

**Қазақстан Республикасының әуе кеңiстігінде ұшудың негiзгi ережесiн бекiту туралы**

***Күшін жойған***

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2003 жылғы 17 шілдедегі N 712 қаулысы. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 103 Қаулысымен

      Ескерту. Күші жойылды - ҚР Үкіметінің 2012.01.18 № 103 (алғашқы ресми жарияланғанынан кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі) Қаулысымен.

      Қазақстан Республикасы Президентiнің "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану және авиация қызметi туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы заң күшi бар Жарлығын, "Азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу туралы" Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Заңын iске асыру, сондай-ақ заңнаманы одан әрi жетiлдiру және ұшу ережесiнiң сақталуын бақылау мақсатында Қазақстан Республикасының Yкiметi қаулы етеді:

      1. Қоса берiліп отырған Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде ұшудың негiзгi ережесi бекітілсiн.

      2. Осы қаулы қол қойылған күнiнен бастап күшiне енедi.

*Қазақстан Республикасының*

*Премьер-Министрi*

Қазақстан Республикасы

Үкіметінің

2003 жылғы 17 шілдедегі

N 712 қаулысымен

бекітілген

 **Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде ұшудың негiзгi**
**epeжеci**

 **1 тарау. Жалпы ережелер**

      1. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiндегi ұшудың негiзгi ережесi (бұдан әрi - ҚР ӘК ҰНЕ): "Азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу туралы" 2001 жылғы 15 желтоқсандағы Қазақстан Республикасы Заңының, Қазақстан Республикасы Президентiнiң "Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану және авиация қызметi туралы" 1995 жылғы 20 желтоқсандағы заң күшi бар Жарлығының; Қазақстан Республикасы Yкiметiнiң 1997 жылғы 28 ақпандағы N 285 қаулысымен бекiтiлген Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалану туралы ереженiң; 2000 жылғы 18 сәуiрдегi Қазақстан Республикасы Көлiк және коммуникациялар министрлiгiнiң Азаматтық авиация комитетi туралы ереженiң талаптарына сәйкес, сондай-ақ Халықаралық стандарттар және Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрi - ИКАО) ИКАО Конвенциясына қосымшаларында жазылған ұшуды жүргiзу және әуе қозғалысына қызмет көрсету саласындағы ИКАО ұсынатын практика негiзiнде әзiрлендi.

      ҚР ӘК ҰНЕ ұшудың негiзгi ережесiн, оны ұйымдастыруды, қамтамасыз етудi және орындауды, сондай-ақ Қазақстан Республикасы аумағында және әуе кеңістігінде әуе қозғалысын басқаруды регламенттейтiн Қазақстан Республикасы авиациясының қызметiндегi нормативтiк құқықтық кесiм болып табылады.

      Ұшудың негiзгi ережесi аспаптар бойынша ұшу ережесiн, көзбен шолып ұшу ережесiн, биiктiк өлшеуiштердi анықтау ережесiн, бақыланатын әуе кеңiстiгiнде тiгiнен, бойлай және бүйiрлеу эшелондау ережесiн және көзбен шолып қонуға бет алу ережесiн, әуеайлақтың жұмыс алаңында әуе кемелерінің қозғалысын басқару тәртібін қамтиды.

      Ұшудың Негiзгi ережесi, осы ереже үстiнен ұшып өтетiн аумаққа заң құзыретiн жүзеге асыратын мемлекет белгiлеген ережелерге қайшы келмеген жағдайда, олардың тұрған жерiне қарамастан, Қазақстан Республикасының ұлттық және тiркеу белгiлерi бар әуе кемелерiне қолданылады.

      Азаматтық және эксперименттiк әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етудi мемлекеттiк қадағалауды азаматтық авиацияның уәкiлеттi органы жүзеге асырады.

      Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде ұшудың негiзгi ережесi Қазақстан Республикасының азаматтық (меншiк нысанына қарамастан), эксперименттiк және мемлекеттiк авиациясына қолданылады.

      ҚР ӘК ҰHE әуе кемелерi және ұшуды ұйымдастыруға, қамтамасыз етуге және орындауға қатысатын тиiстi қызметтерi бар барлық тұлғалардың орындауы үшiн мiндеттi болып табылады.

