2026 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін жеке ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет берілген турбиналық қозғалтқышы бар барлық ұшақтар ҰҚЖ асып кету туралы хабардар ету және ескерту жүйесімен (ROAAS) жабдықталады.

”;

192-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

”192. Пайдаланушы (ӘК иесі) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг жоғары, ең көп бекітілген 9 (тоғыз) жолаушы орны бар, сондай-ақ газтурбалы барлық

қозғалтқыштарымен, осы Қағидалармен осы ұшақтың ҰПН талаптарымен қарастырылған, пайдалану шектеулерін ескере отырып ҰТС-ның пайдалану шектеулеріне сәйкес қамтамасыз етеді.";

204-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"204. Болжамдалған немесе жерде нақты мұз қату жағдайында орындау жоспарланған ұшу, егер ұшақ мұз қатуды айқындаған затқа тексерілгенде және мұз қатуды жою (болдырмау) бойынша жұмыстар жүргізілгенде басталады.

Мұздың өсіктері немесе басқада табиғи жолмен түзілген өсіктер ұшақ ұшуды орындау алдында жарамдылық жағдайында болуы үшін алынып тасталынады.

Пайдаланушы осы тармақтың талаптарының сақталуын сақтау және бақылау жөніндегі рәсімді Пайдаланушының ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқауында енгізеді.

Көрсетілген тәртіп "Әуе кемелерін жерде көктайғаққа қарсы қорғау қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің міндетін атқарушының 2023 жылғы 7 наурыздағы № 141 бұйрығының (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 32037 болып тіркелген) талаптарына сәйкес әзірленеді.";

215-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"215. Ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5700 кг астам барлық ұшақтар мен ең көп сертификатталған ұшып көтерілу массасы 3175 кг астам тікұшақтар FDR және CVR жабдықталады.";

217-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"217. Коммерциялық тасымалды орындайтын, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг немесе одан төмен газтурбиналық қозғалтқышты барлық ұшақтар 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін уәкілетті ұйымға ұсынылған типті сертификатты алуға өтінім төмендегілермен:

1) кем дегенде алғашқы 16 параметрді тіркейтін FDR; немесе

2) C класты AIR немесе AIRS, ең болмағанда ұшқышқа (ұшқыштарға) көрсетілген ұшу траекториясы мен жылдамдығының параметрлерін тіркейтіндер; немесе

3) кем дегенде алғашқы 7 параметрді тіркейтін ADRS жабдықталады.";

218, 218-1, 219, 219-1, 219-2-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"218. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27000 кг-нан асатын, ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1989 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталады, ол осы Қағидаларға 27-қосымшасында көрсетілген кемінде алғашқы 32 параметрді тіркейді.

218-1. Осы Қағидалардың 219-1-тармағында көрсетілгендерді қоспағанда, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын, 1989 жылғы 1 қаңтарға дейін алғаш берілген газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар, осы Қағидаларға 27-қосымшасында көрсетілген кемінде алғашқы бес параметрді тіркейтін FDR-мен жарақталады.

219. Ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын және 1989 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет берілген ұшуға ұшу жарамдылығының жеке сертификаттары қоса алғанда 27000 кг-ға дейінгі барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталады, ол осы Қағидаларға 27-қосымшасында көрсетілген ең болмағанда алғашқы 16 параметрді тіркейді.

219-1. 1987 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет берілген, бірақ 1989 жылғы 1 қаңтарға дейін ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, прототипі 1969 жылғы 30 қыркүйектен кейін тиісті ұлттық өкілетті орган сертификаттаған үлгілерге жататын газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталады, ол осы Қағидаларға 27-қосымшасында көрсетілген ең болмағанда алғашқы 16 параметрді тіркейді.

219-2. 2005 жылғы 1 қаңтардан кейін оларға қатысты ұшуға жарамдылығының жеке сертификаттары алғаш рет берілген ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар осы Қағидаларға 27-қосымшасында көрсетілген ең болмағанда алғашқы 78 параметрді тіркейтін FDR жабдықталады.";

225-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"225. Жеке ұшуға жарамдылық куәліктері 1990 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 5 700 кг немесе одан кем көп қозғалтқышты турбиналық қозғалтқышы бар ұшақтарда орнатылған FDR жұмысының кем дегенде соңғы 30 минутында жазылған ақпаратты, сондай-ақ калибрлеу мақсатында алдыңғы ұшып шығудан алынған жеткілікті ақпаратты сақтайтын тіркеуіштерді қоспағанда, барлық FDR жұмысының кемінде соңғы 25 сағатында жазылған ақпаратты сақтайды.";

226-тармақ алып тасталсын;

226-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"226-1. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 2250 кг-нан асатын және қоса алғанда 5700 кг-ға дейінгі газ турбиналы қозғалтқыштары бар, үлгі сертификатын алуға өтінім уәкілетті ұйымға 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған және бірден артық пилот басқаруы тиіс барлық ұшақтар CVR немесе CARS-пен жабдықталады.";

227-тармақ алып тасталсын;

228, 228-1-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"228. Барлық CVR жұмысының кем дегенде соңғы 2 сағатында жазылған ақпаратты сақтайды.

228-1. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27 000 кг-нан асатын, ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2022 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар CVR-мен жабдықталады, олар өз жұмыстарының кемінде соңғы 25 сағат ішінде жазылған ақпаратты сақтайды және өздігінен жазатын құралдардың комбинациясы қолданылған жағдайда негізгі CVR-ді электрмен

қоректендірумен қамтамасыз ететін резервтік электрмен қоректендіру көзіне ие болады".

228-4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"228-4. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін берілген, CVR орнатуды көздейтін және 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін 5.1.2 ИКАО конвенциясына 8-қосымшасын 6-қосымшада орнату мақсатында өзгертілген аталған барлық ұшақтарда, деректерді беру желісі бойынша байланысты қолдану түрлерінің, осындай байланыс желісі бойынша берілетін хабарларды, деректерді беру желісі бойынша орнатылған байланыс жабдығы 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін берілген немесе алғаш бекітілген әуе кемесінің типі немесе модификациясы сертификатына сәйкес келетін жағдайларды қоспағанда, соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құрал тіркейді.";

228-6-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"228-6. Ең жоғары ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, үлгі сертификатын алуға өтінім уәкілетті ұйымға 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған барлық ұшақтар ұшу экипажына электрондық дисплейлерде көрсетілетін ақпаратты тіркейтін соққыға төзімді борттық өздігінен жазатын құралмен, сондай-ақ 8-қосымшада айқындалғандай, ұшу экипажының қосқыштары мен ауыстырып қосқыштарының манипуляциясымен жабдықталады.";

230-2, 230-3-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"230-2. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, бортында 19-дан астам жолаушы тасымалдауға рұқсат етілген және үлгі сертификатын алуға өтінім 2021 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар борттық өздігінен жазатын құралдарды уақтылы қалпына келтіру және ұсыну үшін уәкілетті ұйым бекіткен құралдармен жарақтандырылады.

230-3. Борттық өздігінен жазатын құралдардың деректерін уақтылы ұсынуға арналған құралдарды бекіту кезінде уәкілетті ұйым мыналарды назарға алады:

1) пайдаланушының мүмкіндіктері;

2) әзірлеуші мемлекет сертификаттаған ұшақтың және оның жүйелерінің жалпы мүмкіндіктері;

3) тиісті CVR арналарын және тиісті FDR деректерін қалпына келтіру құралдарының сенімділігі;

4) нақты алдын алу шаралары.";

мынадай мазмұндағы 231-1-тармағымен толықтырылсын:

"231-1. Пайдаланушы жоспарланған ұшу басталмауы немесе жалғастырылмауы үшін, ол негізделген деректер негізінде ұшып көтерілу әуеайлағынан ұшып келу әуеайлағына дейінгі болжамды бағыт шегінде ұшып көтерілу әуеайлақтарын, бағыттағы межелі және қосалқы әуеайлақтарды қоса алғанда, жоспарланған ұшуларды жүргізу үшін қауіпсіз пайдаланылуы мүмкін екендігіне көз жеткізгенге дейін шаралар

қабылдайды. Қақтығыстар аймағының үстінен немесе оларға тікелей жақын жерде ұшуды орындау болжанған жағдайларда тәуекелді бағалау жүргізіледі және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін тәуекелді төмендету бойынша тиісті шаралар қабылданады.";

239-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"239. Уәкілетті ұйымның пайдаланушы сертификатын немесе авиациялық жұмысты орындауға берілген куәлікті беруі, пайдаланушының ұйымдастырушылық құрылымды, ұшуды орындауға басқару және бақылау әдістемесін, дайындық бағдарламасын, сондай-ақ жер үсті және ұшудың белгіленген сипаты мен көлеміне сәйкес келетін техникалық қызмет көрсету жүйесін қамтамасыз еткеніне байланысты болады.";

241-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"241. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг жоғары ұшақтарды және (немесе) бір немесе бірнеше турбореактивті қозғалтқышпен жаракталған ұшақтарды, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 3175 кг жоғары тік ұшақтарды пайдаланатын ЖМА пайдаланушысы егер уәкілетті ұйым берген ұшуды орындауға құқық беретін куәлігі болмаса ұшуды орындамайды.";

250-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"250. Азаматтық және эксперименттік авиация саласында ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша бақылауға және қадағалау қызметіне:

- 1) ӘК-лерін пайдалану, ұшуды орындау және оған дайындалу;
- 2) әуе қозғалысына қызмет көрсету;
- 3) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету, аспаптар бойынша ұшу схемаларын әзірлеу және аэронавигациялық карталарды жасау;
- 4) ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету;
- 5) ӘК-леріне техникалық қызмет көрсету;
- 6) ұшуды әуеайлақпен қамтамасыз ету;
- 7) ұшуды және авиациялық электр байланысын радиотехникалық қамтамасыз ету;
- 8) ұшуды электрлі жарықпен техникалық қамтамасыз ету;
- 9) құстар мен өзге де жануарлар тудыратын қауіптерді басқару;
- 10) авиация персоналын даярлау және қайта даярлау;
- 11) медициналық куәландыру, медициналық тексеру, жолаушыларға медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыру;
- 12) ұшуды авариялық және іздестіру-құтқару қызметімен қамтамасыз ету;
- 13) жердегі қызмет көрсету;
- 14) әуеайлақ маңындағы аумақта және әуе трассалары шегіндегі жерлерде кедергі болып табылатын объектілерді салу, электр беру желілерін орнату және басқа да құрылыстарды орналастыру; соның салдарынан әуе кеңістігінде радиотолқынды, көрінетін, акустикалық және өзге де сәулелену түрлері жүргізілетін жұмыстар;

құстардың жаппай жиналуы үшін жағдай жасайтын немесе ұшу көрінісін нашарлататын объектілерді, сондай-ақ әуе кеңістігін пайдаланумен тікелей байланысты емес, бірақ ұшу қауіпсіздігіне, ӘК жабдығына және олардағы адамдарға әсер ететін кез келген басқа да қызметті орналастыру;

15) Заңның 105-бабының 2-тармағында көзделген, авиациялық қауіпсіздік шаралары;

16) азаматтық авиация саласындағы ақпараттық қауіпсіздікті қамтамасыз ету;

17) авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесінің жұмыс істеуін қамтамасыз ету жатады.";

260 және 261-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"260. Азаматтық авиация ұшуын әуеайлақтық қамтамасыз ету Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 12360 болып тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидалардың талаптарына сәйкес әуеайлақтың объектілерін үнемі пайдалану дайындықта ұстау бойынша іс-шаралар кешенін қамтиды

261. ҰҚЖ-дағы жұмыстың аяқталу уақыты туралы ақпарат осы әуеайлағына әуеайлақтың жұмыстың аяқталғаны туралы көрсетілген уақыттан ерте ұшып келмеу уақытын есептей отырып, ӘК басқа әуеайлақтардан ұшып шығуы үшін негіз болады.

Егер ҰҚЖ жай-күйінің коды нөлге тең және/немесе ілінісу коэффициентінің мәні 0,18 және одан төмен болса, АТТ-2 типті немесе оның модификациясы үздіксіз әрекеттегі ілінісуді өлшеу құрылғыларымен және BV 11 скидометрімен өлшеу кезінде; ДЭП-5А деселерометрімен өлшеу кезінде 0,3 және одан төмен әуеайлақ пайдалануға жарамсыз деп есептеледі.";

267-тармақ алып тасталсын;

272-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"272. Құстар мен өзге де жануарлар тудыратын қауіптерді басқару Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 323 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11724 болып тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасында азаматтық әуе кемелерінің ұшуы үшін құстар мен өзге де жануарлар тудыратын қауіптерді басқару қағидаларының талаптарына сәйкес жүргізіледі.

Құстар тудыратын қауіптерді басқару ӘК-нің құстармен соқтығысуын болдырмауға бағытталған және мыналарды көздейді:

1) экипаждарға әуеайлақта (әуеайлақ ауданында), маршруттарда және ұшу ауданында орнитологиялық қауіптің туындауы туралы уақтылы ескерту беру;

2) құстарды (құс отарын) белсенді түрде қорқыту және олардың ӘК ұшып көтерілу және қонуға кіру секторларында жиналуына жол бермеу жөніндегі іс-шаралар кешенін жүргізу.";

274-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"274. ӘК экипажының мүшелері және ӘҚҚ мен ӘҚБ персоналы ұшу алдындағы (ауысым алдандағы) медициналық тексеруден өтпей қызметтік міндеттерін орындауға жіберілмейді.

Медициналық тексеру пункті жоқ базадан тыс әуеайлақтан (тікұшақ айлағынан) ұшу кезінде ӘК командирі ұшу (кабина) экипажы мүшелерінің және инженерлік-техникалық құрамның денсаулық жағдайы туралы ауызша сұрау (баяндама) негізінде экипаждың ұшуға дайындығы туралы ұшу тапсырмасында (ұшу парағында) тиісті жазба жасайды.

Медициналық куәландыру, медициналық қарап-тексеру, жолаушыларға медициналық көмек көрсетуді ұйымдастыру Қазақстан Республикасының инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 5 маусымдағы № 324 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15325 болып тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында медициналық куәландыру және қарап-тексеру қағидалардың және Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 6 маусымдағы № 329 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15323 болып тіркелген) бекітілген Азаматтық авиацияда жолаушыларға медициналық көмек көрсету қағидалардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.";

292, 293-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"292. Егер олар осы мемлекет белгілеген биіктіктерден кем болмайтын болса, оған арнайы ұшу болған жағдайларды қоспағанда пайдаланушыға ұшу аумағынан жоғары ұшу орындалатын мемлекет немесе ұшуды қамтамасыз етуге жауапты мемлекет белгіленген маршруттарда ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін белгілеуге рұқсат етіледі.

293. Пайдаланушы ұшақ ұшып өтетін мемлекет немесе жауапты мемлекет мұндай биіктікті бермеген бағыттар бойынша ұшуды орындау кезінде ұшудың ең төменгі биіктіктерін айқындаудың дәл әдісін көрсетеді. Әдісті уәкілетті ұйым мақұлдауы және пайдаланушыны пайдалану жөніндегі басшылыққа енгізілуі тиіс. Пайдаланушылар бекітілген әдіс негізінде алынған ұшудың ең аз биіктігі уәкілетті орган белгілеген ұшудың ең аз биіктігіне тең немесе одан асатын биіктікте белгіленуін қамтамасыз етуге тиіс.";

299-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"299. Уәкілетті ұйым жетілдірілген ӘК ұшуы үшін кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктерін пайдалануды бекітеді. Пайдалану мүмкіндіктері шектеулі көріну

жағдайларында ұшуға жататын жағдайларда уәкілетті ұйым арнайы бекіту береді. Мұндай рұқсаттар аспаптар бойынша қонуға кіру схемаларын жіктеуге әсер етпейді.";

мынадай мазмұндағы 299-1-тармақпен толықтырылсын:

"299-1. Кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктеріне қатысты арнайы бекіту берген кезде уәкілетті ұйым:

1) ұшақ ұшуға жарамдылық сертификатын беруге қойылатын тиісті талаптарға жауап берсе;

2) ұшу экипажының ұшу міндеттерін тиімді орындауы үшін қажетті ақпарат ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулықта көрсетілген экипаж мүшелерінің саны біреуден көп болған жағдайларда тиісті түрде екі ұшқышқа да берілгенін;

3) пайдаланушы осындай жабдықты пайдалана отырып орындалатын ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларына бағалау жүргізгенін;

4) пайдаланушы стандартты және стандартты емес рәсімдердің орындалуын, сондай-ақ жабдықтардың ең аз тізбесін әзірлеген және құжатпен ресімдегенін;

5) пайдаланушы ұшу экипажының мүшелерін және ұшуға дайындық процесіне қатысатын тиісті персоналды даярлау бағдарламасын әзірлегенін;

6) пайдаланушы шектеулі көріну жағдайларында оларға қатысты кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктері бар ұшуларға қатысты деректерді жинау, бағалау және үрдістерді мониторингтеу жүйесін әзірлегенін;

7) пайдаланушы ұшуға жарамдылықты қолдау (техникалық қызмет көрсету және жөндеу) практикасы мен бағдарламаларына қатысты тиісті рәсімдерді белгілегенін қамтамасыз етеді.";

303, 304-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"303. Пайдаланушы кез-келген нақты операцияға қатысты қолданылатын әуеайлақтың пайдалану минимумдарын айқындау кезінде мыналарды ескереді:

1) ӘК үлгі, ҰТС және басқару сипаттамалары және ҰПН-да қарастырылған кез келген шарттар мен шектеулер;

2) ұшу экипажының құрамы, оның мүшелерінің біліктілігі мен тәжірибесін;

3) пайдалану үшін таңдалынып алуы мүмкін ҰҚЖ көлемі және сипаттамасын;

4) көзбен шолып көру және көзбен шолып көруге болмайтын құралдардың сәйкестігі және сипаттамасын;

5) қонуға кіру, қону және екінші шеңберіне кеткен уақыттағы ұшудың траекториясының шыдамдылығын бақылау және/немесе визуалды бағдарын танып білу, навигация мақсатында ӘК-де бар жабдықтарын;

6) қонуға кіру және екінші шеңберіне кету аймағындағы кедергілер және аспаптар бойынша қонуға кіру кезіндегі кедергілер, ұшып өту абсолюттік (қатысты) биіктігінің шекті мәнін;

7) метеорологиялық жағдайлардың хабарламалары мен айқындау үшін пайдаланылған құралдарды;

8) ұшып шығу кезінде биіктікті алу аймағындағы кедергілер және кедергілерді алу кезіндегі биіктігінің қажетті қоры;

9) пайдалану ерекшеліктерінде айтылған шарттар;

10) әуеайлақ мемлекеті жариялай алатын кез келген минимумдар.

304. Аспаптар бойынша қонуға кіру қажетті жіктемесі бағдарды визуалды қонуға кірудің кезде төмен минимумы жалғасып жатқанда, ерекше есептеулі төмен пайдалану минимумына сүйене отырып, мынадай түрде жіктеледі:

1) А типі: төмендеудің қатысты ең төменгі биіктігін немесе ең төменгі қатысты биіктікті қабылдау шешімі 75 м (250 фут) құрайды немесе одан жоғары;

2) В типі; қатысты биіктікті қабылдау шешімі 75 м (250 фут) кемді құрайды. В типтегі аспаптар бойынша қонуға кіру мынадай санаттар бойынша бөлінеді:

I санат (CAT I): қатысты биіктікті қабылдау шешімі 60 м (200 фут) кем емес немесе көрінім 800 м-ден кем емес немесе ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 550 м кем емес;

II санат (CAT II): қатысты биіктікті қабылдау шешімі 60 м (200 фут) кем, бірақ 30 м (100 фут) кем емес және ҰҚЖ-да көрінім алыстығы 300 м кем емес;

III санат (CAT III): қатысты биіктікті қабылдау шешімі 30 м (100 фут) кем немесе шешім қабылдаудың салыстырмалы биіктігі бойынша шектеусіз және ҰҚЖ-дағы көріну қашықтығы 300 м кем немесе ҰҚЖ-дағы көріну қашықтығы бойынша шектеусіз

"Тұспалармен қажетті визуалды байланыс" визуалды бөліктерінің немесе ӘК орналасқан жерін ұшқыштың жеткілікті уақыт ішінде қонуға кіру аймағының көрінімін білдіреді және ұшудың кесімді траекториясына қатысты өзгерісінің жылдамдығы. Шеңбер бойынша қонуға кіру кезінде ҰҚЖ ауданында тұспалармен қажетті визуалды байланыс.";

309-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"309. Егер DH және RVR әртүрлі санатқа түссе, онда аспаптар бойынша қонуға кіру және қону ең қатал санаттағы талаптарға сәйкес орындалады. Мысалы, CAT III диапазонындағы DH ұшуы, бірақ CAT III диапазонындағы RVR ұшуы CAT III диапазонындағы ұшу болып қаралады немесе CAT II диапазонындағы DH ұшуы, бірақ CAT I диапазонындағы RVR ұшуы CAT II бойынша ұшу болып қаралады. Бұл RVR және/немесе DH кеңейтілген операциялық мүмкіндіктер ретінде бекітілген жағдайларда қолданылмайды.";

311 және 312-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"311. Сол мемлекетте орналасқан, аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін пайдаланатын әрбір жабдықталған ҰҚЖ және әуеайлақтар үшін аспаптар бойынша қонуға кіруді қамтамасыз етуге арналған аспаптар бойынша қонуға кірудің бір немес бірнеше схемасы бекітіледі және жарияланады.

Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында жариялауға арналған схемалар уәкілетті ұйым тарапынан алдын ала талдауға жатады.

312. Тікұшақтар үшін – аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін, пайдаланатын қонуға кірудің соңғы кезеңі және әрбір ұшу аймағы мен тікұшақ айлағы үшін, аумағында тікұшақ айлағы орналасқан мемлекет немесе егер тікұшақ айлағы басқа да бір мемлекеттің аймағынан тыс жерде орналасқан болса, тікұшақ айлағын пайдалануға жауап беретін мемлекет бір немесе бірнеше аспаптар бойынша қонуға кіру схемасын бекітеді және жариялайды.

Қазақстан Республикасының тікұшақ айлақтары ерекшелік болып табылады, олар үшін қонуға кірудің аспаптық схемалары "Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпарат беру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығына сәйкес жарияланады (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып тіркелген).";

мынадай мазмұндағы 327-1, 327-2, 327-3-тармақтармен толықтырылсын:

"327-1. Қону радиолокаторы бойынша қонуға кірген кезде әк экипажына белгілі бір уақыт аралықтарынан кейін ҰҚЖ осьтік желісінің жалғасуына қатысты әуе кемесінің орналасқан жері туралы хабарланады. Қажет болған жағдайда әуе кемесін ҰҚЖ осьтік желісінің жалғасуына қайтару үшін курсқа түзетулер беріледі. Азимут бойынша ауытқулар болған жағдайда ӘК экипажы бұл туралы арнайы нұсқаусыз түзету шараларын қолданбауға тиіс.

327-2. ӘК экипажы қону радиолокаторы бойынша кірген кезде глиссадаға кіру нүктесіне жақындау туралы хабардар етіледі және глиссадаға кірер алдында оған төмендетуді бастау және шешім қабылдаудың қолданылатын абсолютті/салыстырмалы биіктігінің сақталуын тексеру нұсқауы беріледі. Осыдан кейін белгілі бір уақыт аралығында әуе кемесінің экипажы оның глиссадаға қатысты орналасқан жері туралы хабардар етіледі. Түзетулерге қажеттілік болмаған кезде әуе кемесінің экипажына белгілі бір уақыт аралықтарынан кейін оның глиссадада тұрғаны туралы хабарлау қажет. Глиссададан ауытқу туралы ақпарат, егер әуе кемесі экипажының ауытқуды түзету бойынша қабылдаған әрекеттері жеткіліксіз болып көрінсе, төмендеу жылдамдығының өзгеруі жөніндегі нұсқаумен бірге әуе кемесінің бортына беріледі. Әуе кемесінің бортына ол глиссадаға орала бастағанда және оны глиссада басып алғанға дейін хабарланады. Глиссададан ауытқу жағдайында ұшқыш бұл туралы нақты нұсқаулар болмаған жағдайда да диспетчер ұсынатын ақпарат негізінде түзету шараларын қабылдауы керек.

ӘҚҚ органынан тиісті сұрау салу кезінде әуе кемесінің экипажы екінші айналымға кету рәсімінің басталғанын растайды.

327-3. Қону нүктесінен қашықтық туралы ақпарат әр 2 км (1 м. милі) арқылы әуе кемесі қону нүктесінен 8 км (4 м. милі) қашықтықта болғанға дейін беріледі. Осыдан

кейін қашықтық туралы ақпарат қысқа уақыт аралығында беріледі, бірақ бірінші кезекте жердің азимуты мен көмірі туралы ақпарат, сондай-ақ бағыттау туралы ақпарат беріледі.";

345-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"345. Пайдаланушы АҰҚ бойынша ұшуларды орындау кезінде шуылды төмендету рәсімдерін Аэронавигациялық қызмет көрсету – ӘК-нің ұшуларын орындау осы Қағидалардың 1528-тармағында көзделген құжаттарға сәйкес және басқа ИКАО құжаттарының талаптарына сәйкес бекітеді.";

351-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"351. Егер уәкілетті ұйымның арнайы рұқсатнамасы болмаса пайдаланушы екі немесе одан көп газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтарда бағыттағы ұшу уақыты қандай да-бір нүктеден қосалқы әуеайлағына ұшып кетудің ұлғайтылған уақытында және уәкілетті ұйыммен осындай ұшулар үшін бекіткен қосалқы әуеайлағына дейін бағытта бастапқы уақыты жоғарылағанда екі немесе одан көп газтурбиналы ұшақтар үшін барлық жұмыс істеп тұрған қозғалтқыштарымен крейсерлік жылдамдықпен және екі газтурбиналы ұшақтар үшін қозғалтқышының бірі істемей тұрған крейсерлік жылдамдықпен тымық жағдайда және халықаралық стандартты атмосфера (бұдан әрі – ХСА) есептелінген жағдайында орындамайды. Арнайы бекіту әрбір нақты ұшақ/қозғалтқыш комбинациясы үшін белгіленген тиісті шекті уақытты көрсетеді.";

353, 354-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"353. Қосалқы әуеайлағына ең жоғары кету уақыты уәкілетті ұйыммен айқындалғандай және ҰПН (тура және жанама) көрсетілгендей, қосалқы әуеайлағына жоғарылап кету уақытымен ұшуды орындау кезінде, пайдалану қауіпсіздігінің ұлғайған қоры 15 минутқа азайғандай EDTO қиын ең маңызды ұшу жүйесі үшін ұшудың шектеулі уақытының ең төменгі мәнінен аспауы керек:

ұшақтың барлық түріне: пайдаланушы ӘК ҰПН-да (тікелей немесе жанама түрде) көрсетілген көптеген маңызды жүйе ақаулары үшін EDTO уақыт шектеулерінен қонуға жіберілген уақыт шегінен асып кетсе, әуе кемесінің маршрутқа шығарылуын болдырмайтын процедуралар қолданады;

екі газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін: ұшақтар EDTO ұшулары үшін сертификатталған болуы керек.

Екі газтурбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең жоғары уақыты бекітілген кезде, ұшулардың жалпы қауіпсіздік деңгейлеріне қатысты мынадай жағдайлар ескерілсін:

қозғалтқыш жүйесінің сенімділігі;

EDTO ұшулары үшін ұшақ типінің ұшу жарамдылығының нормаларына куәліктің сәйкес келуі;

EDTO техникалық қызмет көрсетуінің бағдарламасы.

EDTO ұшуларға рұқсат беру осы Қағидаларға 10, 11 және 12-қосымшалардың талаптарына сәйкес уәкілетті ұйыммен жүзеге асырады.

354. Қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшуды орындау кезінде пайдаланушы EDTO ең қиын маңызды ұшақ жүйесінің сенімділігі бойынша айқындалған, уақытша аралық және жанармай қоры бойынша қолжетімді шегінде бағыттың кез-келген нүктесінен қонуға болатын қосалқы әуеайлақты жою үшін пайдаланушы қосалқы әуеайлақты тандайды.

EDTO ұшуды орындауға қатысатын ұшақтың барлық түрі үшін қосымша жанармай осы Қағидалардың 786-тармағының 2) тармақшасында талап етілгендей, осы Қағидалармен көзделген жағдайларына сәйкес жанармайдың сындарлы қорымен EDTO ұшуының сценариін орындау үшін жанармай қосылады.";

383-тармақ алып тасталсын;

418-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"418. КҰЕ бойынша ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайларда, ал теңіздің орташа деңгейінен 3050 метр (10000 фут) биіктіктен төмен аспаптық жылдамдықпен сағатына 463 километрден (250 торап) аспайтын жағдайда орындалады):

1) күндіз;

2) ымырт кезінде – жарық техникалық құралдармен жабдықталған немесе ауадан және әуеайлақтарға (алаңдарға) қону алаңдарын іріктей отырып, жарық техникалық құралдармен жабдықталмаған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшу кезінде, таң атқаннан кейін кемінде 30 минут өткен соң және қараңғы түскенге дейін кемінде 30 минут бұрын;

3) күндіз және түнде дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, осы Қағидаларға 6-қосымшаға сәйкес іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын, жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін жүргізіледі.

4) түнде АҰҚ бойынша ұшуға рұқсат етілген, ӘК жарық техникалық құралдарымен жабдықталған әуеайлақтарға (қону алаңдарына) ұшуды орындауға рұқсат етіледі;

5) түнде – Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиациясы үшін осы Қағидаларға 6-қосымшаға сәйкес түнде көру жүйелерін, құрылғыларын (көзілдіріктерін) пайдаланып.

ВҰҚ бойынша ұшуларды түнде АҰҚ бойынша ұшуға жіберілген ұшу экипажы орындайды.";

423-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"423. ВҰҚ бойынша ұшулар және ұшу мен қону, егер осыған ӘҚҚ органдарынан диспетчерлік рұқсаты алынбаса, ірі қалалардың халық жиі орналасқан аудандары, қалалар мен елді мекендердің үстінде немесе айлақтан тыс 300 м (1000 фут) биіктікте адамдардың жиналған жерінде, ӘК 600 м радиустағы ең жоғары кедергілерде, жерүсті

және суүстінен 150 м (500 фут) биіктіктен кем емес кез-келген басқа аудандарда орындалмайды.";

447-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"447. Издестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, аса маңызды ұшуларды, аса маңызды ұшулар мен күндіз және түнде (Қазақстан Республикасының мемлекеттік авиациясы үшін түнде көру жүйелерін, құрылғыларын (көзілдіріктерін) пайдаланып) жаттығу ұшуларын орындау үшін ӘК айдауды орындау мақсатында ұшу кезінде ҚҰАҚ қолданылады.

Диспетчерлік аймақта ҚҰАҚ осы Қағидаларға 6-қосымшада келтірілген кедергі үстіндегі биіктіктердің ең аз қорларының талаптары мен метеорологиялық жағдайларды сақтаған кезде қолданылады.";

450-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"450. ҚҰАҚ ӘК диспетчерлік аймағында ұшудың ең жоғары жылдамдығы сағатына 260 километрден (140 торап) аспайтын мынадай ұшу түрлері үшін орындалады:

1) күндіз – шұғыл медициналық көмек көрсету, издестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстары, аса маңызды ұшулар үшін санитариялық авиацияның ұшуларын орындау кезінде ВҰҚ бойынша ұшулар үшін метеожағдай болмаған кезде;

2) түнде – шұғыл медициналық көмек көрсету үшін санитариялық авиацияның ұшуларын, издестіру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын, аса маңызды ұшуларды орындау кезінде жүзеге асырылады;

3) түнде – түнгі көру аспаптарын (көзілдіріктерін) қолдана отырып, мемлекеттік авиацияның арнайы және оқу ұшуларын орындау кезінде;

4) күндіз және түнде – жаттығу ұшуларын орындау кезінде.

260 км/сағ. жылдамдықты (140 торап)1500 м төмен көріну кезінде ұшуды орындайтын тікұшақтар пайдаланбайды.

Тікұшақтардың ҚҰАҚ бойынша ұшулар үшін пайдаланатын ең аз көріну және жылдамдық мәндері осы Қағидаларға 6-қосымшаның 2-кестесінде келтірілген.";

мынадай мазмұндағы 473-1-тармақпен толықтырылсын:

"473-1. Кейбір жағдайларда АҰҚ бойынша ұшатын ұшақтар аспаптық қонуды аяқтамайды, бірақ қонуға визуальды кіруге рұқсат сұрайды. Қонуға визуальды кіруге сұрау ұшақтың ВМЖ-ге ұшып бара жатқанын білдірмейді. Бұл жағдайда визуалды қонуға қатысты нақты талаптар орындалды және ұшқыш сілтеме бойынша ұша алады. Сонымен қатар, ұшу аспаптар бойынша ұшу ережелеріне сәйкес жұмысын жалғастыруда.";

547-4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"547-4. ӘҚҚ ұшу жоспарын ұсыну кезінде ӘК пайдаланушылары RNAV 5 немесе RNAV 1 бойынша ұшу бағытында ұшу жоспары нысанының 10 және 18 нөмірімен өріске тиісті кодты енгізеді.";

8-тараудың 10-параграфы алып тасталсын;

639-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"639. ӘҚК органының немесе АТIS хабарламасы арқылы алынған ВҰҚ-ның үш бөлігінде – жүріс басында, орта нүктесінде және ВҰҚ-ның соңында көріну деңгейінің қашықтығы туралы ақпарат болғанда, ӘҚК алынған RVR мәндерін бағалайды және оларды ұшып кетудің қауіпсіз өндірісі үшін ең төменгі мәні бойынша есептейді.";

644-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"644. ӘК экипажы жауапкершілік аймағында бақыланатын әуе кеңістігіне кірудің есептік уақытына дейін 5 минут бұрын бақыланатын ұшу басталатын ӘҚК органынан диспетчерлік рұқсат алуы қажет.";

693-тармақ алып тасталсын;

700-тармақ алып тасталсын;

703-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"703-1 Егер ВҰҚ-дағы тежеудің нақты тиімділігі хабарланғандай жақсы болмаса, ӘҚК әуе кемесінің бортынан арнайы хабарлама (AIREP) жібереді.";

707 және 708-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"707. Жалғыз ұшқыш басқаратын ұшақ түнгі уақытта немесе АҰҚ бойынша уәкілетті ұйым мынадай ұшуларды жүзеге асыруға рұқсат берген жағдайда пайдаланады.

708. Жалғыз ұшқыш басқаратын ұшақтар түнгі уақытта немесе АҰҚ бойынша пайдаланылады, егер:

1) ҰПН немесе ұшу нұсқаулығында ұшу экипажы құрамына бір ұшқыштан көп болу керектігі талап етілмесе;

2) ұшақ винттік болса;

3) отыру орындарының ең көп бекітілген саны 9 (тоғыздан) аспаса;

4) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг аспаса;

5) осы Қағидалардың 10-тарауының 18-параграфында, 11-тарауының 14-параграфында және 13-тарауының 9-параграфында көрсетілгендей ұшақ аспаптармен жабдықталған болса;

6) ӘҚК тәжірибеге, дайындыққа, тексеруге және жұмыстағы үзілістердің ұзақтығына қатысты талаптарға жауап береді.";

мынадай мазмұндағы 718-1-тармақпен толықтырылсын:

"718-1. Максимальды сертификатталған жолаушылар сыйымдылығы 19 орнынан асатын әуе кемесінің бортында бір немесе одан да көп жолаушылар болған жағдайда кемінде бір кабиналық экипаж мүшесі тағайындалады. Бұл ретте кабиналық экипаж мүшелерінің саны пайдаланылатын әуе кемесінің бір палубасына орнатылған әрбір 50 немесе одан аз жолаушылар орындығына кемінде бір кабиналық экипаж мүшесі болуы тиіс.";

740-тармақ алып тасталсын;

741-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"741. Пайдаланушы міндетті түрде ҰЖН-ның бір данасын, сондай-ақ барлық өзгерістері және/немесе қайта қаралған талаптарымен уәкілетті ұйымға бекітуге береді."

751-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"751. Пайдаланушы жолаушыларға осы Қағидалардың 1-тарауының 17-параграфында көрсетілген ақпараттардың жеткізілуі үшін, олардың:

- 1) байлау белдіктерінің;
- 2) апаттық шығыстардың;
- 3) егер олар бортта көзделген болса құтқару кеудешелерінің;
- 4) оттегі жабдығының, егер оны жолаушылардың пайдаланылуы қарастырылатын болса;
- 5) жолаушыларға арналған жедел нұсқама карталарын қоса алғанда басқа да жеке пайдаланылатын апаттық-құтқару жабдығының нұсқамасымен және пайдаланылуымен таныстырылуы үшін шаралар қабылдайды."

753, 754, 755-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"753. Пайдаланушы ұшуда авариялық жағдай туындаған кезде жолаушыларға осы жағдайлар кезінде орынды болуы мүмкін осындай шұғыл іс-қимылдар туралы нұсқау берілуі үшін шаралар қабылдайды.

754. Пайдаланушы ұшу және қону кезінде және кез келген уақытта, сондай-ақ, турбуленттік немесе ұшу кезінде пайда болатын апаттық жағдайда ӘК бортының жолаушылары өздерінің орындарында байлау белбеуі немесе басқа да қарастырылған байлану жүйесінің көмегімен байланып отыру шараларын жүзеге асырады.

755. ӘКК келесі жағдайды растайтын ұшу алды дайындық нәтижесімен қанағат екенін құжат түрінде куәландырмаса, ұшу басталмайды:

- 1) экипаж бен ӘК ұшуға дайын, ӘК бортында тиісті сертификатпен куәліктер (ұшу жарамдылық, тіркеу) бар;
- 2) алдағы ұшудың нақты типі үшін осы Қағидалардың 5-тарауында қарастырылған аспаптар мен жабдықтар осы рейс үшін жеткілікті мөлшерде орнатылған;
- 3) ӘК-не техникалық қызмет көрсету куәлігі берілген;
- 4) ӘК массасы мен ауырлық орталығының орны күтілетін ұшу жағдайын ескерумен қауіпсіз орындау мүмкіндігін береді;
- 5) борттағы бар кез-келген жүк дұрыс бөлінген және берік бекітілген;
- 6) тексеру жүргізілген, оның нәтижесі белгіленген ұшу барысында пайдаланушылық шектеу сақталғанын көрсетті;
- 7) ұшудың жұмыс жоспарын құрастыру бойынша осы тарауының 5-параграфының талаптары сақталған."

764, 765-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"764. Аспаптар бойынша ұшуды орындау үшін пайдаланылатын әрбір жабдықталған ҰҚЖ немесе әуеайлақ үшін осы әуеайлақ орналасқан мемлекет аспаптар бойынша қонуға кіруді қамтамасыз етуге арналған аспаптар бойынша қонуға кірудің бір немесе бірнеше схемасын бекітеді және жариялайды.

765. Ұшудың жұмыс жоспары (навигациялық есеп) ҰЖН пайдаланушымен айқындалған тәртібінде әр белгіленетін әр ұшу немесе ұшулардың сериясына құрастырылады. Ұшудың жұмыс жоспарын ұшуды қамтамасыз ететін қызметкері (ұшу диспетчері) ҰЖН-мен қарастырса, ӘКК бекітеді.

Ұшудың жұмыс жоспарының бір данасы пайдаланушы өкіліне табыс етіледі немесе егер олай мүмкін болмаса, уәкілетті әуеайлақ органына сақтауға тапсырылады немесе ұшу пунктінде тиісті жерде тіркеледі.";

768-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"768. Ұшу кезіндегі қосалқы әуеайлақ ұшып шығу әуеайлақтан арақашықтықта:

1) екі қозғалтқышты ұшақ үшін – ӘК-нің ҰПН-на сәйкес айқындалған және ХСА есептелген бір жұмыс істен шыққан қозғалтқышы бар крейсер жылдамдықта 1 сағат ұшуға тең және нақты ұшу салмағын қолдану арқылы тынық жағдайында;

2) үш немесе одан астам қозғалтқышты ұшақ үшін – ӘК-нің ҰПН-на сәйкес айқындалған және ХСА есептелген барлық жұмыс істейтін қозғалтқышы бар крейсерлік жылдамдықта 2 сағат ұшуға тең және нақты ұшу салмағын қолдану арқылы тынық жағдайында;

3) осы тармақтың 1) және 2) тармақшаларында көрсетілген қашықтықтар бойынша өлшемдерге жауап беретін әуеайлақ болмаған жағдайда, пайдаланушы көрсеткен нақты ұшу массасын ескере отырып, қосалқы әуеайлаққа кетудің ең көп уақыты шегінде орналасқан бірінші қолда бар қосалқы әуеайлақ қосалқы әуеайлаққа кетудің ұзартылған уақытымен ұшуды орындайтын ұшақтар (EDTO).";

783-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"783. Болжамды немесе белгілі мұз басу жағдайында, егер ӘК мұз басуды айқындаудан өтсе және қажет болғанда мұз басуды жою (болдырмау) бойынша жұмыстар өткізілсе ұшу басталады.

ӘК ұшуды орындау үшін жарамдылық жағдайында немесе қарапайым жағдайда болуы үшін мұз басу пайда болатын басқа ластанулар жойылады.

Пайдаланушы осы тармақтың талаптарының сақталуын сақтау және бақылау жөніндегі рәсімді пайдаланушының ұшуды пайдалану нұсқаулығына енгізеді. Көрсетілген рәсім Қазақстан Республикасының "Әуе кемелерін жерде көктайғаққа қарсы қорғау қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің міндетін атқарушының 2023 жылғы 7 наурыздағы № 141 бұйрығының (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 32037 болып тіркелген) талаптарына сәйкес әзірленеді.";

мынадай мазмұндағы 796-1-тармақпен толықтырылсын:

"796-1. Ұшақтың ұшу нұсқаулығында немесе ұшақты пайдалану жөніндегі басқа да қосалқы құжаттамада әзірлеуші мемлекет немесе тіркелген мемлекет бекіткен ӘК жүк бөлігінің (бөліктерінің) өртке қарсы жүйесінің элементтері туралы ақпарат, сондай-ақ жүк бөліктерін өртке қарсы қорғаудың көрсетілген сертификаттық стандарттары туралы қысқаша ақпарат қамтылады.";

800-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"800. Уәкілетті ұйым пайдаланушысын шаршағыштықты бақылаудың нормативтік қағидаларының бөлігі немесе барлығы орнына қолданыла бастағанда бекітеді. Бекітілген FRMS шаршағыштықты бақылаудың нормативтік қағидаларымен салыстырғанда ұшу қауіпсіздігінің баламалы немесе жоғары деңгейін қамтамасыз етеді

Ескерту. Шаршауды бақылаудың нұсқамалық нормативтік қағидаларын сақтау пайдаланушыны ИКАО-ның 19-қосымшасының ережелеріне сәйкес өзінің ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін (ҰҚБЖ) пайдалана отырып, шаршауға байланысты тәуекел факторларын қоса алғанда, өзінің тәуекел факторларын басқару міндетінен босатпайды.";

812 және 813-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"812. Жоспарланған қону әуеайлақта және белгіленген пункттің кез келген қосалқы әуеайлағына қонудың есепті уақытына ұшақтың есепті салмағы осы әуеайлақтардың асуына сәйкес келетін барометрлік биіктік үшін ВҰҚ-да көрсетілген, сондай-ақ егер ең жоғары рұқсат етілген салмақты айқындау үшін параметрлер ретінде пайдаланылатын кез келген басқа да жергілікті атмосфералық жағдайлар үшін ең жоғары қону салмағынан ешқандай жағдайда аспайды.

813. Ұшақтың салмағы ұшып шығар алдында немесе жоспарланған қону әуеайлақта және белгіленген пункттің кез келген қосалқы әуеайлағына қонудың есепті уақытына тиісті ең жоғары массадан ешқандай жағдайда аспайды, онымен ұшақтың Шуыл бойынша сертификаттауға қолданылатын стандарттарға сәйкестігі көрсетілді, егер бұған әуеайлақтың орналасқан жердегі мемлекеттің уәкілетті органынан маза бермейтін шуылдың әсері мәселесі жоқ кейбір әуеайлақтар немесе ВҰҚ үшін ерекшелік ретінде рұқсат алынбаған болса.";

834-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"834. Өрт сөндірудің ішіне енгізілген жүйесінде пайдаланылатын кез келген құрам, ұшақтың әрбір дәретханасындағы сүлгілерге, қағаздар мен қалдықтарға арналған қоқыс салғыштың ұшу жарамдылығы жеке сертификаты алғаш рет 2011 жылғы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілді және ұшақтың ауыспалы өрт сөндіргішінде пайдаланылатын кез келген өрт сөндіретін құрамының ұшу жарамдылығы жеке сертификаты алғаш рет 2018 жылғы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілді:

1) ӘК-сін мемлекеттік тіркеуде қолданылатын минималды талап етілетін сипаттамаларға жауап береді;

2) Монреал хаттамасының Басшылығының А-қосымшасында (II-топ) (8-ші басылым) көрсетілгендей озон қабатын бұзатын заттар бойынша, озон қабатын бұзатын (1987 жыл) заттар бойынша Монреал хаттамасында тізбектелген заттардың типіне жатпайтындар.";

837-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"837. ӘК осы Қағидалардың 5-тарауының 11-параграфының талаптарына сәйкес деректерді тіркеудің борттық жүйесімен және ұшу деректерін борттық өзі жазатындармен жабдықталады.";

842-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"842. Ұшақ су беті үстінде болатын немесе, егер ӘК ұшудың сәйкес келетін 30 минуттық немесе барлық басқа ӘК-лері үшін қайсысының аздығына қарай 185 км (100 т. миля) тең қашықтықта ұшуды орындаса, крейсерлік жылдамдықта ұшудың 120 минуттық және қайсысының аздығына қарай 740 километрге (400 т. миля) сәйкес келетін авариялық қону үшін жарамды жер бетінен қашықтайтын бағыт бойынша ұшуды орындайтын барлық ұшақтарда осы Қағидалардың 839 және 840-тармақтарымен көзделген жабдыққа қосымша мынадай жабдық орнатылады:

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

2) дабыл ракеталарының көмегімен апат белгілерін беруге арналған жабдық;

3) 2018 жылғы 1 қаңтардан кешіктірмей, ең жоғары ұшу салмағы 27000 кг болатын барлық ӘК-рінде 8,8 кГц жиілікте жұмыс істейтін суасты жетек құрылғысы орнатылады, осындай автоматты қосылатын суасты жетек құрылғысының минималды жұмыс істеу уақыты күнтізбелік 30 күнді құрайды және оны қанаттардың ішіне немесе артқы тірекке орнатуға тыйым салынады.";

"853. Түнгі ұшуларды орындайтын барлық ұшақтар:

1) осы Қағидалардың 833-тармағында көрсетілген жабдықтардың бүкіл түрлерімен;

2) ұшудағы немесе әуеайлақтың жұмыс алаңындағы ӘК арналған Қазақстан Республикасының азаматтық ӘК-нің ұшуға жарамдылық нормаларымен талап етілетін оттармен;

3) екі қону шамдарымен;

4) барлық аспаптар мен жабдықтарға арналған жарықтандырғыштармен;

5) барлық жолаушылар салондарда шамшырақтарымен;

6) экипажының әрбір мүшесінің жұмыс орнындағы автономды тасымалы шамымен жарақталады.";

864-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"864. Медициналық дәрі-дәрмектер қорына:

- 1) алғашқы көмек жиынтығы (тары);
- 2) медициналық мақсаттағы бұйымдардың жиынтығы(тары);
- 3) әмбебап профилактикалық жинағы(лары);
- 4) автоматты сыртқы дефибриллятор.

Борттық дәріханалар мен дефибрилляторлар жиынтықтарының саны мен түрлері, борттық дәріханалар жиынтықтарының құрамы, борттық дәріханалар жиынтықтарының орналасуы "Азаматтық авиациядағы жолаушыларға медициналық көмек көрсету қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 6 маусымдағы № 329 (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде №15323 болып тіркелген) (бұдан әрі – азаматтық авиациядағы жолаушыларға медициналық көмек көрсету Қағидалары) бұйрығымен реттеледі. Борттық дәріханалардың Медициналық және өзге де құралдарын жинақтау, сақтау және кәдеге жарату азаматтық авиациядағы жолаушыларға медициналық көмек көрсету қағидаларына 5-қосымшаға сәйкес борттық дәріханалардың Медициналық және өзге де құралдарын жинақтау, сақтау және кәдеге жарату жөніндегі басшылықпен реттеледі.";

865 және 866-тармақтар алып тасталсын;

869 және 870-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"869. Бортында 19 (он тоғыз) аса жолаушы тасуға рұқсат берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27000 кг астам барлық ұшақтар және 2021 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін ұсынылған сертификат түрін алуға берілген өтінім борттық өздігінен жазып алу аспаптарын уақтылы қалпына келтіру және беру үшін уәкілетті ұйым бекіткен құралдарымен жабдықталады.

870. Борттық өздігінен жазып алу аспаптарының деректерін уақтылы беруге арналған құралдарды бекіткен кезде уәкілетті ұйым:

- 1) пайдаланушының мүмкіндігін;
- 2) ұшақтың және әзірлеушінің мемлекет сертификатталған жүйелерінің жалпы мүмкіндіктерін;
- 3) CVR тиісті арналарының және FDR тиісті деректерді қалпына келтіру құралдарының сенімділігін;
- 4) нақты алдын алу шараларын ескереді.";

мынадай мазмұндағы 872-1-тармақпен толықтырылсын:

"872-1. Пайдаланушы жердің жақындығы туралы ескерту жүйесі пайдаланатын жергілікті жердің бедері мен кедергілер туралы ағымдағы деректерді уақтылы таратуды және жаңартуды қамтамасыз ететін дерекқорларды басқару рәсімдерін енгізеді.";

мынадай мазмұндағы 873-1-тармақпен толықтырылсын:

"873-1. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг немесе одан аз және бортында 5-тен астам, бірақ 9-дан аспайтын жолаушыларды тасымалдауға рұқсат етілген және 2026 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет ұшуға жарамдылық сертификаттары берілген газ турбиналы қозғалтқыштары бар барлық ұшақтар, осы Қағидалардың 875-тармағының 1) және 3) тармақшаларына сәйкес ескертулерді қамтамасыз ететін жердің жақындығы туралы ескерту жүйесімен жабдықталады жергілікті жер үстіндегі биіктік қорының жеткіліксіздігі туралы ескерту және ұшу бағытында жергілікті жер бедерін бағалау функциясын іске асыруды қамтамасыз етеді.";

884, 885-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"884. Пайдаланушы іздестіру және құтқару қызметтеріне ӘК-нің соңғы белгілі орналасқан жерін айқындауға көмектесу үшін ӘК-ні қадағалау деректерін сақтаудың уәкілетті ұйым белгілеген қағидаларын енгізеді және бақылайды.

885. 2025 жылғы 1 қаңтардан бастап төменде көрсетілген ӘК, егер олар апатқа ұшыраса, ең болмағанда минутына дербес режимде ақпарат береді, оның негізінде пайдаланушы олардың орналасқан жерін анықтай алады:

1) ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 27000 кг астам және бортында ұшуға жарамдылық сертификаттары 2024 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін алғаш рет берілген 19-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген барлық ұшақтар;

2) ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2024 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін берілген ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 47000 кг астам барлық ұшақтар.";

886-тармақ алып тасталсын;

890-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"890. Егер ұшақтар автоматты қону жүйелерімен, HUD немесе баламалы индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS, немесе будандық жүйенің шеңберіндегі осындай жүйелердің кез келген үйлесімімен жабдықталған жағдайларда, ұшақтардың ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін осы жүйелерді пайдалану критерийлерін уәкілетті ұйым бекітеді.";

891-тармақ алып тасталсын;

899 және 900-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"899. RSP ерекшелігіне сәйкес ұшу кезінде PBC сипаттамаларына негізделген байланысты жүзеге асыру үшін уәкілетті ұйым пайдаланушының төмендегілерді енгізуін және құжатпен ресімдеуін қамтамасыз етеді:

1) күтпеген мән-жайлар жағдайына арналған іс-қимылдар тәртібін қоса алғанда, штатты және штаттан тыс рәсімдері;

2) RCP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу экипажының біліктілік және дайындық деңгейіне қойылатын талаптар;

3) тиісті персоналды жоспарланған қызмет міндеттеріне сәйкес дайындау бағдарламасы;

4) RCP ерекшеліктеріне сәйкес ұшу жарамдылығын қолдау үшін техникалық қызмет көрсетудің тиісті рәсімдері.