      Ұшу ережесiн бұзған әрбiр жағдай заңнамада белгiленген тәртiппен мiндеттi тексеруге жатады. ҚР ӘК ҰHE талаптарын бұзғаны үшiн кiнәлi тұлғалар Қазақстан Республикасының заңнамалық кесiмдерiне сәйкес әкiмшiлiк және қылмыстық жауапкершiлiкке тартылады.

      Адамдарды iздестiруге және құтқаруға байланысты ұшуды ұйымдастыру және орындау кезiнде немесе дүлей зiлзалалар жағдайларында және өзге де төтенше жағдайларда азаматтық авиация ұйымдар басшыларының ҚР ӘК ҰНЕ-нда мазмұндалған белгiленген ережелерден, сондай-ақ экипаж мүшелерiнiң алдын ала келісімін ала отырып және адамдарды iздестiру және құтқару жөнiнде ұшу орындалатын жауапкершiлiк аймағында әуе қозғалысына қызмет көрсететiн органдарды (бұдан әрi - ӘҚҚ), Қазақстан Республикасының ұшу қауiпсiздiгiн қадағалайтын мемлекеттiк қадағалау уәкiлеттi органдарының өкiлдерiн хабардар ете отырып, әуе кемелерi экипаждарының ұшу және жұмыс уақыты нормаларын сақтаудан ауытқуға құқығы бар.

      Әуе кемесiнiң (бұдан әрi - ӘК) экипажы және ӘҚҚ диспетчерлiк органдарының персоналы ұшу кезiнде радиобайланыстың iстен шыққан, күтпеген жағдайлар туындаған кезде, сондай-ақ азаматтық әуе кемесiн басып алған кезде осы негiзгi Ереженiң 2-қосымшасында көрсетiлген талаптарға сәйкес iс-әрекет жасайды.

      Мемлекеттердiң ең төменгi абсолюттiк ұшу биiктiктерi мен оларды белгiлеу кезiнде пайдаланылатын өлшемдердi жариялауына қатысты талаптар ИКАО-ның 15-қосымшасының 1-толықтыруында қамтылған. Кедергiлерден ұшып өту өлшемдерi PANS-OPS II томының VI бөлiмiнде (8168-құжат) келтiрiлген.

      Әуе кемесiн ұшуда, сондай-ақ әуеайлақтың жұмыс алаңында басқару жалпы ережеге, ал ұшуда сонымен бiрге көзбен шолып ұшу ережесiне немесе аспаптар бойынша ұшу ережесiне сәйкес жүзеге асырылады.

      Ескерту. 1-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      2. Осы Ережеде пайдаланылатын негiзгi анықтамалар мен терминдер:

      Абсолюттiк биiктiк - теңiздiң орташа деңгейiнен вертикаль бойынша нүктенiң немесе нүкте ретiнде қабылданған объектiнiң деңгейiне дейiнгi қашықтық (MSL).

      Шешiм қабылдаудың абсолюттiк/салыстырмалық биiктiгi (DA/DH) - егер ұшқыш қонуға бет алуды жалғастыру үшiн бағдарлармен қажеттi көзбен шолып көру байланысын орнатпаған немесе әуе кемесiнiң кеңiстiктегi жағдайы қонудың қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпеген кезде қонуға дәл бет алу кезiнде екiншi шеңберге шығу басталуы тиiс болатын белгiленген абсолюттiк немесе салыстырмалық биiктiк. Шешiм қабылдаудың салыстырмалы биiктiгi (бұдан әрi - ШҚБ) ұшу-қону жолағының (бұдан әрi - ҰҚЖ) шегiнен асып түсуiнен бастап есептеледi.

      Кедергiлерден ұшып өтудiң абсолюттiк/салыстырмалы биiктiгi (ОСА/ОСН) - ҰҚЖ-ның тиiстi шегiнен асып түсуiнiң немесе тиiстi жағдайда кедергiлерден ұшып өтудiң тиісті өлшемдерiн сақтауды қамтамасыз етуге пайдаланылатын әуеайлақтан асып түсуiнiң ең төменгi абсолюттiк немесе ең төменгi салыстырмалы биiктiгi. Кедергiлерден ұшып өту биiктiгi қонуға бет алу дәл болмаған жағдайда ҰҚЖ шегiнен асып түсуiнен немесе егер оның асып түсуi әуеайлақтың асып түсуiнен 2 метрден астам кем болса, әуеайлақтың асып түсуiнен немесе ҰҚЖ шегiнен асып түсуiнен бастап есепке алынады. Қонуға көзбен шолып бет алу үшiн тосқауылдарды ұшып өту биiктiгi әуеайлақтың асып түсуiнен бастап есептеледi.