900. Уәкілетті ұйым осы Қағидалардың 896-тармағының ережелеріне қатысты мыналарды қамтамасыз етеді:

1) нақты әуе кеңістігінде орындалатын ұшулар ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсаттарына жауап беруін қамтамасыз ету үшін тиісті RCP және/немесе RSP ерекшеліктеріне сүйене отырып, инфрақұрылым сипаттамаларын бақылау бағдарламаларынан және қатысушы әуе кемелерінен байланыстың белгіленген сипаттамалары туралы хабарламалар алу. Бақылау бағдарламаларының ауқымы байланыс/бақылау құралдары жұмысының тиімділігін тиісті түрде бағалауға мүмкіндік береді;

2) RCP ерекшеліктерінің ережелерін сақтамаушылар ретінде хабарламаларда көрсетілген нақты ӘК-ге, ӘК үлгілеріне немесе пайдаланушыларға қатысты шұғыл түзету шараларын қабылдауды қамтамасыз етеді ";

905-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"905. Өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес MNPS көзделген әуе кеңістігінде ұшқан кезде ӘК бортына навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) экипажға жол сызығын ұстанудың немесе осы жол сызығының кез келген нүктесінде одан талап етілетін дәлдік дәрежесімен ауытқудың үзіліссіз индикациясын қамтамасыз етеді;

2) уәкілетті ұйым оны мұндай ұшуларды қолдануға рұқсат береді.";

913-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"913. ӘК ӘҚҚ талаптарына сәйкес ұшуды орындауды қамтамасыз ететін байқау жабдығымен жабдықталады.

ӘК ADS-B жабдығы болған кезде ол радиосигнал сәулеленуіне қосылады және оның техникалық сипаттамалары ИКАО Халықаралық стандарттарына (ИКАО Конвенциясына 10-қосымшаның 4-томы) сәйкес келген және Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында (AIP) тиісті ақпарат болған жағдайда бақылау жабдығы ретінде қолданылады.";

916-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"916. Уәкілетті ұйым ӘК-не қатысты осы Қағидалардың 914-тармағында көрсетілген:

1) белгіленген бақылау бағдарламаларынан аталған байланыс сипаттамалары туралы хабарламалар алуға;

2) RCP ерекшеліктерінің талаптарды сақтамайтын ретінде хабарламаларда көрсетілген нақты ӘК-ге, ӘК үлгілеріне немесе пайдаланушыларға қатысты шұғыл түзету шараларын қабылдауға байланысты талаптарды болуын қамтамасыз етеді.

Жабдықты орнату не байланыс үшін, не навигация үшін, не олардың екеуі үшін де қажет әрбір бөлек элементтің істен шығуы навигация немесе байланыс үшін қажет басқа элементтің істен шығуына әкеліп соқпайтындай түрде жүзеге асырылады.";

935, 936-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"935. Пайдаланушы жолаушылардың ұжымдық пайдалануға арналған негізгі борттық апаттық-құтқару жабдығының орналасқан орны мен жалпы пайдалану тәртібі туралы хабарлайды.

936. Пайдаланушы ұшуда апаттық жағдай пайда болған кезде жолаушыларға бұл жағдайда мақсатқа сай болуы мүмкін шұғыл әрекеттер туралы нұсқау алуды қамтамасыз ету үшін шаралар қабылдайды.";

938-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"938. ӘКК-нің ұшу алдындағы дайындық нәтижелеріне қанағаттанғанын білдіретін мына жайлар:

1) тікұшақ ұшуға жарамды;

2) алдағы ұшудың нақты үлгісі үшін осы Қағидалардың 11-тарауының 14-параграфында көзделген аспаптар мен жабдықтардың осы рейс үшін жеткілікті мөлшерде белгіленген;

3) тікұшаққа техникалық қызмет көрсету куәлігі берілді;

4) тікұшақтың салмағы және ауырлық ортасының орналасуы ұшудың күтілетін жағдайларын ескере отырып, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік береді;

5) тікұшақ қолжетімді жерге орналастырылатын қажетті медициналық дәрі-дәрмектер қорымен жабдықталған;

6) бортта бар кез келген жүк тиісті түрде бөлінген және сенімді бекітілген;

7) белгіленген ұшу барысында осы Қағидалардың 11-тарауының 12-параграфында көзделген пайдалану шектеулерінің сақталғанын көрсеткен нәтижелерге тексеру жүргізілген;

8) ұшудың жұмыс жоспарын жасауға қатысты талаптардың сақталғандығы құжатталған түрде расталған болса ұшу немесе ұшулар сериясы басталмайды.";

946-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"946. АҰҚ бойынша ұшу кезінде ұшудың жұмыс жоспарында және ұшу жоспарында мына жағдайларды қоспағанда, белгіленген пункттегі кемінде бір қосалқы тікұшақ айлақ көрсетіледі:

1) ұшудың ұзақтығы және басым метеорологиялық жағдайлар тағайындалған тікұшақ айлағына ұшып келудің есептік уақытына, сондай-ақ қонудың жоспарланған уақытына дейін және кейін уәкілетті ұйымның ұйғарымымен қонуға кіру және қону ВМЖ-да орындалу мүмкіндігіне сенімді болу үшін негіздеме береді;

2) белгіленген тікұшақ айлақтың пункті оқшауланған және жарамды, қосалқы тікұшақ айлақ жоқ болса және PNR айқындалады.";

954-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"954. Жер мұздануының белгісіз немесе күтілмеген жағдайында жоспарланған немесе белгіленген тікұшақтың мұздануын айқындау мәніне тексерістен өтпеген жағдайда және қажет болған жағдайда онда мұздануға қарсы қорғаныс жұмыстары жасалмаған болса, ұшу басталмайды.

Пайдаланушы пайдаланушының ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулығында осы тармақтың талаптарының сақталуын және сақталуын бақылаудың рәсімін енгізеді. Көрсетілген рәсім "Әуе кемелерін жерде көктайғаққа қарсы қорғау қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің міндетін атқарушының 2023 жылғы 7 наурыздағы № 141 бұйрығының (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 32037 болып тіркелген) талаптарына сәйкес әзірленеді.";

971-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"971. Аспаптар бойынша ұшулар үшін тікұшақ айлақ немесе қонуға кірудің соңғы кезеңіне және әрбір ұшу аймақтарына Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып тіркелген) Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларына сәйкес жарияланатындар, құралдар бойынша қонуға кірудің бірнеше үлгілері немесе бір кестесі белгіленеді.";

974-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"974. ҚҰҚ бойынша ұшуға шешім қабылдау кезінде Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15427 болып тіркелген) Азаматтық авиацияда аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету қағидаларға сәйкес қосалқы әуеайлақтар ретінде жарияланатын қону алаңдарын ӘКК-не пайдалануға рұқсат етіледі.";

1003-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1003. Салмағы бойынша шектеулер:

1) ұшу кезіндегі ӘК-нің массасы ұшу жүрісінде кеміген массасының есебімен және осындай сәйкестік жанармайдың азайғандығымен ҰТС-ның нормаларында сақталатын кезде массасы аспайды;

2) ұшу кезінде ӘК-нің массасы ҰПН бойынша белгіленген ұшу массасынан ең жоғарғы биіктіктен асырмау;

3) тікұшақ айлағына болжамды отырғызуға және кез-келген қосалқы тікұшақ айлағына қонуды есептелген уақытта ӘК-нің есептеу массасы ҰПН бойынша белгіленген қону масасынан ең жоғарғы биіктігінен асырмау;

4) ұшу кезіндегі ӘК-нің масасы немесе болжамды отырғызуға тікұшақ айлағының қонуға есептеу уақыты және кез-келген қосалқы тікұшақ айлағына есептеу уақыты шуылы бойынша стандарттау сертификаттарын қолданылатын ӘК-не сәйкес

көрсетілген ең жоғары сертификатталған ұшу салмағына сәйкес асырмау, егер осыған рұқсат алынбаған жағдайда – тікұшақ алаңдары орналасқан мемлекеттік уәкілетті органдарынан – шуыл жоқ кедергі етпейтін жерлердегі тікұшақ алаңдары үшін шығарылуы мүмкін.";

1007-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1007. Маршрут бойынша ұшу кезеңінде 1 және 2-кластағы ҰТС сәйкес коммерциялық тасымалдарды орындау кезінде тікұшақ бағыт бойынша ұшу кезеңінің кез келген нүктесінде сындарлы қозғалтқыш істен шыққан жағдайда ұшуды сол жерге дейін жалғастыруға қабілетті 1кластағы ҰТС-ға сәйкес операциялар үшін осы Қағидалардың 1004-тармағында көрсетілген шарттар орындалуы мүмкін, немесе ұшудың кез келген нүктесінде тиісті ең төменгі абсолюттік биіктіктен төмен түсуге жол бермей, 2 кластағы ҰТС сәйкес операциялар осы Қағиданың 1005-тармағында көрсетілген.

Маршрут бойынша ұшу кезеңі қолайсыз жағдайдағы ауданның үстінен өтіп, қосалқы тікұшақ айлағына дейінгі ұшу уақыты 2 сағаттан асқан жағдайда Уәкілетті ұйым екінші қозғалтқыштың істен шығуына байланысты тәуекелдерді бағалайды.";

1017-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1017. Тікұшақ жабдықталады:

1) оңай қол жетімді орындарға орналастырылатын қажетті медициналық құралдар қорымен, соның ішінде;

бастапқы көмек көрсету жиынтығы;

кабиналық экипаж ағзаның сұйық компоненттерімен жанасу нәтижесінде болжамды жұқпалы аурумен немесе аурумен байланысты денсаулық жағдайы нашарлаған жағдайларда көмек көрсету кезінде пайдалануға арналған әмбебап профилактикалық жинақ;

2) тікұшақ ішінде улы газдардың қауіпті шоғырлануын тудырмайтын пайдаланылған кезде тасымалданатын өрт сөндіргіштер бір-бірден өрт сөндіргішті ұшу экипажының кабинасында және ұшу экипажының кабинасынан бөлінген және экипаж мүшелері тікелей кіре алмайтын әрбір жолаушы салонында орнатылады.

3) уәкілетті ұйым айқындайтын жасқа толған әрбір адам үшін кресло немесе жатын орынмен;

4) әр орындықта белдік белбеуі және әр ұйықтайтын жерде шектеу белдіктері;

5) ұшқыш корпусының қозғалысын кенеттен тежеу жағдайында автоматты түрде шектейтін ұшу экипажының әрбір креслосындағы байланыстырушы жүйелермен;

6) жолаушыларға мынадай мәліметтер мен нұсқауларды хабарлауды қамтамасыз ететін құралдармен:

байлау белдіктерін немесе байлау жүйелерін бекіту қажет болғанда;

егер ӘК бортында оттегі көзделген болса, оттегі жабдығын қашан және қалай пайдалану керек;

темекі шегуге тыйым салу туралы; құтқару кеудешелері немесе соған ұқсас жеке жүзу құралдары қайда және егер мұндай құралдар бортта көзделсе, оларды қалай пайдалану керек;

жолаушыларды келесі мәліметтер мен нұсқаулықтар туралы хабардар етуді қамтамасыз ететін құралдармен;

7) ұшу кезінде қолжетімді орындарда орналасқан сақтандырғыштарды ауыстыру үшін тиісті мөлшердегі қосалқы электр сақтандырғыштармен (егер пайдаланылса).";

1021-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1021. Тікұшақтар осы Қағидалардың 5-тарауының 11-параграфының ережелеріне сәйкес ұшу деректерінің борттық өздігінен жазғыштарымен және деректерді тіркеудің борттық жүйелерімен жабдықталады.";

1023, 1024-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1023. КҰҚ бойынша түнгі ұшуларды орындайтын барлық тікұшақтар:

1) осы Қағидалардың 1022-тармағында көзделген жабдықтарымен;
2) әрбір көзделген пилот үшін кеңістіктік жағдай көрсеткіші (авиажижонт) және кеңістіктік жағдайдың бір қосымша көрсеткіші;

3) сырғанау көрсеткішімен;

4) бағыт көрсеткішімен (гироскопмен);

5) биіктік пен төмендеуге кірудегі тік жылдамадық көрсеткішімен;

6) тиісті уәкілетті орган белгілеуі мүмкін қосымша аспаптармен немесе жабдықтармен, сондай-ақ мынадай шамдармен:

7) ұшу кезде ӘК-лері үшін немесе тікұшақ жұмыс айлағына арналған жарықтандырғыш қамтамасыз етіледі;

8) екі қону жарықтандырғыш;

9) ұшу экипажы пайдаланатын тікұшақты қауіпсіз пайдалану үшін маңызды барлық аспаптар мен жабдықтар үшін жарық беру;

10) әрбір жолаушылар салонында шамшырақтармен жабдықталу;

11) әрбір экипаж мүшелерінің жұмыс орындарындағы шамдармен.

12) тік жазықтықты басқаруға арналған отырғызу бір фарымен жабдықталады.

1024. Барлық тікұшақтар ҰҚП бойынша ұшуды орындау кезінде немесе бір немесе бірнеше пилотаждық аспаптарды пайдаланбай олардың қажетті кеңістіктік жағдайына төтеп беру мүмкін болмаған кезде жарықтандырылады:

1) магнитті компаспен;

2) уақытты сағатпен, минутпен және секундпен дәл көрсететін хронометрмен;

3) екі нақты барометрлік биіктік өлшегіштерімен;

4) конденсация немесе мұздану салдарынан оның істен шығуына жол бермейтін құрылғымен жабдықталған ауа жылдамдығын көрсету жүйесі;

5) сырғанау көрсеткішпен;

6) әрбір көзделген Пилот үшін кеңістіктік жағдай көрсеткіші (авиажижонт) және кеңістіктік жағдайдың бір қосымша көрсеткіші;

7) ӘК-нің бағыт көрсеткішпен (гироскомпаспен);

8) гироскопиялық аспаптың электрмен қоректенуі жеткілікті дәрежеде қамтамасыз етілетінін көрсететін құрылғы;

9) ұшу экипажы кабинасында орналасқан сыртқы ауа температурасының көрсеткішімен;

10) тік жылдамдықты алу биіктік пен төмендеу көрсеткішпен;

11) сертификаттаушы уәкілетті орган тікұшақтың өзінің конструктивтік сипаттамаларына байланысты мұндай жүйесіз жеткілікті тұрақтылыққа ие екендігіне көз жеткізген жағдайларды қоспағанда, тұрақтандыру жүйесі;

12) уәкілетті органмен қамтылған қойылуы мүмкін қосымша осындай аспаптары және жабдықтарымен;

13) осы Қағидалардың 1023-тармағының 7)-12) тармақшаларында көрсетілген тікұшақ айлағының даласындағы немесе жұмыс алаңындағы барлық адамдар үшін түнгі ұшу кезінде.";

1026-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1026. Су кеңістігінің үстінен ұшуды орындауға арналған барлық тікұшақтар тікұшақтың суға қауіпсіз қонуын қамтамасыз ету мақсатында тұрақты жұмыс істейтін немесе тез орналастырылатын жүзу құралдарымен жаратқандырылады.:

1) уәкілетті ұйымда көзделген теңіз операцияларын немесе су үстіндегі басқа да операцияларды орындау;

2) 1 немесе 2-класты ЛТХ-ға сәйкес операциялар жағдайында номиналды крейсерлік жылдамдықпен 10 минуттан астам ұшуға сәйкес келетін құрлықтан қашықтықтағы су кеңістігінің үстінен қолайсыз жағдайда ұшуды орындау;

3) 1-класты ЛТХ-ға сәйкес операциялар болған жағдайда, мемлекеттің тиісті уәкілетті органы белгілеген құрлықтан қашықтықта су кеңістігінің үстінен қолайлы жағдайда ұшуды орындау;

4) 3-класты ҰТС-на сәйкес операциялары жағдайында, жоспарланған немесе қауіпсіз тәуекел қону режиміндегі ұшудың ең алыс қашықтығынан астам, құрлық қашықтығындағы су кеңістігінде қолайлы жағдайындағы ұшудың орындалуы кезде жедел жайылмалы немесе тұрақты әрекет етілген жүзу құралдарымен жабдыкталады.";

1028-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1028. 3-класты ЛТХ-ға сәйкес операцияларды орындайтын тікұшақтар авторотация режимінде ұшудың шекті қашықтығынан асатын құрлықтан қашықтықтағы ұшулар кезінде, бірақ жауапты уәкілетті ұйым белгілеген құрлықтан қашықтық шегінде борттағы әрбір адамға бір құтқару кеудешесімен немесе оған теңестірілген жеке жүзу

құралымен жарактандырылады және бұл құралдар мынадай түрде орналастырылады осылайша, оларды креслолардан немесе олар арналған беттің ұйықтайтын жерінен оңай алуға болады.";

1042, 1043-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1042. Шу бойынша сертификаттау стандарттарына сәйкес келетін әрбір тікұшақтың бортында Шу бойынша тікұшақ сертификатын куәландыратын құжат бар. Егер тіркеу мемлекеті бекіткен басқа құжатта сөз болып отырған Шу бойынша сертификаттауды куәландыратын мұндай құжат немесе тиісті куәлік ағылшын тілінде шығарылмаса, онда олар ағылшын тіліне аударманы қамтиды.

1043. Жолаушыларды тасымалдайтын тікұшақтардың кабина экипажы мүшелерінің орындары функцияларына авариялық эвакуациялауды орындау кіретін кабина экипажының әрбір мүшесінің пайдалануы үшін байлау жүйесімен жабдықталған алға немесе артқа қараған креслолармен (тікұшақтың бойлық осіне 15 градусқа дейінгі бұрышта) жабдықталады.";

1045-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1045. Барометрлік биіктік туралы деректерді беретін қабылдап жауап берушімен жабдыкталуы тиіс тікұшақтар, егер тиісті уәкілетті орган өзгеше рұқсат берсе, барлық тікұшақтар барометрлік биіктік туралы деректерді беретін қабылдап жауап берушімен жабдыкталады.";

1051-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1051. Уәкілетті ұйым осы Қағидалардың 1049-тармағында көрсетілген тікұшақтарға қатысты тиісті ережелердің болуын қамтамасыз етеді:

1) бақылау бағдарламаларынан алынатын байланыстың белгіленген сипаттамалары туралы есептер;

2) RCP спецификацияларының талаптарын сақтамау сияқты есептерде көрсетілген нақты тікұшақтарға, тікұшақ түрлеріне немесе пайдаланушыларға қатысты дереу түзету әрекеттерін жүзеге асыру.";

1068, 1069-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1068. Уәкілетті ұйым автоматты қону жүйелерімен, коллиматорлық немесе баламалы индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерімен жабдықталған тікұшақтардың ұшуы үшін кеңейтілген пайдалану мүмкіндіктерін бекіте алады. Мұндай мәлімдемелер аспаптар бойынша қону схемаларының жіктелуіне әсер етпейді.

1069. ӘКК жолаушылардың орналасу орындарымен және пайдалану қағидаларымен таныс болуын қамтамасыз етеді:

1) байлау белдіктері;

2) авариялық шығулар;

3) егер олар бортта көзделсе құтқару кеудешелер;

4) егер оттегін пайдалану көзделсе оттегі жабдығы;

5) апатты жағдайдағы жолаушылардың іс-әрекеттері схемасын қоса алғанда, жеке пайланатын басқа да апатты-құтқару жабдығы.";

1082-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1082. Тікұшақтардың бортында осы Қағиданың 1081-тармағына сәйкес КҰҚ бойынша ұшу кезінде мыналарға мүмкіндік беретін мөлшерде отын мен май болады:

1) белгіленген қонатын алаңға дейін ұшуды орындау үшін;

2) оңтайлы (отын шығынына қарай) жылдамдыққа 20 минут ішінде ұшуды орындау үшін отын қорының болуы үшін;

3) мемлекетпен айқындалатын және ЖМА-ның ұшуларын регламенттейтін Қазақстан Республикасының қағидаларында ескерілетін ықтимал төтенше жағдайлардың туындауына байланысты отынның жоғары шығыны кезінде ұшуды орындауды қамтамасыз ететін қосымша отынның болуы.";

1085-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1085. Оқшауланған тікұшақ айлағына немесе белгіленген қону орнына ұшу кезінде оны Уәкілетті ұйым белгілеген кезең ішінде жалғастыру мүмкіндігі қамтамасыз етіледі."

1090, 1091-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1090. Тікұшақ:

1) ұшуға жарамдылық сертификатының немесе соған ұқсас бекітілген құжаттардың шарттарына сәйкес;

2) ӘК тіркеу мемлекетінің сертификаттаушы уәкілетті органы белгілеген пайдалану шектеулері шегінде;

3) белгілі бір тікұшақ айлағына немесе ҰҚЖ-ға қатысты шудың тітіркендіргіш әсер ету проблемасы жоқ ерекше жағдайларды қоспағанда, аумағында осы тікұшақ айлағы орналасқан уәкілетті ұйым ИКАО конвенциясына 16-қосымшаның I томында қамтылған шу бойынша сертификаттаудың қолданылатын стандарттарына сәйкес салынатын масса бойынша шектеулер шегінде мыналардан асып кетуге рұқсат береді шектеулер.

1091. Тікұшақтың бортында көрнекілік үшін сертификаттаушы Уәкілетті ұйым белгілейтін пайдалану шектеулері жеке немесе бірге көрсетілген тақтайшалар, тізбелер, аспаптық таңбалау орнатылады.";

мынадай мазмұндағы 1097-1-тармақпен толықтырылсын:

"1097-1. Ұшақтың ұшу басшылығы тіркеу мемлекеттеріне ұйғарылған өзгерістерді енгізу жолымен жаңартылады.";

мынадай мазмұндағы 1098-1, 1098-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1098-1. ӘКК өзінің міндеттерін орындауға қатысы бар және ұшатын аудандарға, пайдаланылатын әуеайлақтарға және тиісті аэронавигациялық құралдарға

қолданылатын заңдарды, ережелер мен рәсімдерді біледі. ӘКК ұшу экипажының басқа мүшелерінің ұшақ бортындағы тиісті міндеттерін орындауға қатысты осы заңдардың, ережелер мен рәсімдерді білетініне көз жеткізеді.

1098-2. ӘКК ұшуларды басқаруға жауапты.";

мынадай мазмұндағы 1100-2, 1100-3, 1100-4, 1100-5-тармақтармен толықтырылсын:
"1100-2. ӘК командирі мыналарға көз жеткізгенге дейін ұшу басталмайды:

1) ұшақ ұшуға жарамды, тиісті түрде тіркелген және осыған қатысты бортта тиісті сертификаттар бар;

2) бортта ұшудың күтілетін жағдайларын негізге ала отырып, тиісті аспаптар мен жабдықтар орнатылған;

3) осы Қағидалардың 8-тарауының 10-параграфының ережелеріне сәйкес кез келген қажетті техникалық қызмет көрсету жүргізілген;

4) ұшақтың салмағы және ауырлық орталығының орналасуы ұшудың күтілетін жағдайларын ескере отырып, ұшуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік береді;

5) борттағы кез келген жүк дұрыс бөлінген және сенімді бекітілген;

6) ұшу нұсқаулығында немесе баламалы құжатта қамтылған ұшақты пайдалану шектеулерінен аспайтын болады.

1100-3. ӘК ұшу кезіндегі қауіпсіздігіне ӘКК жауапты болады.

1100-4. Мұзданудың белгілі немесе күтілетін жағдайларында орындалуы тиіс ұшу ұшақ осындай жағдайларда ұшу үшін сертификатталған және жабдықталған жағдайда ғана басталады.

1100-5. Жердегі болжамды немесе белгілі мұздану жағдайларында орындалуы жоспарланған немесе күтілетін ұшу ұшақ мұздануды анықтау үшін тексеруден өткен және қажет болған жағдайда мұздануды жою/алдын алу бойынша жұмыстар жүргізілген жағдайда ғана басталады.

Мұздың немесе табиғи жолмен түзілетін басқа да ластанулардың өсінділері ұшақ ұшуды орындамас бұрын ұшуға жарамды күйде болуы үшін жойылады.";

мынадай мазмұндағы 1100-6-тармақпен толықтырылсын:

1102-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1102. ӘКК әуеайлақтың ұшуын жүргізу үшін пайдаланылатын әрбір әуеайлақ үшін уәкілетті ұйым айқындайтын өлшемшарттарға сәйкес әуеайлақтың пайдалану минимумдарын белгілейді. Әуеайлақтың пайдалану минимумдарын айқындау кезінде арнайы бекітулер тізбесінде ескертілуі мүмкін кез келген жағдайлар ескеріледі. Мұндай минимумдар осы мемлекеттің арнайы келісімі алынған жағдайларды қоспағанда, мұндай әуеайлақтар үшін әуеайлақ мемлекеті белгілеуі мүмкін минимумдардан төмен болмауға тиіс.";

мынадай мазмұндағы 1108-1, 1108-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1108-1. Егер пайдаланушының пайдалану базасы тіркелген Қазақстан Республикасында емес, басқа мемлекетте болса, пайдаланушы пайдалану базасы орналасқан мемлекетті хабардар етеді.

1108-2. Осы Қағидалардың 1108-1-тармағына сәйкес хабарламадан кейін ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуді бақылауды жүзеге асыру пайдалану базасы орналасқан мемлекет пен уәкілетті ұйым арасында үйлестіріледі.";

мынадай мазмұндағы 1113-1, 1113-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1113-1. АҰҚ бойынша орындалатын ұшу кезінде ұшу жоспарларында мыналарды қоспағанда, межелі пункттің кем дегенде бір қосалқы әуеайлағы таңдап алынады және көрсетіледі:

1) ұшып шығу әуеайлағынан немесе ұшу жоспары өзгеретін бағыттағы нүктеден межелі әуеайлаққа дейінгі ұшу ұзақтығы ұшуға қатысты барлық метеорологиялық жағдайлар мен пайдалану ақпаратын ескере отырып, ұшақтың ұшып келуінің есептік уақытына:

қонуға кіру және қону визуалды метеорологиялық шарттарда жүзеге асырылуы мүмкін;

межелі пункттің әуеайлағында оны пайдаланудың есепті уақытына тәуелсіз жұмыс ҰҚЖ бар, бұл ретте кем дегенде бір ҰҚЖ аспаптар бойынша қонуға кіру схемасын орындау үшін жабдықталған; немесе

2) жоспарланған қону әуеайлағы оқшауланған болып табылады:

белгіленген қону әуеайлағында аспаптар бойынша қонуға кірудің стандартты схемасы көзделген;

күтімнің шегі анықталды;

ұшу кету кезеңінен кейін ағымдағы ұшу кету шебінен кейін ағымдағы метеорологиялық ақпарат пайдаланудың есептік уақытына қарай мынадай метеорологиялық жағдайлардың сақталатынын көрсеткенде ғана жалғастырылады:

3) бұлттардың төменгі шекарасы аспаптар бойынша қонуға кіру схемасында көзделген минимумнан кемінде 300 м (1000 фут) асады;

4) көріну кем дегенде 5,5 км (3 т. миль) немесе 4 км (2 т. миль) аспаптарға кіру схемасында көзделген минимумнан асады.

1113-2. Қосалқы әуеайлақ ұшу кезінде ұшу әуеайлағынан келесі ұшу уақыты шегінде орналасады:

1) екі қозғалтқышы бар ұшақтар: бір істен шыққан қозғалтқышы бар крейсерлік жылдамдықпен ұшу уақытының 1 сағаты, ХСА-да және нақты ұшу массасын пайдалана отырып, тыныштық жағдайында есептелген ҰПН-ге сәйкес айқындалған; немесе

2) үш немесе одан да көп қозғалтқышы бар ұшақтар: барлық жұмыс істейтін қозғалтқыштарда круиздік жылдамдықпен ұшу уақыты 2 сағат, МСА-да және нақты

ұшу массасын пайдалана отырып, тыныштық жағдайында есептелген РЛЭ-ге сәйкес анықталған.";

мынадай мазмұндағы 1114-1, 1114-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1114-1. ӘК бортында пайдаланылатын отынның қоры, кем дегенде, мыналарға негізделеді:

1) отын шығыны туралы мынадай деректер:

әуе кемесін өндіруші ұсынған; немесе

егер бар болса, жанармай шығынын бақылау жүйелерінен алынған нақты ұшаққа қатысты өзекті деректер.

2) жоспарланған ұшуды орындау үшін пайдалану шарттары, соның ішінде:

әуе кемесінің күтілетін массасы;

NOTAM;

ағымдағы метеорологиялық есептер немесе ағымдағы есептер мен болжамдардың жиынтығы;

әуе қозғалысына қызмет көрсету процедуралары, шектеулер және күтілетін кідірістер;

техникалық қызмет көрсетудің кейбір түрлерін кешіктірудің және/немесе конфигурациядан ауытқудың салдары.

1114-2. Қажетті отынның ұшу алдындағы есебі мыналарды қамтиды:

1) рульдеу отыны, бұл жөнелту әуеайлағындағы жергілікті жағдайларды және қосалқы қуат блогы (ҚҚБ) тұтынатын отынның мөлшерін ескере отырып, ұшуға дейін қолданылатын отын мөлшері;

2) маршрут бойынша ұшуға арналған отын – осы Қағидалардың 1114-1-тармағының 2)-тармақшасында көрсетілген пайдалану жағдайларын ескере отырып, әуе кемесінің көтерілу немесе ұшу жоспарын өзгерту нүктесінен межелі әуежайға қонғанға дейін ұшуын қамтамасыз ету үшін қажетті отын мөлшері;

3) күтпеген факторлардың орнын толтыру үшін қажетті отын мөлшері болып табылатын күтпеген жанармай қоры. Ол маршруттық ұшуға жоспарланған отын көлемінің кемінде 5% құрайды;

4) балама тағайындалған аэродромға ұшуды жанармаймен қамтамасыз ету, ол:

Баламалы межелі аэродромды таңдау қажет болған жағдайда, әуе кемесі мыналар үшін отын қорын талап етеді:

межелі аэродромда қабылданбаған жақындау;

күтілетін круиздік биіктікке көтерілу;

күтілетін бағыт бойынша ұшу;

күтілетін тәсілдің бастапқы нүктесіне түсу;

межелі орындағы балама әуежайға қонуды және қонуды орындау; немесе

ұшу балама тағайындалған әуеайлақсыз жүзеге асырылған жағдайда, бортында стандартты жағдайларда межелі әуеайлақтың биіктігінен 450 м (1500 фут) биіктікте

ұстау жылдамдығымен әуе кемесіне 15 минут ұшуға мүмкіндік беретін жанармай қорының болуы талап етіледі; немесе

Егер қонуға арналған әуеайлақ оқшауланған әуеайлақ болса, онда:

поршеньді қозғалтқышы бар ұшақтар үшін 45 минуттық отын қоры плюс круиздік деңгейде ұшуға жоспарланған ұшу уақытының 15%-ы, соңғы отын қорын қоса алғанда немесе 2 сағат, қайсысы қысқа болса, талап етіледі; немесе

газ турбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін соңғы жанармай қорын қоса алғанда, межелі аэродром үстінде қалыпты круиздік отын шығыны кезінде 2 сағаттық ұшу үшін отын қоры талап етіледі;

соңғы жанармай қоры, ол межелі қосалқы әуеайлаққа жеткенде немесе тағайындалған қосалқы әуеайлақ қажет болмаған кезде тағайындалған әуеайлақта қолда бар отын мөлшері:

поршеньді қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін 45 минуттық ұшулар үшін отынмен қамтамасыз ету қажет; немесе

газ турбиналық қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін стандартты жағдайларда аэродром биіктігінен 450 м (1500 фут) биіктікте ұстап тұру жылдамдығымен 30 минут ұшу үшін отын қоры талап етіледі;

Қосымша отын – қозғалтқыштың істен шығуы немесе қысымның төмендеуі кезінде әуе кемесінің қажетті төмендеуді орындауы және балама әуеайлаққа ұшуын жалғастыруы үшін қажетті жанармайдың қосымша мөлшері, мұндай ақаулық маршруттың ең маңызды нүктесінде орын алады деген болжамға негізделген;

дискрециялық отын – әуе кемесінің командирінің қалауы бойынша бортқа алынатын жанармайдың қосымша мөлшері.";

1120, 1121, 1122-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1120. Ұшақ пайдаланылады:

1) оның ұшуға жарамдылығы туралы сертификаты немесе ұқсас бекітілген құжатының шарттарына сәйкес;

2) сертификаттайтын уәкілетті ұйыммен алдын-ала жазған пайдалану шектеулері аясында;

3)

егер белгілі бір әуеайлаққа немесе ҰҚЖ-ға қатысты шудың тітіркендіргіш әсер ету проблемасы жоқ ерекше жағдайларды қоспағанда, Шу бойынша қолданылатын сертификаттау стандарттарына сәйкес қолданылатын масса бойынша шектеулер шегінде көзделсе, аумағында осы әуеайлақ орналасқан мемлекеттің уәкілетті органы осындай шектеулерден асып кетуге рұқсат береді.

1121. Ұшақтың бортында көрнекілік үшін сертификаттаушы Уәкілетті ұйым белгілейтін пайдалану шектеулері жеке немесе бірге көрсетілген тақтайшалар, тізбелер, аспаптық таңбалау орнатылады.

1122. ӘКК ұшақтың ҰТС ұшу мен қонуды қауіпсіз орындауға мүмкіндік беретінін айқындайды.

Пайдаланушы ұшақтың ұшу-техникалық сипаттамаларын, басқа да пайдалану шектеулерін және пайдаланылатын маршруттар мен әуеайлақтардағы тиісті күтілетін жағдайларды есепке алу негізінде ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз ететін ұшуды жоспарлау рәсімдерін айқындайды. Бұл процедуралар ұшуды жүргізу нұсқаулығына енгізіледі.";

мынадай мазмұндағы 1122-1, 1122-2-тармақтармен толықтырылсын:

"1122-1. ҰҚЖ-ның орналасатын ұзындығын анықтау кезінде ұшу алдында осьтік желіге ӘК орнатуға байланысты оның азаю мүмкіндігі ескеріледі.

1122-2. Уәкілетті ұйым осы Қағидаларда талап етілетін қауіпсіздіктің жалпы деңгейі осы Қағидалармен қамтылмағандарды қоса алғанда, пайдаланудың барлық күтілетін жағдайлары кезінде сақталуын қамтамасыз ету үшін жеткілікті дәрежеде жүзеге асырылатын сақтық шараларын қабылдайды.";

мынадай мазмұндағы 1125-1- тармақпен толықтырылсын:

"1125-1. Ұшуға жарамдылығы туралы куәлікті беру үшін қажетті жабдықтан басқа, ӘК бортында пайдаланылатын ӘК-ге және ұшу орындалатын жағдайларға байланысты аспаптар, жабдықтар және ұшу құжаттамасы орнатылады немесе болады. Нұсқама берілген аспаптар мен жабдықтарды, олардың орнатылуын қоса алғанда, әк тіркелген мемлекет бекітеді немесе онымен келісіледі.";

1126-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1126. ӘК барлық ұшуларды орындау кезінде мыналармен:

1) жеңіл қол жеткізілетін орындарда орналастырылатын қажетті бірінші көмек жиынымен;

2) разрядтау кезінде ұшақ ішіндегі ауадағы улы газдардың қауіпті концентрациясына әкелмейтін осы түрдегі портативті өрт сөндіргіштер.

3) уәкілетті ұйым айқындайтын жасқа толған әрбір адамға арналған кресло немесе жатын орын;

4) әрбір креслода байлау белдігі мен әрбір ұйықтау орнында ұстап тұратын белдіктермен;

5) төменде келтірілген нұсаулықтармен, карталар және ақпаратпен:

ҰПН немесе мемлекеттің сертификаттаушы уәкілетті органы ұшақ үшін белгілеген кез келген пайдалану шектеулеріне қатысты басқа құжаттар немесе ақпарат;

уәкілетті ұйым берген кез келген арнайы бекіту, егер ол қолданылса, орындалуы тиіс ұшу үшін (ұшулар);

белгіленген ұшу маршрутының жарамды және тиісті карталары және негізгі маршруттан ауытқу жағдайында пайдалануға тура келетін барлық маршруттар;

басып алынатын ӘК ӘКК үшін ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасында көзделген қағидалар;

басып алатын және басып алынатын ӘК ИКАО Конвенциясына 2-Қосымшасына сәйкес қолданылатын визуалды сигналдары туралы ақпарат;

ұшақтың борттық журналы;

егер ұшақта ұшуға болатын сақтандырғыштар орнатылған болса, мұндай сақтандырғыштарды ауыстыру үшін тиісті мөлшердегі қосалқы электр сақтандырғыштары.";

мынадай мазмұндағы 1126-1-тармақпен толықтырылсын:

"1126-1. Ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет 2018 жылғы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілген ұшақтың әрбір дәретханасында сүлгілерге, қағаздарға және қалдықтарға арналған қоқыс жинағыштың кіріктірілген өрт сөндіру жүйесінде пайдаланылатын кез келген құрам және ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет 2016 жылғы 31 желтоқсанда немесе осы күннен кейін берілген ұшақтың тасымалданатын өрт сөндіргішінде пайдаланылатын кез келген өрт сөндіргіш құрам:

1) ӘК тіркелген мемлекетте қолданылатын ең төменгі талап етілетін сипаттамаларға жауап береді;

2) озон қабатын бұзатын заттар туралы Монреаль хаттамасында (1987) тізімделген заттардың түріне жатпайды, өйткені озон қабатын бұзатын заттар туралы Монреаль хаттамасы нұсқаулығының А (II топ) қосымшасында келтірілген (8-ші басылым).";

1134-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1134. Аталған қауіптерді бағалауға сүйене отырып, ӘКК осы Қағидалардың 1132-тармағында көзделген жабдықтарға қосымша ұшақтың жарақтандырылуы үшін шаралар қабылдайды:

оларды авариялық жағдайда тез пайдалануды жеңілдететін және орындалатын ұшу шарттарына жауап беретін адамдардың тіршілігін қамтамасыз ету құралдарын қоса алғанда, осындай құтқару жабдықтарымен жарақтандырылған, борттағы барлық адамдарды орналастыру үшін жеткілікті мөлшердегі құтқару салдарымен жабдыкталады;

апат сигналын беруге арналған жабдықтар.";

1140-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1140. Түңгі ұшуларды орындау кезінде ұшақтар мыналармен жарақталады:

1) осы Қағидалардың 1138-тармағының талаптарына сәйкес келетін жабдықпен;

2) ұшып келе жатқан немесе әуеайлақтың жұмыс алаңындағы ӘК үшін оттармен;

3) қондыру фарасымен;

4) ұшақты қауіпсіз пайдалану үшін маңызды мәнге ие және ұшу экипажы қолданатын барлық пилотаждық аспаптар мен жабдықтар жарығымен;

5) барлық жолаушылар кабинасында шамдармен;

6) әрбір экипаж мүшесінің жұмыс орнында дербес жылжымалы шаммен.";

мынадай мазмұндағы 1143-3, 1143-4-тармақтармен толықтырылсын:

"1143-3. Жердің жақындығы туралы ескерту жүйесі, кем дегенде, келесі жағдайларда іске қосылады:

- 1) шамадан тыс төмендеу жылдамдығы;
- 2) екінші айналымға көтерілгеннен немесе кеткеннен кейін биіктіктің шамадан тыс жоғалуы;
- 3) жер бедерінің биіктігінің қауіпті қоры.

1143-4. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг-нан асатын немесе бортында 9-дан астам жолаушыны тасымалдауға рұқсат етілген және ұшу жарамдылығы сертификаты алғаш рет 2011 жылғы 1 қаңтардан кейін берілген газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтарда орнатылған жердің жақындығы туралы ескерту жүйесі, кем дегенде, мынадай жағдайларда іске қосылады:

- 1) шамадан тыс төмендеу жылдамдығы;
- 2) жерге жақындаудың шамадан тыс жылдамдығы;
- 3) екінші айналымға көтерілгеннен немесе кеткеннен кейін биіктіктің шамадан тыс жоғалуы;
- 4) конфигурация қону болып табылмайтын жерде биіктіктің қауіпті қоры: шасси шығарылған жоқ, қақпақтар қону жағдайында емес және
- 5) аспаптық глиссададан төмен шамадан тыс төмендеу.";

1148, 1149, 1150, 1151-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1148. Тиісті уәкілетті орган берген босату жоқ болған жағдайда, КҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын ұшақтар барометрлік биіктік туралы мәліметтер беретін жұмыс жасайтын қабылдау-жауап беру қондырғысымен жабдықталады.

1149. Ұшақтар HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS немесе осындай жүйелердің гибридік жүйе аясындағы үйлесімімен жабдықталған жағдайларда, ұшақтардың ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін аталған жүйелерді қолдану критерийлерін уәкілетті ұйым бекітеді.

1150. HUD немесе балама индикаторларын, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін пайдалануды бекіте отырып, уәкілетті ұйым келесідей жағдайларды қамтамасыз етеді:

1) жабдықтардың ұшу жарамдылығы нормаларына сәйкестік куәлігінің сәйкес талаптарын қанағаттандыруы;

2) HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерінің көмегімен ұшу қауіпсіздігіне арналған қауіп факторларын бағалауды пайдаланушының жүргізуін;

3) HUD немесе балама индикаторлармен, EVS, SVS немесе CVS жүйелерін қолдану рәсімдерін және олармен жұмыс жасауға оқыту талаптарын пайдаланушының енгізуін және құжат жүзінде рәсімдеуін.

1151. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг асатын барлық ұшақтар және сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 3175 кг асатын тікұшақтар FDR, CVR,

AIR және/немесе DLR жабдықталады. Көзбен шолу жағдайы және мәліметтерді беру желісінің ақпараттарын CVR немесе FDR тіркелуіне мүмкіндігін береді.";

мынадай мазмұндағы 1151-1-тармақпен толықтырылсын:

"1151-1. Ең жоғары сертификатталған ұшу салмағы 5700 кг-нан асатын, 2023 жылдың 1 қаңтарынан кейін берілген типті сертификат алуға өтінімі бар барлық ұшақтар FDR-мен жабдықталған, олар 2.3 қосымшаның А2.3-1 кестесінде көрсетілген кем дегенде 82 параметрді тіркей алады.";

1152-тармақ алып тасталсын;

1154, 1155 және 1155-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1154. CVR және CARS магниттік таспа немесе сым жазбасын пайдаланбайды.";

"1155. Барлық CVR кем дегенде соңғы 2 сағат ішінде жазылған ақпаратты сақтайды .";

"1155-1. Борттық өздігінен жазатын құралдардың жазбаларын сақтау үшін соңғылары ұшу уақыты аяқталғаннан кейін ажыратылады және осы Қағидалардың 867-тармағында көрсетілгендей оқиғадан немесе инциденттен кейін қосылмайды.";

мынадай мазмұндағы 1155-2 және 1155-3-тармақтармен толықтырылсын:

"1155-2. CARS жүйесімен жабдықталуы қажет және ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2025 жылдың 1 қаңтарында немесе осы күннен кейін берілген барлық ұшақтар кем дегенде соңғы 2 сағат ішінде жазылған ақпаратты сақтай алатын CARS-пен жабдықталған.

1155-3. 2016 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін ұшуға жарамдылық сертификаты алғаш рет берілген, 2.3, 5.1.2-қосымшада көрсетілген деректер байланысы қолданбаларының кез келгенін пайдаланатын және CVR-мен жабдықталған барлық ұшақтар үшін осындай байланыс желісі арқылы жіберілетін хабарламалар болып табылады. соққыға төзімді ұшу жазу құрылғысымен жазылған.";

мынадай мазмұндағы 1160-1-тармақпен толықтырылсын:

"1160-1. Егер әуе кемесінде жалғанған жабдықтың бірнеше блоктарын орнату көзделсе, олардың әрқайсысы екіншісінен немесе басқа блоктардан тәуелсіз, олардың біреуінің істен шығуы кез келген басқа блоктың істен шығуына әкелмейтіндей дәрежеде жұмыс істейді.";

1161-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1161. Ұшу кезінде байланыс жабдығы сипаттамаларға (PBC) негізделген байланысты жүзеге асыру үшін уәкілетті ұйым белгілеген RCP ерекшеліктеріне сәйкес келуі тиіс ұшақ мынадай жабдықтармен қосымша ретінде жабдықталады:

1) тиісті байланыс жабдығымен;

2) RCP ерекшелігіне сәйкес әзірлеуші мемлекет немесе ӘК тіркеуші мемлекет бекіткен ҰПН немесе ұшаққа арналған басқа құжаттамадағы ақпарат;

3) егер ұшақ ұшуларды MEL-ге сәйкес орындайтын болса, MEL-ге енгізілген RCP ерекшелігінің сәйкестігі туралы ақпарат.";

мынадай мазмұндағы 1161-1, 1161-2, 1161-3-тармақтармен толықтырылсын:

"1161-1. Ұшақ ӘҚҚ талаптарына сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін бақылау жабдықтарымен жаратқандырылады.

1161-2. Бақылау жабдығы (PBS) сипаттамаларға негізделген бақылау үшін RSP ерекшелігіне сәйкес келуі тиіс ұшулар кезінде осы Қағидалардың 1161-3-тармағында көрсетілген талаптарды сақтауға қосымша ұшақ:

1) белгіленген RSP спецификациясына(ларына) сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін бақылау жабдығымен жаратқандырылады;

2) ұшақтың әзірлеуші мемлекеті немесе тіркеу мемлекеті бекіткен ұшу басшылығында немесе басқа борттық құжаттамада сипатталған RSS спецификациясына сәйкес келу мүмкіндіктері туралы ақпаратқа ие;

3) егер ұшақ MEL-ге сәйкес ұшатын болса, MEL-ге енгізілген RSP спецификациясын орындау мүмкіндігі туралы ақпаратқа ие.

1161-3. Тіркеу мемлекеті осы Қағидалардың 1161-4-тармағында көрсетілген ұшақтарға қатысты тиісті ережелердің болуын қамтамасыз етеді:

1) 11-қосымшаның 3-тарауының 3.3.5.2-тармағына сәйкес белгіленген бақылау бағдарламаларынан алынатын байқаудың белгіленген сипаттамалары туралы есептер;

2) нақты әуе кемелеріне, әуе кемелерінің түрлеріне немесе RSP спецификацияларының талаптарын сақтамау сияқты есептерде көрсетілген пайдаланушыларға қатысты дереу түзету әрекеттерін жүзеге асыру.";

1163, 1164, 1165-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1163. Сипаттамаларға негізделген (PBN) навигацияға арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген ұшулар кезінде ұшақ осы Қағидалардың 1162-тармағында талаптарды сақтаумен қоса:

1) бекітілген навигациялық ерекшеліктерге сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықтармен жабдықталады;

2) жасаушы мемлекет немесе уәкілетті ұйым бекіткен, ұшақ бойынша ұшу нұсқаулығында немесе басқа да құжаттарда көрсетілетін, навигациялық ерекшеліктер тұрғысындағы ұшақтың мүмкіншіліктеріне қатысты ақпараттарға ие болады;

3) навигациялық ерекшеліктер тұрғысындағы ұшақтың мүмкіншіліктеріне қатысты MEL-ге енгізілген ақпараттарға ие болады.

1164. Уәкілетті ұйым PBN арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген жерлерде ұшуға қатысты критерийлерді айқындайды.

1165. PBN арналған навигациялық ерекшеліктер бекітілген жерлерде ұшуға қатысты критерийлерді айқындау үшін уәкілетті ұйым пайдаланушы/иесі келесідей шараларды іске асыруын талап етеді:

1) штаттық және штаттан тыс рәсімдер, оның ішінде апаттық жағдайды іс-әрекеттер тәртібін;

2) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сай ұшу экипажының дайындығы мен біліктілігіне қойылатын талаптар;

3) болашақ қызметтік міндеттемелеріне сәйкес қажетті қызметкерлерді дайындау бағдарламасы;

4) тиісті навигациялық ерекшеліктерге сай ұшу жарамдылығын сақтау үшін техникалық қызмет көрсетудің қажетті рәсімдерін өткізуді.";

1167-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1167. Өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес ең төменгі навигациялық сипаттамаларға қатысты (MNPS) техникалық талаптар қарастырылған, әуе кеңістігінің белгілі бір аумақтарымен ұшып өту кезінде, ӘК бортында навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) ұшу экипажына жол сызығын сақтауды үздіксіз қадағалап отыруға немесе осы жол сызығы бойымен кез келген нүктеде қажетті дәлдік деңгейінде ауытқуды қамтамасыз етеді;

2) тиісті MNPS ұшуларында қолдану үшін уәкілетті ұйым рұқсат етеді.";

1184-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1184. Аэростатты пайдалану, олардың ұшуы іске асырылатын аймақтағы, уәкілетті ұйымның рұқсатымен жүзеге асырылады.";

1186-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1186. Аэростат ұшу жоспарланған аймаққа иелік ететін мемлекеттің (мемлекеттердің) және белгілі бір уәкілетті ұйымның шарттарына сәйкес пайдаланылады.";

1313-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1313. Кейінгі қалдыру мүмкін болмаған жағдайда (табиғи апаттар, жарақаттанғандарға шұғыл медициналық көмек көрсету қажеттілігі), ӘКК ұшуға өзі шешім қабылдайды, кейіннен ӘКК органына ұшу уақыты, ұшудың жоғарылығы мен бағыты туралы хабарлайды.";

1343-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1343. Авиациялық жұмыстарды орындауға арналған ұшулар өздерінің мақсаттары бойынша, орындау талаптарына байланысты және орындау технологиясының ерекшеліктеріне қарай келесі негізгі түрлерге бөлінеді:

1) авиациялық-химиялық жұмыстар;

2) әуе түсірілімдер мен бақылаулар;

3) орман қорын қорғау және қорғау жөніндегі авиациялық жұмыстар;

4) құрылыс-монтажды және тиеу-түсіру жұмыстары;

5) ашық теңіздер мен мұхиттар аралдарына ұшу;

6) теңіз кемелері мен теңіз бұрғылау жабдықтарынан ұшу;

7) халыққа медициналық көмек көрсету және санитариялық іс-шаралар өткізу үшін ұшулар;

8) эксперименттік және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізу үшін ұшулар;
9) десант түсіру және парашютшілерді тастау немесе парашюттермен жүк тастау бойынша ұшулар;

10) іздеу және апаттық-құтқару жұмыстары.

11) ұшуды радиотехникалық қамсыздандыру жерде орналасқан жабдықтары, авиациялық радиобайланыс және әуеайлақтардың схемаларды тексеру мақсатындағы ұшулар (аралап ұшып шығулар);

12) көлік-байланыс жұмыстары.";

1352-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1352. Авиациялық жұмыстарды орындау мақсатындағы бақыланатын әуе кеңістігіндегі ұшулар барысында, ӘҚК ӘҚҚ органына баяндама жасайды, ол сол жұмысқа жауапты және онымен әр 60 минуттан сирек емес уақыт аралығында бақылау радиобайланыста болады.

Тұрақты, екі жақты радиобайланыс болмаған жағдайда, ӘҚҚ ораны байланыстың басқа тәртібін белгілейді.

Шекара белдеуінің әуе кеңістігінде авиациялық жұмыстарды орындау кезінде әуе кемесінің экипажы кез келген қолжетімді байланыс құралдары бойынша ӘҚҚ органына жұмыстарды орындаудың басталуы мен аяқталуы, шекара белдеулеріне (жолақтарына) кіру/шығу уақыты туралы баяндайды.";

1358-тармақ алып тасталсын;

1407 және 1407-1-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1407. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын, жаттығу және аса маңызды ұшуларды орындау үшін КҰЕ бойынша ұшулар жж және ӨЖЖ диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен немесе спутниктік электр байланыспен жабдықталған және осы Қағидаларға 6-қосымшада көрсетілген метеорологиялық жағдайлар кезінде АҰЕ бойынша ұшулар үшін сертификатталған әуе кемелерінде орындалады.

1407-1. ЖЖ және ӨЖЖ - диапазонында жұмыс істейтін радиостанциялармен немесе спутниктік электр байланыспен жабдықталған және АҰЕ бойынша ұшуға рұқсат етілмеген әуе кемелері, дүлей апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздестіру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және аса маңызды ұшуларды орындау үшін ұшулар осы Қағидаларға 14-қосымшаға сәйкес метеорологиялық жағдайларда орындалады.";

18-тараудың 13-параграфының атауы мынадай редакцияда жазылсын:

"13-параграф. Ұшуды, авиациялық радиобайланысты радиотехникалық қамтамасыз етудің жердегі құралдарын ұшу тексерулері (ұшып ұшуы) және қонуға кіру схемаларын ұшу валидациялары.";

1445-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1445. ӘК әуеайлағының ауданына қонуға кірудің, ұшып келудің және ұшып шығудың аспаптық схемаларын ұшу валидациясы уәкілетті ұйыммен келісілген бағдарламалар бойынша жүзеге асырылады.";

18-тараудың 14-параграфының атауы мынадай редакцияда жазылсын:

1446-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1446. Авиациялық жұмыстардың бұл түрі тапсырыс берушінің жұмыскерлерін, жүктері мен жабдықтарын байланыстыру, тасымалдау үшін ӘК пайдаланатын әртүрлі экспедицияларға, ғылыми және шаруашылық ұйымдарға қызмет көрсету мақсатында орындалады.

Көлік-байланыс жұмыстары әуе трассалары бойынша, белгіленген бағыттар КҰҚ және АҰҚ бойынша осы Қағидалардың талаптарына сәйкес орындалады.";

1456-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1456. ЭП 290 және 410 қоса алғанда арасындағы Өңірлік аэронавигациялық келісім негізінде 300 м (1000 фут) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (RVSM) қолданылатын әуе кеңістігінің белгілі бір бөліктерінде ұшуларды орындау үшін:

әуе кемесі мыналарды қамтамасыз ете алатын жабдықпен жабдықталған:

ұшуды жүзеге асыратын ұшу эшелоны экипажы кабинасында индикациялауын;

таңдалған ұшу эшелонының автоматты режимінде ұстауын;

таңдалған ұшу эшелонынан ауытқудың болуы туралы экипаж мүшелерін ескертуін қамтамасыз ету тиіс. Ескерту жасаған кезде ауытқудың төменгі шектік мәні ± 90 м. (300 фут) аспауы тиіс;

барометрлік абсолюттік биіктік туралы деректерді автоматты ұсынуын қамтамасыз ету тиіс;

уәкілетті ұйым RVSM жағдайында ұшуды орындауға арнайы бекіту береді.";

1459 және 1460-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1459. Қауіпті жүктерді тасымалдауға рұқсат берілмеген пайдаланушылар:

Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласындағы нормативтік құқықтық актілердің талаптарына жауап беретін қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларын жасайды. Осы бағдарламалардың толық сипаттамасы ӨКП-ға енгізіледі;

қауіпті жүктер саласындағы саясат пен рәсімдерді ҰЖН-да белгілейді.

Көрсетілген іс-шаралар пайдаланушы персоналына келесіге рұқсат береді:

қауіпті жүк ретінде жіктелген, СОМАТ-ты қоса алғанда мәлімделмеген қауіпті жүктерді айқындау және қабылдаудан бас тарту;

осындай жағдай орын алған мемлекеттің немесе уәкілетті ұйымға кез-келген келесі жағдайлар туралы ақпаратты хабарлау:

жүкте немесе поштада мәлімделмеген қауіпті жүктердің айқындалу жағдайлары туралы;

қауіпті жүктермен байланысты оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы.

1460. Уәкілетті ұйым қауіпті жүктердің тасымалдануын бекітеді және жүк ретінде қауіпті жүктерді тасымалдайтын пайдаланушылардың келесілерді жасауын қамтамасыз етеді:

Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласындағы нормативтік құқықтық актілердің талаптарына жауап беретін қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларын құрды. Қауіпті жүктер бойынша оқу бағдарламаларының толық сипаттамасы ӨКП-ға енгізіледі;

қауіпті жүктер саласындағы саясат пен рәсімдерді ҰЖН-да белгілейді.

Көрсетілген іс-шаралар пайдаланушы персоналына келесіге рұқсат береді:

мәлімделмеген немесе қате мәлімделген қауіпті жүктерді, соның ішінде қауіпті жүктер ретінде жіктелген СОМАТ-ты анықтау және қабылдаудан бас тарту;

уәкілетті ұйымға және ол орын алған мемлекетке кез келген ақпарат беру:

жүкте немесе поштада мәлімделмеген немесе дұрыс мәлімделмеген қауіпті жүктер анықталған жағдайларда;

қауіпті жүктермен байланысты оқиғалар мен оқыс оқиғалар.

пайдаланушы мемлекеттің және жөнелтуші мемлекеттің тиісті уәкілетті органдарына қауіпті жүктерді тасымалдауды анықтаудың кез келген жағдайлары туралы ақпарат беру:

Техникалық нұсқаулықтардың (Doc 9284 ИКАО) 2-тарауының 7-бөлімінің талаптарына сәйкес жүк тиелмеген, басқалардан бөлінбеген, бөлінбеген немесе бекітілмеген болса;

қауіпті жүктер туралы ақпарат ӨКК-не ұсынылмаған болса;

қауіпті жүктер ретінде жіктелген СОМАТ қоса алғанда, ӨК бортында жүк ретінде қауіпті жүктермен тиеу-түсіру жұмыстарын қабылдау, өңдеу, сақтау, тасымалдау, жүзеге асыру;

ӨКК-ге жүк ретінде тасымалдауға тиісті қауіпті жүктерге қатысты жазбаша немесе баспа түрінде дәл және оқылатын ақпарат беру.";

мынадай мазмұндағы 1463-1-тармақпен толықтырылсын:

"1463-1. Уәкілетті ұйым ҰҚЖ-да (RVR)көріну қашықтығы туралы ақпарат берілген кезде ғана орындалатын төмен көріну жағдайларында аспаптар бойынша қонуға кіруге арнайы бекіту береді.";

1469 және 1470-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1469. Пайдаланушы LVO үшін әуеайлақты (тікұшақ айлағын) 800 м көрінуден төмен пайдаланбайды:

1) уәкілетті ұйым тарапынан мұндай ұшулар үшін әуеайлақ мақұлданған болса;

2) LVP кезінде ұшу рәсімдері бекітілген болса.

1470. Егер әуеайлақ (тікұшақ айлағы) өзі тіркелген уәкілетті ұйымның осындай ұшуларға жіберілмесе (сертификатталмаса), пайдаланушы II/III CAT бойынша қонуға кіруді орындамайды.";

1480-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1480. CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшулардың талап етілетін сәттілік дәрежесі уәкілетті ұйым бекіткен талаптарға сәйкес келеді.

Қонуға кіру сәтті өтті деп есептеледі, егер:

1) көрудің шектеулі жағдайларында қонуға кірудің сәтті болу көрсеткіштері қолданылады;

2) қонуға кіруді қамтамасыз ететін борт жүйелерінің бас тартуы болмаса.";

1487-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1487. Пайдаланушыда CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшулардың тәжірибесі болмаса, осы ӘК-де CAT I бойынша ұшулардың алты ай тәжірибесі бар болса CAT II, OTS CAT II немесе CAT III бойынша ұшуларға рұқсат алады.";

мынадай мазмұндағы 1500-1-тармақпен толықтырылсын:

"1500-1. Төмен көріну жағдайында ұшып көтерілу үшін уәкілетті ұйым ұшып көтерілу үшін ең аз RVR бойынша арнайы рұқсат береді.";

1512-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1512. Қонуға кіру схемаларын құру процесі бастапқы деректерді енгізуден және тексеруден басталады және бекіту және жариялау үшін құжаттама жасай отырып, жердегі (немесе) ұшу валидациясымен аяқталады.";

мынадай мазмұндағы 1530-1-тармақпен толықтырылсын:

"1530-1. Жаңа әуеайлақ схемалары (бұрын тиісті әуеайлақта қолданылмаған аспаптар бойынша ұшу схемалары) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның келісімінсіз Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында жарияланбайды.";

1531-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1531. Әуеайлақтар схемаларының сапасын қамтамасыз ету мыналармен қол жеткізіледі:

1) аэронавигациялық рәсімдерді әзірлеу бойынша мамандарды дайындау;

2) әуеайлақтар схемаларын жобалаудың әрбір кезеңінде электрондық тасымалдағыштарды немесе деректердің тұтастығын сақтауды қамтамасыз ететін құралдарды қолдануды қоса алғанда, бастапқы деректердің дәлдігі, ажыратымдылығы және тұтастығы;

3) әуеайлақ схемалары құрылымының автоматтандырылған құралын қолдану;

4) ААБ қызметіне сапаны басқару жүйесін енгізу;

5) қонуға кіру схемаларын валидациялау оларды пайдалануға беру қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәнін жерде және (немесе) ұшуда тексеру;

6) азаматтық авиация саласындағы қолданылатын рәсімдерді уәкілетті ұйымның тексеруі.";

22-тарау алып тасталсын;

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

7-қосымша осы бұйрыққа 2-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

осы бұйрыққа 8-қосымшада:

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1. ӘК ұшып көтерілуіне және қонуына арналған әуеайлақтың пайдалану минимумын анықтау Ауа райын талғамайтын ұшулар жөніндегі нұсқаулықтың (Doc 9365-AN/910 ИКАО), ӘК-лерінің ұшуларды жүргізу қағидаларының (Doc 8168 OPS/611 ИКАО) талаптарын есепке ала отырып "ӘК пайдаланудың "Халықаралық коммерциялық әуе көлігі. Ұшақтар" I-бөлігі, "Халықаралық коммерциялық әуе көлігі. Тікұшақтар" III-бөлігі" ИКАО Конвенциясына 6-Қосымшасының халықаралық стандарттарының талаптарына сәйкес жүргізіледі.";

19-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"19. Пайдаланушыға RVR бойынша ұшып көтерілу үшін минимумды төмендегі жағдайларда (A, B және C санатты ӘК) 125 м дейін немесе (D санатты ӘК) 150 м дейін азайтуға рұқсат етіледі:

1) көріну мүмкіндігі төмен жағдайларда рәсімдер қолданылады (LVP);

2) ҰҚЖ-ның жоғары қарқынды ось жарықтары 15 м аспайтын аралықта белгіленеді және жоғары қарқынды қондыру жарықтары 60 м немесе одан да аз аралықта белгіленген. Жарықтар жанып тұруы тиіс;

3) ұшу экипажының мүшелері ұшу тренажерлерінде айтарлықтай дайындықтан өткен;

4) ӘК кабинасынан екпін алу басталатын нүктеде ұзақтығы 90 м учаске көзбен көріп қарастырылады;

5) RVR қажетті мәндері өлшеудің барлық үш нүктесінде алынған;

6) ҰҚЖ-да күй кодын есепке ала отырып, ұшып көтерілуге желдің бүйір құрамдас бөлігі осы ӘК типі үшін ҰПН-да көрсетілген шектеулерден аспайды;

7) ҰҚЖ-да ылғалдың, судың, құрғақ немесе сулы қардың, мұздың бар болуы ӘК осы типі үшін ҰПН-да көрсетілген мәндерін аспайды;

8) ұшып көтерілу әуеайлақ үшін қосалқы әуеайлақ бар.";

10-қосымша осы бұйрыққа 3-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

17-қосымша осы бұйрыққа 4-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

18-қосымша осы бұйрыққа 5-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

22-қосымша осы бұйрыққа 6-қосымшаға сәйкес редакцияда жазылсын;

осы бұйрыққа 7,8 және 9-қосымшаларға сәйкес 25,26 және 27-қосымшалармен толықтырылсын;

2. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Азаматтық авиация комитеті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрықты алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Көлік вице-министріне жүктелсін.

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

Қазақстан Республикасының
Көлік министрі

Н. Сауранбаев

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Қорғаныс министрлігі

Қазақстан Республикасының
Көлік министрі
2026 жылғы 16 наурыздағы
№ 62 Бұйрыққа
1-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
5-қосымша

АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшудың қауіпсіз ең төменгі шынайы биіктіктері

Диспетчерлік аймақта, әуесайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында		
Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (тораптар)	Қауіпсіз ұшу биіктігі (шынайы), метр (фут)	
	АҰҚ	КҰҚ
260 (140) және одан аз	300 (1000)	100 (330)
260-ден көп (140)	300 (1000)	200 (660)
Әуесайлақ ауданының және диспетчерлік ауданның әуе кеңістігінде		
а) жазық, төбелі жерлерде және су кеңістігі үстінде:		
260 (140) және одан аз:	300 (1000)	100 (330)
Түнде	300 (1000)	
261-ден 463-ге (140-250)	300 (1000)	200 (600)
463-ден көп (250)	300 (1000)	-
б) таулы жерлерде (биіктігі 2000м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
463-ден (250)	600 (2000)	-
в) таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
263 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)
463-ден көп (250)	600 (2000)	-
"G" сыныпты әуе кеңістігінде жазық, төбелі жерде және су кеңістігі үстінде		
260 (140) және одан аз:	300 (1000)	100 (330)
Түнде		

	300 (1000)	200 (600)
таулы жерлерде (биіктігі 2000м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
таулы жерлерде (2000м және одан да көп)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)

Ескертпе:

1. Әуе кемесін пайдаланушы диспетчерлік аймақта, әуеайлақтық қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктігін есептеген кезде жергілікті жер бедерінің асуын және ондағы жасанды кедергілерді есепке алу жолағы АҰҚ бойынша ұшу кезінде - 5 теңіз милінен (9.25 километр), ал КҰҚ бойынша - бағыт осінің екі жағынан 2 теңіз милінен (3,7 километр) белгіленеді.

КҰҚ бойынша күндіз және түнде ұшу кезінде бақыланбайтын әуе кеңістігінде жергілікті жер бедерінің артуын есепке алу жолағы маршрут осінің екі жағына 2 теңіз милінен (3,7 километр).

Шынайы қауіпсіз биіктіктердің көрсетілген мәндері аспаптар бойынша қонуға кіру кезінде қонуға кірудің аралық учаскесіне шығу басталғанға дейін немесе қонуға көзбен шолып кіру кезінде кері бұрудың көзбен шолып маневрлеу аймағына кіру басталғанға дейін сақталады.

2. Пайдаланушыға ұшу аумағынан жоғары ұшу орындалатын мемлекет немесе ұшуды қамтамасыз етуге жауапты мемлекет белгіленген маршруттарда ұшудың ең төменгі абсолюттік биіктіктерін белгілеуге рұқсат етіледі, егер олар осы мемлекет белгілеген биіктіктерден кем болмайтын болса, оған арнайы ұшу болған жағдайларды қоспағанда рұқсат.

3. ӘК командирі векторлау режимінде орындалатын АҰЕ бойынша ұшуды қоспағанда, кедергілерден биіктік қорларын қамтамасыз етуге жауап береді.

Бұйрыққа 2-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
7-қосымша

Пайдаланушы осы Қосымшаның ережелерін пайдалана отырып, маршруттар бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін айқындайды.

Кедергілерден Жоғары биіктік қоры осы Қағидаларға 5, 14-қосымшаларға сәйкес есепке алынады.

1. ӘҚҚ маршруттары бойынша ұшудың ең аз абсолюттік биіктігін пайдаланушы мынадай формула бойынша айқындайды:

$$H_{\text{қ. шын.}} = H_{\text{қ. шын.}} + H_{\text{рел.}} - \Delta H_t$$

$$ETЖ_{\text{жинақ}} = \frac{ETЖ_{n+1}}{ETЖ_n} \times \frac{ETЖ_{n+2}}{ETЖ_{n+1}} \times \frac{ETЖ_{n+3}}{ETЖ_{n+2}} \times \dots$$

мұнда: Ншын.к. - осы Қағидаға 5, 14-қосымшаларға сәйкес ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, М (фут);

Н рел. – жолақтың белгіленген ені шегіндегі жасанды кедергілердің биіктігін ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

ΔHt – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

$$\Delta Ht = \frac{t - 15 \text{ град.}}{300} \times Ht_{\text{түзет.}}$$

$H_{\text{түзет.}} = H_{\text{шын.к.}} + H_{\text{рел.}}$

t - ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең төменгі температура.

Есептелген ең төменгі қауіпсіз абсолютті биіктіктер бетіндегі қоршаған ауаның температурасы стандартты атмосферада қарастырылған температурадан әлдеқайда төмен болған жағдайда температураға түзетіледі.

1013,2 гПа-ға орнатылған биіктік өлшегіші бар эшелондарда ұшуды орындау кезінде ең төменгі қауіпсіз абсолюттік биіктік қысым мәні стандартты атмосферадан (1013 гПа) аз болған жағдайларда қысымның ауытқуына түзетіледі.

Тиісті түзету 1013 гПа-дан төмен әрбір гПа-ға 10 м (30 фут) құрайды.

$H_{\text{шын.}} 1013,2 = H_{\text{шын.к.}} + H_{\text{рел.}} - Ht + (1013,2 - P_{\text{мин. келт.}}) \times 8,25$ қайда $P_{\text{мин. келт.}}$ - теңіз деңгейіне келтірілген ұшу бағыты (учаскесі) бойынша ең аз атмосфералық қысым, мм. рт. F (гПа);

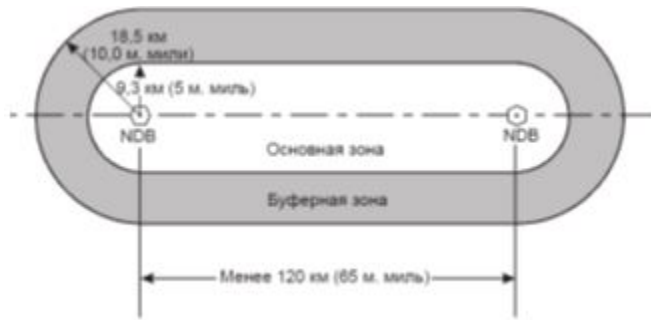
кедергілерді есепке алу ені берілген жол сызығынан (ЛЗП) әрбір жаққа 18.5 км-ден белгіленеді, негізгі және буферлік аймақтарға бөлінеді және жер бетіндегі маяктар арасындағы белгілі бір қашықтыққа дейін тұрақты болып табылады.

Негізгі аймақтың ені жолдың номиналды сызығының әр жағынан 9,3 км (5,0 миль) тұрақты мәнін сақтайды. Буферлік аймақ негізгі аймақтың әр жағынан тұрақты ені 9,3 км (5,0 миль).

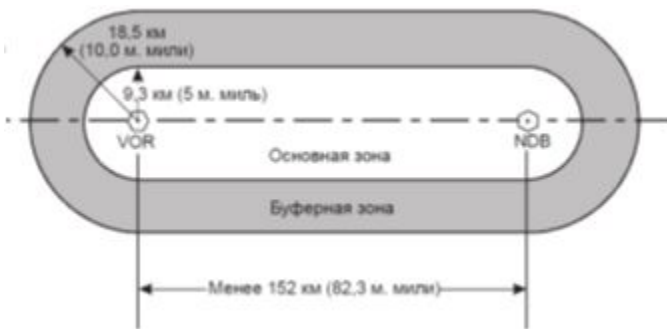
Vor маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 184.5 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 120 км-ден кем қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



Vor және NDB маяктары үшін кедергілерді есепке алу аймағы олардың арасындағы 152 км-ден аз қашықтыққа дейін тұрақты болып қалады:



Егер маяктар арасындағы қашықтық артық болса:

- 1) VOR үшін 92,3 км (49,8 М. миль) және
- 2) NDB үшін 60 км (32 м. миль), аймақ төмендегі кестеде көрсетілген бұрыштық рұқсат сызықтары бойынша тиісті құрал бойынша бөлінеді:

Кесте. Негізгі және буферлік аймақтарды кеңейту:

Негізгі аймақты кеңейту	Буферлік аймақтың кеңейуі
VOR 5,7° (10%)	9,1° (15,86%)
NDB 7,95° (14%)	13,0° (23%)

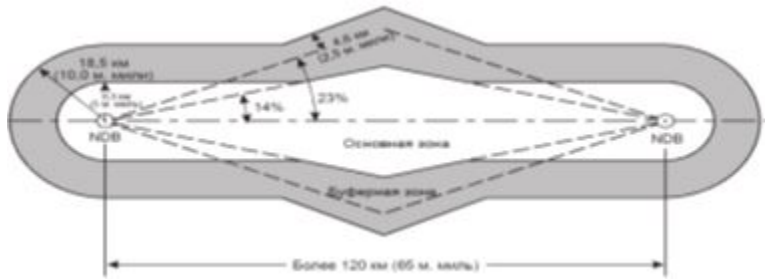
Негізгі аймақтың ені алшақтық бұрышына артады. Буферлік аймақ алшақтық бұрышымен және оның шетіне параллель буферлік аймақтың сыртқы жағынан қосымша белгіленген енімен анықталады.

Бұл ені:

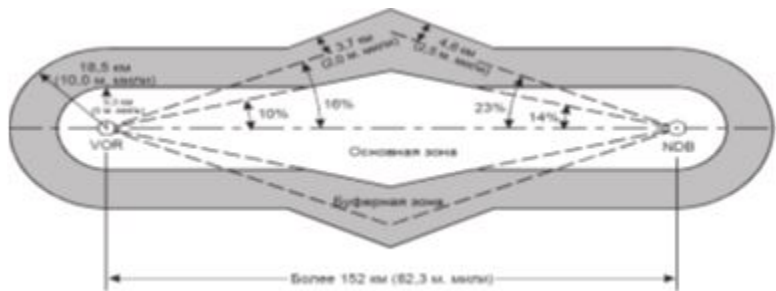
- 1) VOR маяктары үшін - 3,7 км (2 м. миль):



2) NDB үшін - 4,6 км (2,5 т. миль):



3) vor және NDB маяктары үшін - VOR жағынан-3,7 км (2 м. миль), NDB жағынан - 4,6 км (2,5 м. миль):



2. Төменгі эшелоннан төмен бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша ұшудың қауіпсіз биіктігін есептеу мынадай формула бойынша жүргізіледі:

$$H_{\text{қ.}} = H_{\text{шын.қ.}} + H_{\text{рел.}} - D H_t$$

мұндағы: $H_{\text{шын.қ.}}$ – ұшудың шынайы қауіпсіз биіктігінің белгіленген мәні, м (фут);

$H_{\text{рел.}}$ – ұшу бағыты кезеңіндегі табиғи кедергілерді ескере отырып, жер бедерінің ең жоғары нүктесінің абсолюттік биіктігі, м (фут);

$H_{\text{жасанды}}$ – жасанды кедергілердің биіктігі $H_{\text{рел.}}$ ескеріледі. Ұшу жылдамдығы сағатына 260 км-ден астам, ал таулы жерлерде-барлық жағдайларда белгіленген жолақ ені шегіндегі ұшу жылдамдығына қарамастан, м;

$D H_t$ – мынадай формула бойынша анықталатын биіктік өлшегіштің әдістемелік температуралық түзетуі:

Аэродромдағы температура (°C)	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1500	2000	3000	4000	5000
0	20	20	30	30	40	40	50	50	60	90	120	170	230	280
-10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	150	200	290	390	490
-20	30	50	60	70	90	100	120	130	140	210	280	420	570	710
-30	40	60	80	100	120	140	150	170	190	280	380	570	760	950
-40	50	80	100	120	150	170	190	220	240	360	480	720	970	1210
-50	60	90	120	150	180	210	240	270	300	450	590	890	1190	1500

Нақты шарттарға түзетулер

1-кесте биіктік бойынша температураның сызықтық өзгеруі болжамында есептелген . Ол t_0 , H , L_0 және H_{SS} мәндерінде белгілі бір жағдайларда температуралық түзетулерді есептеу үшін қолданылатын төмендегі теңдеуге негізделген. Бұл теңдеу биіктік өлшегіштерді орнату орындары үшін дәл түзетуден 5% шегінде 3000 м (10 000 фут) дейін және осы жерге қатысты 1500 м (5000 фут) дейінгі ең төменгі биіктіктерде ерекшеленетін нәтижелер береді:

$$\text{Поправка} = H \times \left(\frac{15 - t_0}{273 + t_0 - 0,5 \times L_0 \times (H + H_{SS})} \right)$$

мұндағы H – биіктік өлшегішті орнату орнына қатысты ең аз биіктік (егер өзгеше көрсетілмесе, орнату орны әдетте әуеайлақ болып табылады);

$t_0 = T_{\text{aerodrome}} + L_0 \times H_{\text{aerodrome}}$ – әуеайлақтағы (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте) теңіз деңгейіне келтірілген температура;

$L_0 = 0,0065^{\circ}\text{C}$ на м или $0,00198^{\circ}\text{C}$ на фут;

H_{SS} – биіктік өлшегішті орнату орнының артуы;

$T_{\text{aerodrome}}$ – әуеайлақтағы температура (немесе температура туралы деректерді ұсынатын көрсетілген пунктте);

$H_{\text{aerodrome}}$ – превышение аэродрома (или указанного пункта, предоставляющего данные о температуре).

Бұйрыққа 3-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
10-қосымша

Бағдардағы қосалқы әуеайлағына (EDTO) дейін ұзақтығы 60 минуттан астам ұшуды жүзеге асыруда пайдаланушыларға рұқсат беру талаптары

1. Қосалқы әуеайлағына кету уақыты шекті уақыттан асқан жағдайда ұшу қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшу болып есептеледі.

EDTO газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтардың ұшуын жүзеге асыру рәсімдер бағдардағы қосалқы әуеайлағына дейін ұшу уақыты 60 минуттан асатын нүктелері бар маршруттарда қолданылады.

2. Коммерциялық тасымалды жүзеге асыратын екі газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтардың ұшуы маршруттың кез келген жерінде бір қозғалтқыштың істен шығуы жағдайында қосалқы әуеайлағына дейін бір қозғалтқыш қамтамасыз ететін жылдамдықпен ұшуы желсіз күні 60 минуттан аспады.

Коммерциялық ұшуларды жүзеге асыратын екі және одан да көп газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар үшін шекті уақыты 180 минуттан аспауы тиіс.

3. Екі газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін EDTO талаптары екі газ турбиналы қозғалтқыштары (ETOPS) бар ұшақтардың артқан қашықтығының ұшуын жүзеге асыру жөніндегі алдыңғы талаптардан айырмашылығы жоқ. Сондықтан ҰПН-қа тиісті өзгерістер енгізгенге дейін екі газ турбиналы қозғалтқыштары бар ұшақтар үшін пайдаланушының құжаттарын дайындаған кезде EDTO орнына ETOPS аббревиатурасын қолдануға рұқсат беріледі.

4. EDTO ұшуын жүзеге асыруға рұқсат алу үшін пайдаланушы уәкілетті ұйымға осы Қағидаларға 12-қосымшасының нысаны бойынша өтінішті және дәлелдеуші құжаттамасын EDTO-мен ұшудың болжамды уақытына дейін 30 күнтізбелік күн калғанда ұсынады.

5. EDTO ұшуын жүзеге асыруға рұқсатты алу үшін дәлелдеуші құжаттама мыналарды қамтиды:

1) EDTO ұшуы үшін пайдаланушының ҰЖН-на толықтыру;

2) Пайдаланушының техникалық қызмет көрсетуді реттеу бойынша пайдаланушының жетекшілігіне, техникалық қызмет көрсету бағдарламасына және EDTO ұшуларын орындауға қатысты сенімділік деңгейін бақылау бағдарламасына толықтырулар;

3) AFM, FCOM-нан борттық жүйелерді резервтеудің EDTO деңгейлерінде қолайлы ұшуларды жүзеге асыру туралы мәліметтер және минималды жабдық тізімі (MEL);

4) EDTO типін (дизайнын) бекіту мәліметтері мыналарды қамтиды:

"планер/қозғалтқыш" комбинациясымен пайдаланушының жұмыс тәжірибесі айлар/жылдар саны;

"планер/қозғалтқыш" нақты комбинациясымен пайдаланушы жүзеге асырған ұшулардың жалпы саны;

"қозғалтқыш/планер" комбинациясымен сағаттардың және циклдердің саны;

пайдаланушы үшін ұшуда қозғалтқышты сөндіру саны;

қозғалтқышты жоспардан тыс ауыстыру жиілігі;

негізгі компоненттері үшін істен шыққанға дейін жұмыс істеудің орташа уақыты;

5) EDTO ұшуларын пайдалануға болжамдалатын маршруттар тізімі және тиісті қосалқы әуеайлақтардың тізімі;

6) EDTO ұшуларына рұқсат беру үшін экипаж мүшелерін және инженерлік-техникалық қызметкерлерді дайындау бағдарламасы;

7) ұшақтар экипаждарының ұшу-диспетчерлік басқаруын және ұшу-диспетчерлік қызмет көрсетуін жүзеге асыру әдістері мен ұйымдастыру рәсімдері;

8) уәкілетті ұйым бекітуі үшін барлық ақаусыз қозғалтқыштармен (бұдан әрі - АЕО) және бір істен шыққан қозғалтқышпен (бұдан әрі - ОЕІ) сұралып отырған жылдамдықтар ХСА желсіз ауасын есепке ала отырып, қосалқы әуеайлағына кетудің төменгі шектік қашықтығы мен ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылады.

Қозғалтқыштары екеуден артық ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылатын АЕО жылдамдығы 60 минут уақытша шекті айқындау және EDTO үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болуы мүмкін.

Екі қозғалтқышы бар ұшақтар үшін қосалқы әуеайлағына кетудің ең көп қашықтығын есептеу үшін қолданылатын ОЕІ жылдамдығы ОЕІ-мен қосалқы әуеайлағына кету кезінде жанармайдың қорын айқындау үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болмауы тиіс. Бұл жылдамдық 60 минут уақытша шекті айқындау және EDTO үшін қолданылатын жылдамдықтан айырмашылығы болуы мүмкін.

6. Уәкілетті ұйым өтінішті 20 (жиырма) жұмыс күннен аспайтын мерзімде қарайды.

Қосалқы әуеайлағына кетудің ұзартылған уақытымен ұшуларды жүзеге асыру үшін пайдаланушыға ұшақтың нақты түріне рұқсат беру кезінде уәкілетті ұйым қосалқы әуеайлағына кетудің тиісті шекті уақыты мен ең көп уақытын белгілейді:

1) нақты пайдаланушылық рұқсатты беруін;

2) пайдаланушыда алдыңғы тәжірибесі мен талаптарды және рәсімдерді сақтаудың қанағаттанарлық көрсеткіштері болуы тиіс және ол қосалқы әуеайлаққа кету уақытын ұзарта отырып, ұшуларды сәтті және сенімді жүзеге асыруы үшін қажет процестерді іске қосуы және де осы процестер осындай ұшуларды жүзеге асырған кезде қолданатынын көрсетуі тиіс;

3) ұшақтың сертификатталған ҰТС негізінде пайдаланушы қолданатын рәсімдерің қолайлылығы және ұшақ жүйесі сипаттамаларының нашарлауы кезінде қауіпсіз ұшуды қамтамасыз ету үшін олардың барабарлығы;

4) пайдаланушы экипажының дайындық бағдарламасының ұшуды жүзеге асырудың осы типіне сай келуі;

5) рұқсат берудің ілеспелі құжаттамасы осыған қатысты барлық аспектілерді қамтуы тиіс;

6) ұшу жағдайының болжалды нашарлауы кезінде ұшу қауіпсіз болып аяқталуының дәлелдері (EDTO-мен ұшу үшін ұшақты сертификаттау барысында), олар:

EDTO-мен ұшқан кезде ұшақты ҰПН-да (тікелей немесе жанама) көрсетілген аса маңызды жүйелері үшін ұшу уақытын шектеудің шектеу мәні, егер ондай болса;

ұшу жарамдылығы мен ҰТС саласында тәуекелдің туындауы үшін пайдаланушының мемлекеті ұқсас деп санайтын қандай да болсын жағдайлар.

7. Уәкілетті ұйымға пайдаланушымен жүргізілген және ұшу қауіпсіздігінің баламалы деңгейі қандай жолмен ұсталатыны көрсетілген ұшу қауіпсіздігінің тәуекелін нақты бағалаудың нәтижелері негізінде, ұзақтығы – жұмысының уақыты ең шектеулі жүйенің ең аз жұмыс істеу уақытынан асатын ұшуларды бекітуге рұқсат етіледі.

Ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелді нақты бағалау келесілерді қамтиды:

- 1) пайдаланушының мүмкіншіліктері;
- 2) ұшақтың жалпы сенімділігі;
- 3) жұмысының уақыты шектеулі әрбір жүйенің сенімділігі;
- 4) ұшақ өндірушісінен алынған тиісті ақпарат;
- 5) салдарын барынша азайту бойынша нақты шаралар.

8. EDTO-мен ұшақтарды орындауға арналған рұқсатты уәкілетті ұйым ұшақтардың нақты типтері үшін қосалқы әуеайлақта күтім жасаудың шектік және ең көп уақытының көрсетілуімен, пайдаланушы сертификатының пайдаланушылық айрықшаламаларының "B" бөлігінің он күндік мерзімінде рәсімдейді.

9. Бағдар бойынша жоспарланған қосалқы әуеайлақ үшін бағдарлық қосалқы әуеайлақтардың болжалды қонудың есептік уақытына дейін 1 сағат және одан кейін 1 сағат кезеңіне арналған метеожағдайлар болжамы келесі мәндерге сәйкес келеді:

дәл қонуға кіру рәсімі үшін – рұқсат етілген DH/DA-ке 60 м (200 фут) қосу.

10. IAP аспаптар бойынша қонуға жарамдылығын айқындау барысында, екпінінің ескерілуімен желдің божамы – ҰҚЖ жағдайының (құрғақ, дымқыл немесе ластанған), сондай-ақ көрінудің төмендеуі жағдайындағы кез-келген шектеулердің ескерілуімен, ұшақтың осындай типінің ҰПН-лық пен пайдаланушы белгілеген шектерде болуы тиіс.

11. Пайдаланушылық минимумдарды қолдану шарттарына қатысты "TEMPO" мәндерінен немесе 40 % ықтималдығынан PROB басқа ауа-райы болжамының шартты элементтері қарастырылмайды.

MEL қағидаларына сәйкес жолға шыққан кезде, аспаптар бойынша қонуға кіруге арналған минимумдарды қозғайтын MEL шектеулері қосалқы әуеайлақтардың EDTO минимумдарын айқындау барысында ескерілуі тиіс.

12. Бағдар бойынша ұшуға арналған қосалқы әуеайлақта NON-EDTO қағидалары бойынша ұшуды орындау барысында іс жүзіндегі метеожағдайлар мен ауа-райы болжамы, я болмаса оған келудің есептік уақытына дейін 1 сағат және одан кейін 1 сағат ішіндегі олардың кез-келген комбинациясы кестеде белгіленген минималды метеожағдайларға тең немесе одан жоғары болады.

13. Осы Қағидаларға 11-қосымшасында көрсетілген бағдар бойынша қосалқы әуеайлақтар метеожағдайлардың мәндері САТ II/III бойынша қонуға кірген кезде қолданылмайды, егер де бұл – уәкілетті ұйыммен мақұлданбаған болса.

14. Мақұлдау келесі критерийлерге негізделеді:

1) қозғалтқышы істен шыққан кезде ұшақ САТ II/III бойынша қонуды жүзеге асыруға қабілетті болса;

2) пайдаланушы САТ II/III бойынша ұшуға мақұлдау алған болса.

Мұндай өтінімді растау үшін уәкілетті ұйым қосымша деректерді талап етуі мүмкін (мысалы, қызмет көрсету барысындағы жазбаларда немесе қуіпсіздік бағалары). Мысалы, ұшақтардың белгілі типі қосалқы әуеайлағына бағдардан ауытқу қажеттілігіне апарып соқтыратын, істен шыққан қозғалтқышпен байланысты, қозғалтқыштың және (немесе) планердің конструкциясы жүйелеріндегі ақаулықтарымен САТ II/III бойынша кіруді және қонуды қауіпсіз жүзеге асыру мүмкіндігін қолдай алатынын ол көрсетуі тиіс.

Ұшақ жүйелері бір қозғалтқыштың істен шығуы кезінде САТ II немесе САТ III бойынша қону мен қонуға кіру қабілетін қолдайды, егер жоспарлау кезеңінде САТ II немесе САТ III минимумдарын пайдалану қажет болса).

Бұйрыққа 4-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
17-қосымша

ӘК-лерін және пайдаланушыларды тік эшелондаудың минимумы 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) және 410 (12500 м) қоса алғанда арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат ету

1. Осы қосымшасы ӘК мен пайдаланушыларды тік эшелондаудың минимумы (бұдан әрі - RVSM) 300 м (1000 фут) эшелон 290 (8850 м) мен 410 (12500 м) қоса алғанда арасында болған жағдайда ұшуға рұқсат тәртібі мен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде тік эшелондаудың аралықтары жағдайларында ұшатын ӘК-ның салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипаттамаларын бақылауды ұйымдастыруды айқындайды.

2. RVSM бекітуін берер алдында уәкілетті ұйым төмендегілерді тексереді:

1) ұшақтың тік навигациялауды жүзеге асыру мүмкіндігін, осы қосымшасының 3 және 4-тармақтарында көрсетілген талаптарға жауап беретінін;

2) пайдаланушының ұшуға жарамдылығын сақтау практикасы мен бағдарламасына (техникалық қызмет көрсету және жөндеу) байланысты тиісті рәсімдерді енгізгенін;

3) пайдаланушының әуе экипаждары үшін RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде тиісті ұшуды орындау рәсімдерін енгізгенін.

RVSM бекіту ғаламдық мәнінде осы өңірге тән кез келген пайдалану рәсімдер ҰЖН немесе экипаждарға арналған тиісті нұсқаулық материалында болған жағдайда жарамды.

3. ӘК кез келген ұшу кезеңінде жабдықтың бір элементі істен шыққан жағдайда, ӘК ұшуды осы Қағидалар 10-тарауының 28-параграфындағы талаптарына сәйкес жалғастыруға мүмкіндік беретін навигациялық жабдықпен жеткілікті түрде жарақталады.

4. Техникалық сипаттамаларына қойылатын талаптар салыстырмалы биіктікті ұстап тұру тобына қатысты ұшақтардың номиналды бірдей конструкциясының тұрғысынан барлық элементтері жеке ӘК жиынтығы қателер салыстырмалы биіктікті ұстап тұру қолданылады және мынадай төрт шарттарына жауап береді:

1) TVE биіктігі бойынша жиынтық қатенің үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 90 м (300 фут) жоғары – $2,0 \times 10^{-3}$ төмен;

2) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 150 м (500 фут) жоғары – $3,5 \times 10^{-6}$ төмен;

3) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 200 м (650 фут) жоғары – $1,6 \times 10^{-7}$ төмен;

4) TVE үлесі, бұлардың абсолюттік шамасы 290-320 м (950-1050 фут) шегінде – $1,7 \times 10^{-8}$ төмен.

5. Тік эшелондау құралдарының техникалық сипаттамаларына қойылатын талаптар төмендегі талаптарды қатар мынадай шарттардың орындауды көздейді:

1) биіктікті өлшеудің жүйелі қатесі (бұдан әрі – ASE) – ± 25 м (± 80 фут) аспайды;

2) ASE-нің ең жоғары абсолюттік мәні 37 м (120 фут) аспайды;

3) ASE-нің абсолюттік мәнінің және биіктікті өлшеудің ұш стандартты ауытқуның жиынтығы – 75 м (245 фут) аспайды. Сертификаттауға өтінімді 2000 жылғы 1 қаңтардан кейін берген ӘК үшін – RVSM қолданылатын пайдалану режимдерінің толық ауқымында 60 м (200 фут) аспайды;

4) белгіленген биіктіктен ауытқу дабылнамасының іске қосылу шегі 60 ± 20 м (200 ± 65 фут);

5) белгіленген ұшу биіктігін ұстап тұру қатесінің орташа текшелік ауытқуы 13,3 м (43,7 фут) аспауы тиіс;

6) биіктік өлшейтін негізгі аспаптардың сигнал берілмейтін ықтимал істен шығуы бір сағаттық үші кезінде 1×10^{-5} аспайды;

7) екі ӘК кездескен жағдайда тігінен жабу мүмкіндігі $1,7 \times 10^{-8}$ аспайды.

6. Қолданылатын ұшуға жарамдылығын бекітуге, ӘК болып саналады тиесілі бір типті топқа, егер мынадай шарттар орындалады:

1) ӘК-ге бар номиналды бірдей конструктивті схемасына сәйкес бекітіледі түрінің бір сертификатына, өзгерту, сертификатқа немесе оған қосымша;

2) статикалық қысым өлшеу жүйелері әрбір ӘК болып табылады номиналды бірдей, байланысты түзетулер қателігі статикалық қысым қабылдағыштың үшін бірдей болып табылады ӘК-ның барлық топтары;

3) жинақтар борттық жабдықтың белгіленген орындауға арналған әрбір ӘК RVSM-ге байланысты ең төменгі талаптарды жабдықтарға жауап беретін бір дайындаушының техникалық талаптарына және бірдей бұйым нөмірі.

Әуе кемелерінің типтік топтарына бөлу салыстырмалы ұшу биіктігін сақтау сипаттамаларын бақылауға (бақылауға) қойылатын талаптарды анықтайды

Мониторингтің минималды талаптары (MMR) және әуе кемелерін типтік (мониторинг) топтарға бөлу тәртібі RMA Eurasia сайтында жарияланған. Бұл ақпарат RVSM деңгейінде жұмыс істейтін әуе кемелерінің деректер базасының кеңеюіне қарай жаңартылады.

7. Планер мен жиынтығының жүйесін биіктікті өлшеу болып табылатын ерекше сипаттамалары ұшақтардың қатысты, сондықтан емес, болуы мүмкін жіктелген ретінде қатысты қандай да бір топта ұшақтардың мүмкіндігі салыстырмалы биіктікті ұстап тұру соншалық құрайтын компоненттер TVE мына сипаттамаларына:

1) мәні ASE ұшақтың аспайды өз шамасы 60 м (200 фут) кез келген жағдайында ұшу;

2) шамалары арасындағы айырмашылық рұқсат етілген эшелонмен ұшу және показываемой выотомером барометрлік биіктігі, нақты ұшу орындалып жатқан орналасады қатысты симметриялы орта маңызы бар 0 м стандартты ауытқуы артық емес 13,3 м (43,7 фут) осындай ұшақ сәйкес келеді.

8. RVSM қолданылатын ұшуға жіберу процесс мынадай кезеңдерді көздейді:

1) ӘК түрлерінің топтарын айқындау;

2) ӘК және пайдаланушыны RVSM шарттарында ұшуды орындауға рұқсат ету;

3) биіктікті ұстап тұру сипаттамасын бақылау;

4) ұшуға жарамдылығын сақтау (ӘК техникалық қызмет көрсету тәртібі).

9. Әрбір ӘК биіктігін өлшеу кем емес үш тәуелсіз жүйелерімен жабдықталады, олардың кемінде екі жүйелердің автоматты бақылау құралдарын қамтамасыз етеді.

Әр екі негізгі жүйелерін биіктігін өлшеу келесі компоненттер кіреді:

1) қабылдағыш статикалық қысымды қабылдау, қорғаумен қамтамасыз етілген мұзданудан, егер ол орнатылған жерде, подверженном обледенению;

2) өлшеу және индикациялау құралдарын барометрлік биіктікті қамтамасыз ететін ерекшелігі ағымдағы биіктігінің аспап тақтасында экипаж ақпаратты автоматты деректер беру жер туралы индицируемой биіктігі;

3) автоматты өтемақы қателіктердің статикалық қысым қабылдағыштың (қажет болған жағдайда).

4) бақылау және сигнализация ауытқу биіктігі ұшудың берілген эшелонын.

5) құрал-жабдықтар таратуды қамтамасыз ететін ӘҚҚ органына туралы деректерді абсолютті барометрлік биіктік;

10. Пайдаланушы ӘК-мен ұшуды орындайтын әуе кеңістігінде санаттағы RVSM, келесі жабдықтармен жабдықталған:

1) екі дербес жүйесімен өлшеу ұшу биіктігін, техникалық талаптарға жауап беретін және қосымша борт жүйесінің ең төменгі сипаттамаларына RVSM;

2) борттағы дабыл жүйесімен туралы ауытқу белгіленген ұшу биіктігін;

3) автоматты басқару жүйесімен биіктігі ұшу (автоұшқыш);

4) қайталама радиолокацияның SSR қабылдағыш-таратқышымен дәлдікпен 7,62 м (25 фут) биіктігін хабарлау жүйесімен бірге немесе одан да жоғары дәлдікпен, ол қосылуы жүйесінде биіктік өлшегішті үшін пайдаланылатын, белгіленген ұшу биіктігін ұстап тұру.

Функциясын іске асыру кезінде белгіленген биіктікке автоматты түрде шығу ұшудың ағымдағы биіктігі сигналдары ескере отырып өтемақы аэродинамикалық ауытқуларды қабылдау статикалық қысым (егер бар болса) қолданылады.

11. RVSM жіберу кем дегенде үш құрамдас бөлігін бар, атап айтқанда:

1) куәлік, ұшуға жарамдылық (MASPS): растау, ол осы ӘК-ге сәйкес келеді, ең аз талаптарына сәйкес борттық жабдықтар мен биіктікті ұстап тұру сипаттамаларына, сондай-ақ растау өндіруші ӘК бағдарламасын әзірледі техникалық қызмет көрсету, қажетті қолдау үшін ұшу сипаттамаларының осы ӘК;

2) ұшуға жарамдылығын ұстау: ӘК пайдаланушысының ұшуға жарамдылығын ұстау жөніндегі тиісті рәсімдері бар екенін және ӘК өндірушісі шығарған ұшуға жарамдылығын ұстау жөніндегі нұсқаулыққа негізделген ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламасын әзірлегенін растау; және

3) пайдалану рұқсат: ӘК пайдаланушында ұшу экипажының үшін талап етілетін және RVSM әуе кеңістігінде ұшуды жүргізу үшін тиісті рәсімдерді бар болғаны растау.

12. Уәкілетті ұйым беретін пайдалану рұқсат пайдаланушыларға ӘК куәландырылады, нақты үлгі Сертификатымен (TC), Қосымша үлгі Сертификатымен (STC), Сервистік Бюллетеньмен (SB) немесе өзгерту, Сертификатқа, бұл стандарт құрастыру ӘК үшін сұралатын пайдалану рұқсат, түпнұсқаға толық сәйкес келеді берілген кезде бекітудің жарамдылығы RVSM.

13. RVSM пайдалануға бекітуді алғаш рет алу үшін пайдаланушы ӘК тіркеу нөмерлерін, ұшулардың басталған күндерін көрсете отырып уәкілетті ұйымға еркін нысанда өтініш береді және келесі дәлелдемелерін ұсынылады:

1) тұжырымдамасы бар ӘК әзірлеушінің немесе зауыт-дайындаушының немесе шет мемлекет туралы сәйкес мәлімделген ӘК қойылатын талаптарға данадан ұшуларға RVSM қолданылатын;

2) ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламасы әуе кемесін RVSM жағдайында ұшуды орындауға сертификаттауға қатысты үлгі сертификатын ұстаушы шығарған ұшуға жарамдылығын қолдау жөніндегі нұсқауларды қамтиды;

2-1) ұшуға жарамдылығын сақтау жөніндегі рәсімдер мыналарды көздейді:

RVSM жағдайында ұшуды орындауға рұқсат беруге әсер ететін ӘК конструкциясының модификацияларын немесе өзгерістерін бағалау;

RVSM жағдайында ұшуды орындауға рұқсатқа әсер етуі мүмкін ӘК жөндеулерін бағалау;

ұшуға жарамдылығын сақтау жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес RVSM жағдайында ұшуды орындауға рұқсатқа әсер ететін жөндеуден немесе модификациядан кейін тиісті техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз ету;

2-2) осы Қағидаларға 18-қосымшаның 2-кестесінің нысанына сәйкес 8850–12500 м (FL 290–410) биіктік диапазонында 3 ұшу деңгейіндегі биіктік өлшегіштердің көрсеткіштерін салыстыру арқылы биіктікті өлшеудің негізгі арналарының жұмысқа жарамдылығын ұшу кезінде бақылау туралы ақпарат ұсынылған;

3) белгіленген рәсімдерді (бағдарламаның) бақылау немесе тексеру биіктікті ұстап тұру сипаттамасын ӘК;

4) бағдарламалар әзірленді ұшуға даярлаудың, пайдалану қағидалары мен тәжірибесі;

5) пайдалану рәсімдерін әзірленген, келесіні қамтитын:

өлшеу құралдары биіктігін қамтамасыз ететін ұшуды орындау, әуе кеңістігінде RVSM сәйкес талап етілетін сипаттамаларына қоса алғанда, пайдалану шектеулер және MEL, ол айқындайды ең аз қажетті құрал-жабдықтар ұшу үшін әуе кеңістігінде RVSM;

құрамына қойылатын талаптар ұшу экипажының және оны дайындау;

ұшуды жоспарлау, әуе кеңістігінде RVSM;

ұшу алдындағы рәсімдер;

рәсімдері кіру RVSM әуе кеңістігі;

рәсімнің ұшу кезінде RVSM әуе кеңістігінде;

ұшу кейіндегі рәсімдер;

іс-қимыл тәртібі күтпеген мән-жайлар жабдық тоқтап қалған жағдайда, қоса алғанда рәсімдер туралы хабарлама болған жағдайда, қателерді өлшеу биіктігінен асатын белгіленген талаптар мен әуе кеңістігіне кіргеннен кейін RVSM;

хабарлар инциденттер туралы;

өңірлік ұшу қағидалары және әуе кеңістігінде RVSM.

6) RVSM жағдайында ұшулар орындайтын пайдаланушы туралы деректер RMA F1 нысан бойынша;

7) RVSM жағдайында ұшулар орындайтын ӘК туралы деректер RMA F2 нысан бойынша.

RMA F1, RMA F2, RMA F3 пішіндері және оларды толтыру нұсқаулары ICAO Doc 9937 толықтыру бөлімінде берілген. бұл ақпарат RMA Eurasia сайтында да жарияланады.

ӘК сәйкестік кезінде, уәкілетті ұйым кейінгі бақылаудан өту алты айдан аспайтын (ИКАО EUR Doc 034 3.3.6-тармағы) ұшу биіктігін ұстап тұру дәлдігін шартымен рұқсат ресімдейді RVSM жағдайында қолданылатын пайдаланушы мен ӘК-ні ұшуға рұқсат беру туралы осы Қағидаларға 18-қосымшаның 1-кестесінде келтірілген нысан бойынша және пайдаланушы сертификаты пайдалану ерекшеліктеріне тиісті жазбалар жасайды.

Пайдаланушыға 2 (екі) жыл мерзімге RVSM ұшуларға үшін рұқсат етіледі.

14. RVSM-мен ұшуға ұшулар үшін рұқсат ӘК пайдаланушылардың арасындағы берілмейді. Егер ӘК пайдаланушы өзгертеді өз құрылымын техникалық қызмет көрсету (атап айтқанда, өзгертеді өнім берушінің қызмет көрсету) қажет болуы мүмкін переыдача жіберу.

Егер ӘК тіркеуні ауыстрған болса, бұдан алдында ӘК пайдаланушыға берілген рұқсат автоматты түрде жойылады.

15. Бұзған жағдайда белгіленген рәсімдерді, оның ішінде үлкен ауытқу биіктігі бойынша сәйкес келмеуі, ӘК пайдаланушының қойылатын талаптарға сипаттамаларына ӘК немесе нысаналы талаптарына сәйкес ұзақ мерзімді мониторинг жүргізу үшін ӘК паркінің, рұқсат RVSM бар ӘК пайдаланушының уәкілетті ұйым кері қайтарып алады. Нақты ӘК немесе парк толық тұтасына берілген рұқсат кері қайтарып алуға мүмкін қолданылуы.

16. RVSM жағдайында ұшуға бұрын рұқсатталған ӘК ұшуларға рұқсат етуін ұзарту кезінде пайдаланушы уәкілетті ұйымға мынадай құжаттар:

- 1) еркін нысандағы өтініш;
- 2) жұмыстардың жай-күйін тексеру бойынша тік эшелондау құралдарының бағдарламасына сәйкес ӘК техникалық қызмет көрсету жүргізуге растайтын құжаттардың көшірмесі;
- 3) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 4-кестесінде келтірілген F2 нысаны бойынша RVSM жағдайында ұшулар орындайтын ӘК туралы деректер;
- 4) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 5-кестесінің нысаны бойынша RVSM жағдайларында ұшуларға рұқсаттың көшірмесін;
- 5) осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестесінің нысаны бойынша ұшу кезде биікөлшердер көрсетулері теңесу арқылы биіктік өлшеу негізгі арналардың жөнділікті периодты бақылау өткізу туралы ақпарат;
- 6) ақпаратты өтуін бақылау (мониторинг) ұшу биіктігін ұстап тұру дәлдігін растайтын;
- 7) ҰЖН-на Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына және MEL-ге (қажет болған жағдайда) толықтырулар жібереді.

17. Екі ұшақтардың, кем емес әрбір ӘК типтегі тобының пайдаланушының бақыланады, кем дегенде, екі жылда бір рет немесе аралықпен 1000 сағат ұшуы ұшақ, қайсысының қандай артық. Егер пайдаланушының ӘК типтік тобы қамтиды бір ұшақ, бақылау осы ұшақпен жүзеге асырылады белгіленген.

18. Уәкілетті ұйым, қажет болған жағдайда мемлекетпен консультациялар тіркеу, қамтамасыз етеді қатысты ұшақтардың осы Қағидалардың 2-тармағында көрсетілген болуы тиісті талаптарын, келесіне қатысты:

1) алғаннан бақылау агенттіктердің есептерді сипаттамалары туралы салыстырмалы биіктікті ұстап тұру үшін барлық аудандарының әуе кеңістігі, RVSM, өңірлік негізде құрылады бағдарламасы бақылау сипаттамаларына салыстырмалы биіктікті ұстап тұру ұшуларды орындайтын ӘК осы эшелондарда қамтамасыз ету мақсатында, сонымен қатар, тұрақты қолдану RVSM жауап беретін мақсаттарына, ұшулардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету көлемі өңірлік бағдарламаларды бақылау үшін жеткілікті болуы тиіс талдау жүргізу, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын үлгі тобының және тұрақтылығын бағалау қателіктері өлшеу жүйесінің биіктігі);

2) қабылдау шұғыл түзету іс-қимылдарын қатысты жекелеген ӘК немесе ӘК түрлерінің топтарын айқындалған мұндай есептерде талаптарына сай емес салыстырмалы биіктікті ұстап тұру үшін ұшуды орындау RVSM.

19. Уәкілетті ұйым RVSM жарамды рұқсатынсыз RVSM әуе кеңістігінде жұмыс істейтін әуе кемелеріне және пайдаланушыларға қатысты тиісті шаралар қабылдауды қамтамасыз ету үшін ережелер мен рәсімдерді белгілейді.

20. ӘК бар жабдықтар ұшуды орындау үшін әуе кеңістігінде RVSM болып саналады талаптарына сәйкес келмейтін жағдайда, егер бақылау нәтижелері бойынша салыстырмалы биіктік деп табылды оның TVE немесе AAD тең немесе одан асатын 90 м (300 фут) немесе ASE тең немесе асатын болса, 75 м. (245 фут).

21. ӘК RVSM әуе кеңістігінде ұшуға рұқсаты бар, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын бақылау бағдарламасына қатысады (бұдан әрі - мониторинг).

Бағдарламаның мақсаты мониторинг биіктікті ұстап тұру сипаттамасын тексеру болып табылады деп SSEC күшінде қалады, бұл ұшуға жарамдылығын сақтау жөніндегі рәсімдер мен ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламасы адекватты және ӘК пайдаланушылар жүзеге асыруда бұл бағдарлама дұрыс.

22. Принципті бағдарламаның мақсаттары ұзақ мерзімді мониторинг биіктігі болып табылады ұзақ мерзімді тұрақтылығын тексеру қателерді ASE және ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламалары және ұшуға жарамдылығын қолдау жөніндегі рәсімдер

Екі жылдық немесе бір ұшаққа 1000 сағ ұшу аралықпен, қайсысы қандай көп, ең аз талаптар мониторинг биіктігін барлық әуе кемелерін пайдаланушыларды ұшуға жіберілген RVSM ИКАО Конвенцияға 6-Қосымшасында көрсетілген дұрыс қолдануды қамтамасыз ету үшін.

23. Үш тәуелсіз биіктігін мониторинг жүйесі бар, бұл:

1) блок мониторинг GPS (GMU), бұл портативті тасымалды құрылғы үшін пайдаланылатын бағалау ASE ұшу кезінде нақты ӘК, бұл жүйенің артықшылығы болып табылады, онда ӘК тексерілуі мүмкін іс жүзінде барлық жерде, қайда жоспарланды ұшу; алайда, құны, орындау және өңдеу үшін пайдаланушының жеткілікті жоғары және бөлуді болжайды белгілі бір ресурстар;

2) станциясы жер үсті орналасу HMU білдіреді тіркелген жүйесін жерүсті орналасқан, автоматты түрде жұмыс жасайтын тәулігіне 24 сағат және өлшеуді қамтамасыз етеді ASE барлық ӘК жасайтын ұшу кезінде белгілі бір жағдайларда жұмыс істеу аймағында жүйесінің артықшылығы болып табылады, яғни бір өлшем төмен процесі түсінікті экипаж; алайда бастапқы шығындар үлкен және ӘК тиіс міндетті түрде жасауға ұшу аймағының ішінде жұмыс жүйесін (шамамен радиусы - 45 м. миль);

3) биіктікті өлшеу АТҚ-(ADS-B), болып табылады салыстырмалы жаңа әдісі, мониторинг, деректерді пайдаланады геометриялық биіктік берілетін жүйесімен АТҚ-ӘК, сол көзқарас, GMU, тіркейді деректер борттық GPS.

24. Пайдаланушылар Өңірлік мониторингілік агенттік Еуразия (бұдан әрі – Еуразия RMA) бақылау бағдарламасына өзінің қатысатындығын сипаттамаларын биіктікті ұстап тұру сипатын (мерзімі, тәсілі және мониторинг орны) әзірлейді және келіседі. Бақылау бағдарламасы салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК Еуразия аймағындағы сәйкес құрылады нұсқаулық материалдармен келтірілген құжаттар ИКАО Doc 9574 AN/944 және Doc 9937 AN/477.

25. Әрбір RMA жасайды және жүргізеді туралы өз деректерін утверждениях (шектеулер) RVSM кеңістігіндегі ұшуларға. RMA-мен өзара ақпаратпен алмасады, берілген шектеулер ӘК, сондай-ақ бақылау нәтижелері салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу, және оның жауапкершілік өңірінде орындалған.

26. Бақылау нәтижелері салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу орындалған кез келген RMA танылады басқа өңірлік мониторингілік агенттік қоса алғанда, Еуразия RMA-ға.

27. Еуразия RMA пайдаланушылар үшін орындауға өтінім беру тәртібін бақылау салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сипатын ӘК ұшу мен өтінім қабылдауды жүзеге асырады, ұйымдастырады, қабылданған өтінімдер негізінде бақылау және деректер жинау тәртібін орындайды бақылау жүргізу кезінде.

28. Бақылау бағдарламасына қатысу үшін биіктікті ұстап тұру сипаттамасын пайдаланушыда бекітуі (рұқсаты) ӘК берілген даналарының бар. Осының негізінде Еуразия RMA-ға құқық береді және келіседі пайдаланушыға, бақылаудың өту бағдарламасын. Болмаған жағдайда, пайдаланушының бекіту (рұқсат беру) уәкілетті ұйымның ұшу кеңістігінде RVSM-мен ниеті пайдаланушы өңірінде бақылауды орындауға жауапкершілік басқа RMA өту үшін бақылау Еуразия RMA-ға

ұйымдастыруға көмек көрсетеді біржолғы ұшуды әуе кеңістігінде ӘК жауапкершілік өңірінің басқа РМА.

29. РМА Еуразия тағайындалған ұшу деңгейінен үлкен ауытқулар туралы деректерді жинау рәсімдерін белгілейді. РМА Еуразия, сонымен қатар ИКАО ұсынымдарына сәйкес негізгі ауытқулар туралы есептерге шолу жүргізеді.

30. Пайдаланушылар жүйелі түрде өтуін қамтамасыз етеді, ӘК, бекітуі (рұқсаты) бар ұшуларға RVSM-мен кеңістікте бақылау, салыстырмалы биіктікті ұстап тұру сақтау шеңберінде осы қосымшасының 17-тармағының талаптарын ұстап тұру үшін Еуразия РМА-ға өтуі туралы мәліметтер бақылаудың салыстырмалы биіктікті осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестенің нысаны бойынша жібереді.

Егер пайдаланушы жекелеген ӘК бақылауды орындау артығырақ деп есептелсе арқылы рейстік ұшулар біруінің үстінен НМУ осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестенің нысаны бойынша ақпаратты беріп ол бұл туралы Еуразия РМА-ға электрондық пошта арқылы хабарлайды.

31. Айқындалған кезде ӘК бақылау жүргізу нәтижесінде, ол осы қосымшасының 16-тармағының талаптарына сәйкес, Еуразия РМА-ға қорытынды дайындайды және оны уәкілетті ұйымға ұсынады. Қорытындыны қарау нәтижесі бойынша шаралар қабылданады, тіпті кері қайтарып алу осы ӘК бекіту (рұқсат беру) ұшуларға RVSM-мен кеңістікте. Кері қайтарып алған жағдайда, ұшуға рұқсат беру жағдайларында ӘК RVSM, бұл туралы Еуразия РМА-ға RMA F3 нысанын толтырып, уәкілетті ұйымға хабарлайды.

32. Таңдау кезінде пайдаланушы жеке ӘК-тәсіліне өту пайдалана отырып, бақылау GMU немесе егер ӘК-нің жабдығы жоқ орындауға мүмкіндік береді бақылау пайдалана отырып, НМУ ол пайдалана отырып, осы Қағидаларға 18-қосымшасының 6-кестесінде келтірілген нысаны пайдалана отырып, осындай ӘК-лері туралы ақпаратты Еуразия РМА-ға электрондық пошта арқылы жіберіледі. Алдын-ала келісілгеннен кейін, Еуразия РМА-ға байланысады операторы, GMU блоктарының келіседі өткізу мүмкіндігін ондай блокты пайдалану арқылы бақылау ыңғайлы әуе кеңістігіндегі рейсте мүмкін қамтамасыз етуге, талап етілген мәліметтерді жинауды. Операторы, GMU байланыс орнатады, Еуразия РМА атынан пайдаланушымен үшін келісу шарттарын орындау бақылау ұшуының GMU блогімен және нақтылау кезінде орындау өлшеу. Операторы, GMU жауап беруші орнатуға ӘК экипажының кабинасында блоктың. Алып жүру қажеттілігі блогының өкілі GMU операторы келісіледі пайдаланушы мен оператор блогы GMU. Еуразия РМА-ға нақтылайды рәсімін орындау пайдалана отырып, бақылау GMU, ол туралы ақпаратты өз сайтында жариялайды. Бақылаудағы ұшуларды орындау алдында ондай блокты пайдалану арқылы 24 сағат ішінде және кейін бірден оған 6 сағат ішінде пайдаланушы электрондық почта арқылы Еуразия РМА-ға ақпарат – осы Қағидаларға 18-қосымшасының 8-кестесінде келтірілген нысанына сәйкес ұсынады.

33. Еуразия PMA өз сайтында пайдаланушыларға қолданыстағы бақылау құралдары туралы ақпаратты әлемнің түрлі өңірлерінде және бақылау бағдарламасының нақтыланып ұйымдастырылуын ұсынады.

34. Бақылау бағдарламасының талаптарын орындау үшін, Евразия PMA-ға мемлекеттің аэронавигациялық қызметтер Провайдері берілген эшелоннан үлкен ауытқулар туралы, әуе қозғалысының координаттық ақпаратты ӘК траекториялық параметрлері әуе қозғалысының көріністер туралы ақпаратты ұсынады.

35. Осы Қағидаларға 18-қосымшасының 9 және 10-кестесілерінде келтірілген RMA F5 және RMA F6 нысандарына сәйкес эшелоннан үлкен ауытқулар туралы ақпарат ай сайын ұсынылады.

36. Әрбір пайдаланушы бойынша шұғыл шаралар қабылдайды жіберілген қателердің себептерін жою.

Пайдаланушы деп хабарлайды 72 сағат ішінде туралы жіберілген қате уәкілетті ұйымға бере отырып, бұл ретте бастапқы талдау жіберілген қателердің факторларын және алдын алуға бағытталған шаралар, оның қайталану. Ұсыну қажеттілігін келесі баяндамалар уәкілетті ұйым айқындайды.

37. Қателіктеріне қажет ететін хабарламаларды жөнелту және тексеру жүргізу жатады:

- 1) TVE тең немесе асатын 90 м (300 фут);
- 2) ASE, тең немесе асатын 75 м. (245 фут);
- 3) AAD тең немесе асатын 90 м (300 фут).

38. Пайдаланушы жиі жіберетін қателіктері биіктікті ұстап қалу, техникалық және пайдалану себептері құқығын жоғалтады өндіру RVSM. Айқындалған проблемалар байланысты нақты бір ӘК түрімен жүргізуге рұқсат RVSM жойылады, уәкілетті ұйым пайдаланушыға сол нақты ӘК түріне. Егер қарсы қолданылатын іс-шаралар, пайдаланушы жауабы допущенную атындағы қатені ұстап абсолютті биіктіктен бір тиімді де уақытылы уәкілетті ұйым туралы мәселені қарайды қолданылуын тоқтата тұру немесе қайтарып алу ұшуға рұқсат беру RVSM.

39. Техникалық қызмет көрсету, ұшу жарамдылығын қолдау бойынша тік эшелондау құралдарының қамтиды:

1) жай-күйін тексеруді қабылдау статикалық қысым технологиялық карталарға сәйкес өткізу бойынша сервистік техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстарды ӘК;

2) тексеруді көрсеткіштер жүйелерін тік эшелондау ӘК бақылау нүктесіне сәйкес келетін қысым;

3) тексеруді жүйелерін тік эшелондау – ӘК зертханада бақылау нүктелерінде, тиісті эшелонам ұшу жазылған тексеру нәтижелерін есепке алу журналы параметрлерін;

4) тексеруді жанасу барометрлік биіктікті өлшегіштердің жауапкер ҚШРЛ, бұл ретте айырмасы биіктік бойынша тізбесіне және кодында ұшақ жауапкердің аспайды 7,62 м (25 фут) немесе одан да жоғары дәлдікпен;

5) бағалау жүргізу жиынтық қателерді биіктікті өлшеу кейін, жөндеуді және сервистік қызмет көрсету үрдісін жүзеге асыру;

6) ұшу кезінде мерзімдік жұмысқа жарамдылығын бақылау арқылы биіктікті өлшеудің негізгі арналарының көрсеткіштерін салыстыру биіктікті, бұл көрсеткіштер айырмасы кемінде 60 м (200 фут);

7) ASE қатенің тұрақтылықты және ӘК техникалық қызмет көрсету бағдарламаларының және ұшуға жарамдылығын қолдау жөніндегі рәсімдердің тиімділігінің тексеру мақсатында ұзақ мерзімді мониторинг биіктікті ұстап тұру бағдарламасына қатысу.

Бұйрыққа 5-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
18-қосымша

1-кесте

ӘК-нің RVSM жағдайында ұшуға рұқсаты:

Рұқсаттың бекітілген күні (күні: айы: жылы)		:		:				
Рұқсаттың қолданылу мерзімі: (күні: айы: жылы)		:		:				

ӘК үшін RVSM-ның пайдалану ауқымының шекарасы _____

Мына өңірлерде ұшуға рұқсат етілген: _____ тік эшелондау минимумы 300 м (1000 фут) эшелон қоса 290 мен 410 арасында болған жағдайда (RVSM)

ПАРАМЕТРІ	ТӨМЕНГІ ШЕКАРАСЫ				ЖОҒАРҒЫ ШЕКАРАСЫ			
БИҚТІГІ:								
фут немесе метрмен								
ҰШУ ЭШЕЛОНЫ:								
жүз фут немесе он метрмен	F				F			
	M				M			
М КҮНІ:								
немесе	M				M			
IAS ЖЫЛДАМДЫҒЫ:	K				K			
км/сағ немесе узелмен	N				N			
ТОЛЫҚ ҰШУ САЛМАҒЫ,								

ТОННА

Уәкілетті ұйымның басшысы _____

(лауазымы) (қолы) (

аты-жөні) МО Күні: " ____ " _____ 20 ж.

2-кесте

Ұшу туралы ақпарат

Ұшар алдында толтырылатын ақпарат		
Авиакомпания/Пайдаланушы:		
Пайдаланушымен хабарласу:		
Атауы: Тел: Факс:		
ӘК түрі /сериясы:	ӘК тіркеу нөмірі:	
ӘК дабылы:	Сериялық нөмірі:	
Ұшу әуесайлақ:	Ұшу күні (UTC):	Ұшып шығу уақыты (UTC):
Қону әуесайлақ:	Ұшып келу күні (UTC):	Ұшып келу уақыты (UTC):
"S" режимі (иә/жоқ)		

Экипаждардың толтыратын ақпараты

Уақыты	Бекітілген эшелон	М саны/Вақик.	Жауап беруші	Биіктікті өлшеу есебі		Автоұшқыш (L, R, C)		Ұшуды басқару жүйесі	ӘКҚ ауданы
				ӘКҚ	Е/Ұ	ӘКҚ	Е/Ұ		
(UTC)	FL	жылдамдық	Код/Негізі	ӘКҚ	Е/Ұ	ӘКҚ	Е/Ұ	(Иә/жоқ)	(ИКАО коды)

Сипаттамаларын ұстап тұруға турбуленттілік және орны сияқтыларға әсер ететін ұшу жағдайлар:

ӘКҚ: _____

(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)

Е/Ұ: _____

(Т.А.Ә.) (күні) (қолы)



RVSM HMU MONITORING

Aircraft information	
Aircraft Type	

Aircraft Registration	
Aircraft Serial No.	
Aircraft Mode S address	
Operator	
Flight Details	
HMU Over flown	
Date of Flight	
Time over HMU (UTC)	
Position at given time	
Mode A code Allocated (ATC Squawk)	
Cleared Flight Level	
Callings	
Altimeter reading	Left
	Right
	Standby

* If more than Mode A Code allocated within the HMU coverage area please list all Codes

Note: For a successful measurement by an HMU, it is required that the aircraft is in level flight for a minimum track length of 30NM (approximately 7 minutes flying), between FL290 and FL410 (inclusive) within the coverage of the HMU.

E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

3-кекте

Flight Information Form (FIF)

Please Email to rma@rma-eurasia.ru or Fax to at +7 499 190-3579, 24 hours prior to flight and within 6 hours of landing.

INFORMATION TO BE RECORDED PRIOR TO FLIGHT		
Airline/Operator:	GMU Container Number:	
Point of Contact for Operator:		
Name: Phone: Fax:		
Aircraft Type/Series:	Aircraft Registration Number:	
Call Sign:	Airframe Serial Number:	
Planned: Origin:	Departure Date (UTC):	Departure Time (UTC):
Planned: Destination:	Arrival Date (UTC):	Arrival Time (UTC):
Installer (Name/Org.):	Retriever (Name/Org.):	
Mode S Equipped (Yes/No):	Separation Between Mounted Antennas (ft.):	
Installer/Operator Comments:		
INFORMATION TO BE RECORDED BY FLIGHT CREW/GMU OPERATOR		
Data Collection: Start Date (UTC):	Start Time (UTC):	
GMU File Name:		
Departure Time (UTC):	Origin (ICAO ID):	

Please record the requested information as soon as practical when:

1. Aircraft is first established in level flight at or above FL 290, or
2. The ATC assigned transponder code is changed at or above FL 290, or
3. There is a flight level change and aircraft remains at or above FL 290, or
4. An autopilot change is initiated at or above FL 290, or
5. The ARTCC or FIR changes.

Time	Assigned	Mach/Air	Xpndr	Altimeter Reading		Autopilot (L, R, C)		FMS/PMS	ARTC C/FIR
(UTC)	FL	Speed	Code/Source	Pilot	Co-pilot	Pilot	Co-pilot	(Y/N)	(ICAO ID)

Data Collection: End Date (UTC): _____ End Time (UTC): _____

Arrival Time (UTC): _____ Destination ICAO (ID): _____

Comments on flight conditions affecting height keeping performance, i.e. turb, and location

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек:
(When complete, please return to the following address)

Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамск ш.,26
(RMA Address)(26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19 Факс (Fax): +7(499)190-3579
E-Mail:rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

4-кесте
RMA F5

Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі
(Large height deviation reporting form)

RMA EURASIA	<p>Осы баяндамада берілген ақпарат құпия болып табылады және тек қана ұшу қауіпсіздігіне статистикалық талдау үшін пайдаланылады. (The information contained in this form is confidential and will be used for statistical safety analysis purposes only.)</p>
-------------	--

Биіктігі бойынша үлкен ауытқулар туралы баяндау бланкі (F 5)
(Large Height Deviation Form (F 5))

90 м (300 фут) және одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде TCAS-қа байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы баяндаңыз
(Report any altitude deviation of 90 m. (300ft)or more, including those due to TCAS, Turbulence and Contingency Events)

1.Бүгінгі күн (Today's date:)	2. Баяндама берген орган: (Reporting Unit:)
----------------------------------	--

Ауытқулар туралы толық ақпарат (Deviation details)

3. Пайдаланушы: (Operator Name:)	4. Call Sign (Дабылдар):	5. ӘК-нің түрі: (Aircraft Type:)	6.Көрсетілген биіктік (Altitude Displayed:)
	ӘК тіркеу нөмірі: (ACFT Registration Number:)		

7. Оқиға күні: (Date of Occurrence:)	8. UTC уақыты: (Time UTC:)	9. Оқиға орны (ені./ұзақ., немесе бақылау бағыты): (Occurrence Position (lat/long or Fix) :)
10. Ұшудың рұқсат етілген бағыты: (Cleared Route of Flight:)		
11. Ұшудың белгіленген эшелоны: (Cleared Flight Level:)	12. Дұрыс белгіленбеген эшелонға ұшу ұзақтығының есебі (секундпен): (Estimated Duration at Incorrect Flight Level (seconds):)	13. Бауыланатын ауытқулар +/- м : (Observed Deviation +/- m)
14. Әуе кемелерінің жағдайларына басқа да қатыстылар: (Other Traffic Involved:)		
15. Ауытқу себебі (мысалы, турбуленттілік, жабдықтың бұзылуы): (Cause of Deviation (Examples: Turbulence, Equipment Failure):)		
АУЫТҚУ ТОҚТАҒАННАН КЕЙІН (AFTER DEVIATION IS RESTORED)		
16. Ұшудың ақырғы қадағаланатын/мәлімденетін соңғы эшелоны*: (Observed/Reported Final Flight Level*):		
*Ақпарат негіздерін көрсетіңіз: (*Please indicate the source of information:) Қадағалау жүйесі Ұшқыш (Surveillance system) (Pilot)		
Түсініктемелер (Narrative)		
20. Ауытқудың нақты сипаттамасы (ӘК-нің нақты жүру жолдарына өзіңіздің бағаңызды беріңіз және ауытқу себебін көрсетіңіз.) (Detailed Description of Deviation (Please give your assessment of the actual track flown by the aircraft and the cause of the deviation.))		
21 – Экипаждың (қолма-қол) түсініктемелері (Crew comments (if any))		

Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек:
(When complete, please return to the following address)

Адрес RMA: Россия, 123182, Москва, Волоколамское ш., 26
(RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax):+7(499)190-3579,
E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

5-кесте

RMA F6 Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы ӘҚҚ органының ай сайынғы есебі (Form for ATC Unit Monthly Report of Large Height Deviations (F6))
EURASIA RMA Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы есеп (Report of Large Height Deviation)
90 м (300 фут) немесе одан жоғары биіктік бойынша ауытқулар, соның ішінде СЕБЖ нұсқауларына байланысты турбуленттілік және әр түрлі күтпеген жайдайлар туралы EURASIA RMA есебі.

(Report to the EURASIA RMA of a height deviation of 90 m (300 ft) or more, including those due to ACAS, turbulence and contingency events.) <Еуразия мемлекеттерінің аэронавигациялық қызмет көрсету провайдерлерінің атқарушы органы>: _____
ӘҚК органы: _____
(Name of ATC unit:)
I немесе II Бөлімдерді толтырыңыз (Please complete Section I or II as appropriate)
I БӨЛІМ: (SECTION I:)
Биіктік бойынша үлкен ауытқулар туралы _____ (ай) мәлімдемелер түскен жоқ. (There were no reports of large height deviations for the month of _____)
II БӨЛІМ: (SECTION II:)
90 м (300 фут) немесе одан жоғары ЭП 290 және ЭП 410 аралығындағы биіктік жөніндегі ауытқулар туралы _____ мәлімдеме (лер) түсті. Биіктік бойынша ауытқулардың әр қайсысы туралы нақты ақпарат RMA F5 үлгісі арқылы қоса беріледі. (There was/were _____ report(s) of a height deviation of 90 m (300 ft) or more between FL 290 and FL410. Details of each height deviation are in form RMA F5 attached.)
(Биіктік бойынша ауытқулар туралы әрбір есеп берулерге жеке бланк пайдаланыңыз.) (Please use a separate form for each report of height deviation).
Толтырылғаннан кейін көрсетілген мекен-жай бойынша қайтару керек: (When complete, please return to the following address)
RMA мекен-жайы: Ресей, 123182, Мәскеу, Волоколамск ш., 26 (RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia) (RMA Address) (26, Volokolamskoe shoisse, Moscow, 123182, Russia)
Телефон (Telephone): +7(499)190-35-19, Факс(Fax):+7(499) 190-3579, E-Mail: rma@rma-eurasia.ru, RMA_Eurasia@atminst.ru

Бұйрыққа 6-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
22-қосымша

Минималды навигациялық сипаттамаларға (MNPS) қойылатын техникалық талаптар көзделген әуе кеңістіктеріндегі ұшу тұжырымдамасы

1. MNPS әуе кеңістігіндегі ұшулар ӘК тіркелген уәкілетті ұйымның немесе мемлекеттің тиісті рұқсаттары болған жағдайда ғана жүзеге асырылады.

2. Әуе кеңістігінің белгілі учаскелерінде ұшқан кезде өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес минималды навигациялық сипаттамаларға қойылған техникалық талаптар көзделген (бұдан әрі - MNPS), ӘК бортында навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) ұшу экипажына жол желісін ұстанудың үздіксіз индикациясын не осы жол желісі бойындағы кез келген жерде дәлдіктің талап етілетін дәрежесімен одан ауытқуды қамтамасыз етеді;

2) MNPS сәйкес ұшуларды қолдану үшін уәкілетті ұйым рұқсат етеді.

3. MNPS навигацияларына екі талап қойылған:

1) навигацияның дәлдігі;

2) тиісті пайдалану сипаттамаларына сәйкес резервтік навигациялық құралдың болуы.

4. MNPS әуе кеңістігінде ұшатын ӘК, мынадай құралдармен жабдықталады:

қашықтық навигацияның екі жарамды жүйесімен (бұдан әрі - LRNS). LRNS ретінде мынадай жүйелердің бірі бола алады:

1) бір инерциялық навигация жүйесі (INS);

2) бір спутниктік навигациялық жүйе (GNSS);

3) датчик ретінде бір немесе одан да көп инерциялық жүйелер (IRS) не MNPS талаптарына сай келетін басқа да кез келген жүйені пайдаланатын бір кешенді навигациялық жүйе.

5. MNPS пайдалану тұжырымдамасын уәкілетті ұйымнан алу үшін, пайдаланушы мыналарды дәлелдейді:

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларды қамтамасыз ететін навигациялық жабдық, биіктікті өлшеу құралдары талап етілетін сипаттамаларға сай келуін;

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларға рұқсат беру үшін ұшу экипажы мүшелерінің дайындық бағдарламасының болуын;

пайдалану қағидаларға сәйкестігін көрсете отырып рәсімдердің болуын:

1) минималды жабдықтың тізімі (MEL), ол MNPS-пен әуе кеңістігінде ұшуға қажет минималды жабдықты белгілейді.

2) ұшу экипажының құрамы мен тәжірибесіне қойылатын талаптар;

3) стандартты рәсімдер кезінде;

4) күтпеген жағдайда, тиісті әуе кеңістігіне жауапты орган белгілеген жағдайларды қоса рәсімдер әзірленген.

5) хабарламаны бақылау және ұсыну;

6) Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына толықтырулар әзірленді.

6. MNPS әуе кеңістігінде ӘК ұшуға рұқсат беруі пайдаланушы сертификатының пайдалану ерекшеліктеріне жазылады.

Бұйрыққа 7-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
25-қосымша

Жолаушыларға арналған карточканың үлгілік мазмұны

Р/с№	Жолаушыларға арналған қауіпсіздік жөніндегі нұсқаулықтың міндетті тармақтарының тізбесі	Мазмұны
		Қол жүгін дұрыс орналастыру;

1.	Кабинаның қауіпсіздік аспектілері	<p>Жоғарғы багаж сөрелерін ашқанда абай болу керек; Жолдар мен жолдар арасындағы кеңістіктің бітелуіне жол бермеу;</p> <p>Сервистік үстелдердің, креслолардың арқалықтарының, аяқ тіректерінің, борттық ойын-сауық жүйесінің (IFE) және иллюминатор перделерінің жерде қозғалу, ұшу және қону кезіндегі тиісті жағдайы.</p>
2.	Байлау белдіктерін және басқа элементтерді пайдалану	<p>Байлау белдіктерін және/немесе иық белдіктерін қашан және қалай бекітуге, реттеуге және ашуға болады;</p> <p>Балаларды байланыстыру жүйелерін пайдалану туралы ақпарат.</p>
3.	Оттегі маскаларының орналасуы және қолданылуы (егер қажет болса)	<p>Жолаушының әрекеттері:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Маска алыңыз; - оттегімен қамтамасыз етуді белсендіріңіз; - масканы киіңіз және бекітіңіз; <p>Талап басқа жолаушыға көмектеспес бұрын жолаушының маскасын киіп, бекітуі;</p>
4.	Құтқару кеудешелерін немесе жеке жүзу құралдарын орналастыру және пайдалану	<p>Оларды орналастыру орнын көрсету (әртүрлі орналастыру орындарын қоса);</p> <p>Құтқару кеудешелерін сақтау орнынан қалай алып тастауға және қаптамадан шығаруға болады;</p> <p>Қажет болған жағдайда құтқару кеудешесін кию және үрлеу әдісі және ондағы жарық-сигналдық жабдық;</p> <p>Креслоларды жүзу құралы ретінде пайдалану.</p>
5.	Авариялық шығу (қанатқа шығуды қоса алғанда)	<p>Орналасқан жері;</p> <p>Шығу жолын ашу тәсілі, оның ішінде апаттық люктің қақпағы бар әрекеттер, егер ол алынбалы болса;</p> <p>Шығу жолын ашпас бұрын ӘК сыртынан қауіпті кедергілердің (яғни от, су, қоқыс) жоқтығын тексеру;</p> <p>Жарамсыз шығу;</p> <p>Егер қандай да бір шығу (шығу) жарамсыз болса, кетудің балама жолдары;</p>

		<p>Қол жүгін бортта қалдыру қажеттілігі;</p> <p>Қосалқы эвакуациялау құралдарынсыз шығу жолдары арқылы әуе кемесінен шығу әдісі;</p> <p>Шығу биіктігі туралы ақпарат;</p> <p>Бұрандалар туралы ақпарат;</p>
6.	Шығу жолдары және эвакуация маршруттары	<p>Әуе кемесінің ішіндегі шығу жолдарының сипаттамасы;</p> <p>Авариялық жарықтандыру жүйесі (әк авариялық шығу жолын таңбалаудың нысаны, мақсаты, түсі және еден бетіне жақын орналасуы);</p> <p>Екі палубалы ӘК-де орын ауыстыру;</p> <p>Қанат бойымен жерге немесе суға жылжу;</p> <p>Жер немесе су арқылы әуе кемесінен алыс жылжу;</p>
7.	Эвакуацияның қосалқы құралдары	<p>Қолда бар жабдықтарды орналастыру орындары (мысалы, құтқару салы, үрлемелі трап-сал);</p> <p>Қолда бар авариялық салды (салдарды) сақтау орны, оны алу және пайдалану;</p> <p>Үрлемелі трапты (траптарды) толтыру әдісі;</p> <p>Құтқару салына немесе үрлемелі баспалдаққа отырғызу әдісі, соның ішінде нәрестелер мен балалармен;</p> <p>Шығу арқылы, оның ішінде сәбилермен және балалармен ӘК қалдыру әдісі;</p> <p>Эвакуация кезінде биік өкшелі аяқ киімді шешіп алу қажеттілігі;</p>
8.	Қауіпсіз поза:	<p>Орындық түріне байланысты дұрыс әдіс;</p> <p>Балама қауіпсіз позалар (мысалы, жүкті әйелдерге, сәбилерге, балаларға, ұзын бойлы және үлкен жолаушыларға арналған);</p>
9.	Портативті электрондық құрылғыларды (PED) пайдалану және сақтау.	
10.	Темекі шегетін құрылғыларды (мысалы, темекі, түтік, темекі, электронды темекі шегу және т. б.) пайдалануға шектеулер.	
11.	ҚР НҚА талаптарына сәйкес қауіпсіздікті қамтамасыз етудің кез келген басқа аспектілері.	

Бұйрыққа 8-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында

Ұшу деректерін жазу құрылғыларының параметрлік сипаттамалары

№/ №	Параметр	Қолданылуы	Ауқым өлшемдер	Үлгілер және тіркеу деректердің макс. интервалы (с)	Дәлдік шектері (FDR оқылатын деректерімен салыстырғанда көрсеткіштердің кіріс сигналдары)
1	Уақыт (UTC, егер қамтамасыз етілсе, басқа жағдайларда салыстырмалы кері санақ уақыт немесе синхрондау GNSS бойынша уақыт)		24с	4	Әр сағат үшін ± 0,125 %
2	Барометрлік биіктік		-300 м (-1000 фут) бастап ӘК ең жоғары сертификатталға н абсолютті биіктіктігіне дейін +1500 м (+5000 фут)	1	±30 бастап ± 200м дейін (±100 бастап ± 700 фут дейін)
3	Құралдың жылдамдығы немесе ауа жылдамдық көрсеткіші		95 км/сағ бастап (50 кт) максимумға дейін VSo (1-ескерту) VSo-дан 1,2 VD-ға дейін (2-ескертпе)	1	±5%
4	Курс (ұшу экипажы үшін негізгі стандартты деректер)		360°	1	±2°
		Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін			± 5 % түпнұсқадағы

5	Қалыпты жылдамдау (8-ескертпе)	келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	-3 бастап +6 g дейін -3 бастап +6 g дейін	0,125 0,0625	деректер қатесін қоспағанда $\pm 1 \%$ максималды ауқым $\pm 5 \%$ түпнұсқадағы деректер қатесін қоспағанда $\pm 1 \%$ максималды ауқым
6	Тангажға сай орналасу		Не артық соған байланысты $\pm 75^\circ$ жұмыс диапазоны	0,25	$\pm 2^\circ$
7	Кренге сай орналасу		$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$
8	Радиохабар кезінде манипуляция		Қосу – өшіру (бөлек ереже)	1	
9	Әрбір қозғалтқыштың қуаты (3-ескертпе)		Бүкіл диапазон	1 (әр қозғалтқышқа)	$\pm 2\%$
10	Экипаж кабинасында жалғасқанатшаның орналасуын және оларды басқару органын таңдау		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	2	$\pm 5\%$ немесе пилоттың көрсетуімен
11	Экипаж кабинасында алғықанатшалардың орналасуын және оларды басқару органын таңдау		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	2	$\pm 5\%$ немесе пилоттың көрсетуімен
12	Татылу күші реверсі тетігінің орналасуы		Алынған, аралық орналасуы және реверс кезінде	1 (әр қозғалтқышқа)	
	Жер интерцепторлардың/ауа				Егер ерекшелік ретінде жоғары

13	тежегіштерінің орналасуын таңдау (орналасуын таңдау)		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	1	дәлдікті талап етпесе, $\pm 2\%$
14	Сыртқы ауа температурасы		Датчик диапазоны	2	$\pm 2^\circ\text{C}$
15	Автопилотты қосу немесе өшіру/автоматты тарту/автоматты ұшуды басқару жүйелері режимі		Қолайлы комбинациясы бөлек әрекеттер	1	
16	Бойлай жеделдету (8-ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	$\pm 1\text{ g}$ $\pm 1\text{ g}$	0,25 0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі қатені қоспағанда $\pm 0,05\text{ g}$ $\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі қатені қоспағанда $\pm 0,05\text{ g}$
17	Көлденең жеделдету (8-ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан	$\pm 1\text{ g}$ $\pm 1\text{ g}$	0,25 0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі қатені қоспағанда $\pm 0,05\text{ g}$ $\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі

		мемлекетке ұсынылған өтінім			қатені қоспағанда ±0,05 g
18	Пилоттың іс-әрекеті және/немесе басқару беттерінің орналасуы – негізгі басқару органдары (тангаж, крен, желу) (4 және 8-ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Барлық диапазон Барлық диапазон	0,25 0,125	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±2° Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±2°
19	Биіктік рулінің триммерінің орналасуы		Барлық диапазон	1	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±3 %
20*	Радио биіктік өлшегіш арқылы биіктік		6-дан 750 м дейін (20-дан 2500 фут дейін)	1	±0,6 м (±2 фут) немесе ±3%, қайсысы 150 м (500 фут) төмен және ±5% 150 м (500 фут) жоғары болса
21*	Сәуледен тігінен ауытқу (глиссада ILS/GNSS/ GLS, MLS орнының бұрышы, IRNAV/IAN тігінен ауытқу)		Хабарлау дабылдарының диапазоны	1	±3%
22*	Сәуледен көлденең ауытқу (ILS/GNSS/GLS, бағытты радиомаяк, MLS азимуты, IRNAV/IAN көлденең ауытқуы)		Хабарлау дабылдарының диапазоны	1	±3%

23	Маркерлік радиомаяктарды өту		Жеке	1	
24	Орталықтандырылған сигнализациялар жүйесі		Жеке	1	
25	Навигациялық қабылдағыштың NAV жиіліктерін таңдау		Барлық диапазон	4	Қондыруға байланысты
26*	DME 1 және 2 бойынша қашықтық (ҰҚЖ шегінен бастап қашықтықты қоса алғанда (GLS) және екінші шеңберіне кету нүктесіне дейінгі қашықтық (IRNAV/IAN)) (5 және 6-ескертпелер)		0 – 370 км (0 – 200 м. миль)	4	Қондыруға байланысты
27	"Әуе – жер" статусы		Жеке	1	
28*	GPWS/TAWS/GCAS (қалқымалы дисплей жағдайын қосқанда, жер дисплейі режимін таңдау) және (жерге жақындау туралы ескертулер және кеңес беру хабарламалар түрінде сигнал беру) және ("қосу/өшіру" қосқышының орналасуы)		Жеке	1	
29*	Шабуыл бұрышы		Барлық диапазон	2	

30*	Әрбір гидравликалық жүйе (төмен қысым)		Жеке	2	
31*	Навигациялық деректер (ендік/бойлық, жол жылдамдығы мен ауытқу бұрышы) (7-ескертпе)		Жеке	4	Қондыруға байланысты
32*	Шасси мен шассиді басқару тұтқасының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
33*	Ж о л жылдамдығы		Қондыруға байланысты	1	Деректерді барынша нақты жүйеден алу
34	Тежегіштер (сол және оң жақтағы тежегіштің қысымы, сол және оң жақтағы тежегіштер педалінің орналасуы)		(Максимальді өлшенетін тежегіштер диапазоны, бөлек немесе барлық диапазон)	1	± 5 %
35*	Қозғалтқыш жұмысының қосымша параметрі (қысым көтерілуінің деңгейі (EPR), айналым саны N1, нақты діріл деңгейі, айналым саны N2, шығарылған газдар температурасы, (EGT), отын шығыны, қозғалтқышты тоқтату рычагының орналасуы, айналым саны N 3 , қозғалтқышқа жанармай беруді	Қозғалтқышқа жанармай беруді өлшеу клапанының орналасуы; типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	Әр қозғалтқыш әр секундта	

	өлшеу клапанының орналасуы)				Қондыруға байланысты
36*	TCAS/BCPS (ауа қозғалысы туралы мәліметтерді беру және соқтығыстарды ескерту жүйелері/соқтығыстарды ескерту борттық жүйе)		Жеке	1	Қондыруға байланысты
37*	Жел ығысу дабылы		Жеке	1	Қондыруға байланысты
38*	Таңдалған барометрлік қысымды орнату (пилот, екінші пилот)		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
39*	Таңдалған биіктік (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
40*	Таңдалған жылдамдық (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
41*	Мах таңдалған сан (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
42*	Таңдалған тік жылдамдық (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
43*	Таңдалған бағыт (барлық пилотпен таңдалған		Қондыруға байланысты	1	

	жұмыс режимдері)				Қондыруға байланысты
44*	Таңдалған ұшу жолы (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері) (белгіленген жолдың курсы/ сызығы (DSTRK), жол бұрышы, қонуға кірудың соңғы кезеңі (IRNAV/IAN))			1	Қондыруға байланысты
45*	Таңдалған шешім қабылдау биіктігі		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
46*	Электрондық ұшу аспаптары жүйесінің дисплей пішімі (EFIS) (пилот, екінші пилот)		Жеке	4	Қондыруға байланысты
47*	Көп функциялы дисплей/ қозғалтқыш дисплейі/дабыл дисплей пішімі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
48*	Айнымалы ток шиналар күйі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
49*	Тұрақты ток шиналар күйі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
50*	Қозғалтқыштың ауа шығару клапанының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
51*	ККҚ-дан Қозғалтқыштың ауа шығару клапанының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
52*	Компьютердің ақаулығы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
53*	Белгіленген күштің өзгеруі		Қондыруға байланысты	2	Қондыруға байланысты
54*	Қозғалтқыштың болжалды күші		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
55*	Есептелген центрлеу		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты

56*	Орталықтандыру ыдысындағы жанармай мөлшері (CG)		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
57*	Қолданылатын коллиматор индикаторы		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
58*	Қосу/өшіру парвизуалды дисплей		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
59*	Ұшу кезінде құлдырау дабылы, шайқау және штурвал итергіші автоматтының іске қосылуы		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
60*	Негізгі навигациялық бағдарлау жүйе (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Logan C, глиссаданың бағытты радиомаяғы)		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
61*	Мұздану туралы дабыл		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
62*	Әр қозғалтқыштың дірілі туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
63*	Әр қозғалтқыштың шекті температурасы туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
64*	Әр қозғалтқыштағы төмен май қысымы туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
65*	Әр қозғалтқыштың айналымының үлкейюі туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
66*				2	Егер ерекшелік ретінде жоғары

	Бағыттау рулі триммері бетінің орналасуы		Барлық диапазон		дәлдікті талап етпесе, $\pm 3\%$
67*	Элерон триммері бетінің орналасуы		Барлық диапазон	2	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, $\pm 3\%$
68*	Иілу немесе бүйірлік сырғу бұрышы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
69*	Мұздануға қарсы үздіксіз жүйенің және мұздануға қарсы үзік-үзік жүйенің ажыратқыштары ның орналасуы		Жеке	4	
70*	Гидравликалық қысым (әр жүйенің)		Барлық диапазон	2	$\pm 5\%$
71*	Герметизирленг ен кабина		Жеке	1	
72*	Экипаж кабиναςында биіктік рулі триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
73*	Экипаж кабиναςында элeрон триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
74*	Экипаж кабиναςында бағыттау рулі триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
	Экипаж кабиναςындағы ұшуды басқарудың барлық органдарындағы күштер (Барлық диапазон (± 311 N (± 70 lbf),		

75*	штурвал, штурвальдық бағанасы, бағыттау руль басқару педальдарындағ ы күштер)		±378 N (±85 lbf), 1 ±734 N (±165 lbf)	1	±5 %
76*	О қ и ғ а белгілегіші		Жеке	1	
77*	Күні		365 күн	64	
78*	ANP, немесе EPE, немесе ERU		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
79*	Кабинадағы барометрлік биіктік	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты (0-ден 40 000 футқа дейін ұсынылады)	1	Қондыруға байланысты
80*	Ұшақтың болжалды салмағы	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
81*	Командалық-пи лотаждық аспаптың (КПА) командалық сигналы (КС)	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Барлық диапазон	1	± 2°
82*	Тік жылдамдық	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен		0,25	Қондыруға байланысты

	кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	(32 фут/мин ұсынылады)
--	--	-------------------------	---------------------------

Ескертулер:

1. VSo – қону конфигурациясындағы тұрақты ұшудың тоқтау жылдамдығы немесе ең төменгі жылдамдығы "Қысқартулар мен белгілер" бөлімінде берілген.

2. VD – болжамды сүңгу жылдамдығы.

3. Қуатты анықтау үшін жеткілікті кіріс деректерін жазыңыз.

4. Басқару бетінің қозғалысы ұшқыштың басқару әрекетіне қайтымды болатын басқару жүйесі бар ӘК үшін "немесе" деген сөз қолданылады. Басқару бетінің қозғалысы ұшқыштың басқару әрекетіне қайтымсыз болатын басқару жүйелері бар ӘК үшін "және" сөзі қолданылады. Жеке секциялардан тұратын беттері бар ұшақтар үшін әрбір беттің орнын бөлек жазудың орнына әрекеттердің комбинациясын жазуға болады. Бастапқы басқару құралдарының ұшқыштың тәуелсіз ауытқуы бар әуе кемелерінде бастапқы басқару элементтерінің әрбір пилоттық ауытқуы бөлек жазылуы керек.

5. Сигнал цифрлық түрде болса.

6. Таңдаулы балама - INS немесе басқа навигациялық жүйеден алынған ендік пен бойлықты жазу.

7. Сигналдарды оңай қабылдауға болатын болса.

8. 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін ұшуға жарамдылығының жеке сертификаттары берілген ұшақтарды өлшеу диапазонына, сынамаларды іріктеудің және тіркеудің максималды интервалына, дәлдік шегіне немесе тіркеу рұқсатына қатысты осы қосымшадағы нұсқауларға сәйкес өзгерту қарастырылмаған.

Бұйрыққа 9-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу қағидаларына
27-қосымша

Деректерді жазудың борттық жүйелерінің параметрлік сипаттамалары

№	Параметр атауы	Минималды тіркеу диапазоны	Максималды тіркеу интервалы (с)	Минималдық тіркеу дәлдігі	Минималды тіркеу рұқсатының қабілеті	Ескертпе
1	Бағыт					
	а) Курс (магниттік немесе шынайы)	±180°	1	±2°	0,5°	Ең дұрысы, бағыт тіркеледі, егер жоқ болса ж е л у

						жылдамдық бұрышы тіркеледі
	б) желу жылдамдық бұрышы	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{ығу}$ $360^\circ/\text{сағ}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	а) тангажға байланысты орналасу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Ең дұрысы тангажға байланысты орналасу, егер жоқ болса тангаж жылдамдық бұрышы тіркеледі
	б) тангаж жылдамдық бұрышы	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{ығу}$ $360^\circ/\text{сағ}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					
	а) Крен бойынша орналасу	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Ең дұрысы крен бойынша орналасу, егер жоқ болса крен жылдамдық бұрышы тіркеледі
	б) Крен жылдамдық бұрышы	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{сағ}$	$2^\circ/\text{с}$	
4	Орналасқан жерін айқындау жүйесі:					
	а) Уақыт	24 сағ	1	$\pm 0,5 \text{ с}$	0,1 с	Ең дұрысы UTC уақыты, бар болса
	б) Ендік/ бойлық	Ендік: $\pm 90^\circ$ бойлық: $\pm 180^\circ$	2 (1, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($0,00015^\circ$ ұсынылады)	$0,00005^\circ$	
	с) Абсолюттік биіктік	-300 м (-1000 фут) әуе кемесінің ең жоғары сертификатта лған биіктігіне дейін	2 (1, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($\pm 15 \text{ м}$ ($\pm 50 \text{ фут}$ ұсынылады)	$1,5 \text{ м}$ (5 фут)	

	+1500 м (5000 фут)				
d) Жол жылдамдығы	0–1 000 уз	2 (1, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты (± 5 уз ұсынылады)	1 уз	
e) Жол желісі	0–360°	2 (1, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($\pm 2^\circ$ ұсынылады)	0,5°	
f) есепті қателік	Бар диапазон	2 (1, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты	Қондырғанға байланысты	Егер бар болса тіркеледі
5	Қалыпты жеделдету	– 3 тен + 6 g (*) дейін	0,25 (0,125, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($\pm 0,09$ g ұсынылады, бастапқы деректердегі қатені қоспағанда $\pm 0,45$ g)	0,004 g
6	Бойлай жеделдету	± 1 g (*)	0,25 (0,125, егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($\pm 0,015$ g ұсынылады, бастапқы деректердегі қатені қоспағанда $\pm 0,05$ g)	0,004 g
7	Көлденең жеделдету	± 1 g (*)	0,25 (0,125, Егер бар болса)	Қондырғанға байланысты ($\pm 0,015$ g ұсынылады, бастапқы деректердегі қатені қоспағанда $\pm 0,05$ g)	0,004 g
8	Сыртқы статикалық қысым немесе биіктік қысыммен)	34,4 мбар (3,44 дюйм рт. ст.) бастап 310,2 мбар (31,02 дюйма рт. ст.) дейін немесе датчиктің бар диапазоны	1	Қондырғанға байланысты (± 1 мбар ұсынылады (0,1 дюйм рт. ст.) немесе ± 30 м (± 100 фут) ден ± 210 м (± 700 фут) дейін	0,1 мбар (0,01 дюйм рт. ст.) немесе 1,5 м (5 фут)

9	Сыртқы ауа температурасы (немесе ауа ағындарының толық температурасы)	-50 ден +90 дейін С немесе датчиктің бар диапазоны	2	Қондырғанға байланысты (± 2 °С ұсынылады)	1 °С	
10	Аспаптық ауа жылдамдығы	Пилоттың өлшеу қондырғыларын жүйесін қондырғанға байланысты немесе датчиктің бар диапазоны	1	Қондырғанға байланысты (± 3 % ұсынылады)	1 уз (0,5 уз ұсынылады)	
11	Қозғалтқыштың айналымы	Шамадан тыс қозғалтқыштың айналымы шарттарын қоса алғанда барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	0,2 % бар диапазон	
12	Қозғалтқыштағы май қысымы	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты (± 5 % барлық диапазон ұсынылады)	Барлық диапазонның 2 %	
13	Қозғалтқыштағы май температурасы	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты (± 5 % барлық диапазон ұсынылады)	Барлық диапазонның 2 %	
14	Жанармайдың немесе қысымның шығыны	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 2 %	
15	Давление наддува	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 0,2 %	
	Тиімді күш/куатты анықтау үшін					* Жеткілікті параметрлер, мысалы EPR/N1 немесе айналым сәті/ Np нақты қозғалтқышқа сәйкес келетін, қалыпты режимде және

16	кажет, қозғалтқыштың күш/қуат/айналым сәтінің параметрлері*	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 0,1 %	де итеру риверсі қосылған жағдайында қозғалтқыштың қуатын анықтау мақсатында тіркеледі. Айналымның лақтыру мүмкіндігі шегін білу қажет.
17	Қозғалтқыштың газгенераторы айналымының саны (Ng)	0–150 %	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 0,2 %	
18	Еркін қуат турбинының айналымының саны (Nf)	0–150 %	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 0,2 %	
19	Хладагент температурасы	Барлық диапазон	1	Қондырғанға байланысты ($\pm 5 \text{ } ^\circ\text{C}$ ұсынылады)	1 $^\circ\text{C}$	
20	Желі кернеуі	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	1 В	
21	Цилиндрдің бастиегі температурасы	Барлық диапазон	Әр цилиндр әр секундта	Қондырғанға байланысты	Барлық диапазонның 2 %	
22	Жалғасқанатшаның орналасуы	Барлық диапазон немесе әр бөлек орналасуы	2	Қондырғанға байланысты	0,5°	
23	Ұшуды басқарудың негізгі беттерінің орналасуы	Барлық диапазон	0,25	Қондырғанға байланысты	2 % всего диапазона	
24	Жанармай мөлшері	Барлық диапазон	4	Қондырғанға байланысты	1 % всего диапазона	
25	Шығарылған газдың температурасы	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секундта	Қондырғанға байланысты	2 % всего диапазона	

26	Төтенше кернеу	Барлық диапазон	Әр қозғалтқыш әр секунда	Қондырғанға байланысты	1 В	
27	Триммер бетінің орналасуы	Барлық диапазон немесе әр бөлек орналасуы	1	Қондырғанға байланысты	0,3 % всего диапазона	
28	Шассидің орналасуы	Әр бөлек орналасуы *	Әр шасси әр 2 с	Қондырғанға байланысты		* Мүмкін болған жағдайда " алып тастау және құлыпта " және " шығарылды және құлыпта " орналасулары тіркеледі
29	Жаңа/бірегей әуе кемесінің сипаттамалары	Қажеттілік болғанда	Қажеттілік болғанда	Қажеттілік болғанда	Қажеттілік болғанда	