      Авиакомпания - азаматтық әуе кемелерiн пайдаланушының қолданыстағы сертификаты және жолаушыларды, багажды, жүк пен поштаны әуемен тасымалдауға және (немесе) авиациялық жұмыстарды орындауға лицензиясы бар заңды тұлға.

      Авариялық жағдай (кезең) - әртүрлi жағдаяттар кезiнде белгiсiздiк кезеңiн, қобалжу кезеңiн немесе зiлзала кезеңiн бiлдiретiн жай-күй.

      Авариялық хабарландыру - тиiстi қызметтер мен ұйымдарды iздестiру-құтқару қызметтерiнiң көмегiне мұқтаж әуе кемелерi туралы хабардар ету және осы қызметтер мен ұйымдарға қажеттi жәрдем көрсету мақсатында көрсетiлетiн әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң бiр түрi.

      Авариялық фактор - авиациялық оқиғаға әкелiп соғуы мүмкiн кез келген жағдай, құбылыс немесе жағдаят.

      Авиациялық оқиға - әуе кемесiн осы кеменiң, оның экипажының, басқа да авиациялық персоналдың қалыпты жұмыс iстеуiнiң бұзылуына байланысты ұшуды орындау мақсатына пайдаланған кезде орын алған немесе сыртқы жағдайлардың ықпалына байланысты және адам өлiмiне, елеулi зақымдануға, қирауға немесе әуе кемесiнен айырылуға әкеп соқтырған оқиға.

      Авиациялық оқиға (адам құрбандығынсыз) - борттағы адам өлiмiне байланысты емес, планердiң қуат элементтерi зақымдалған немесе эвакуация техникалық жағынан мүмкiн емес немесе орынсыз жерде әуе кемесiнiң қонуы кезiндегi авиациялық оқиға.

      Авиациялық жұмыстар - тапсырыс берушiнiң технологиялық және өндiрiстiк процестерiн (ауыл шаруашылығында, құрылыста, экспедицияларға қызмет көрсетуде) қамтамасыз ету мақсатында, сондай-ақ эксперименттiк және ғылыми-зерттеу жұмыстарын, санитариялық және табиғатты қорғау iс-шараларын, халыққа медициналық көмек көрсетудi, дүлей зiлзалалардың, авариялардың және апаттардың зардаптарын жоюды жүргiзу үшiн шаруашылықтың жекелеген салаларында авиация құралдармен орындалатын мамандандырылған операциялар.

      Авионика (борттық электрондық жабдық) - әуе кемесiнiң бортында пайдалануға арналған, оның электрлiк бөлiгiн қоса алғанда, кез келген электрондық құрылғы, оның iшiнде радиожабдық, ұшуларды автоматты басқару жүйесi және аспапты жабдық.

      Әуеайлақтағы атмосфералық қысым атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрмен (с.б.мм), миллибармен(Мбар) немесе ҰҚЖ шегi деңгейiнде гектопаскальмен (гпа) берiлген мәнi.

      Әуеайлақ (тiкұшақ айлағы, гидроәуеайлақ) - әуе кемелерiнiң, ұшуын, қонуын, басқарылуын, тұрағын және қызмет көрсетiлуiн қамтамасыз ету үшiн арнайы әзiрленген және жабдықталған жер немесе су учаскесi.

      Әуеайлақтық қозғалыс - әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы барлық қозғалыс, сондай-ақ әуеайлақ ауданында барлық әуе кемелерiнiң ұшулары.

      Әуе кемесi ұшулардың әуеайлақтық шеңберiне кiргенде, одан шыққан немесе оның шегiнде болған жағдайда, әуе кемесi әуеайлақ ауданында ұшуларды орындайтын болып саналады.

      Уақытша әуеайлақ - әуе кемелерiнiң жылдың белгiлi бiр мезгiлiнде ұшуларын қамтамасыз етуiне арналған және стационарлық ғимараттары мен жабдықтары жоқ, бiрақ белгiленген тәртiппен есепке алуға және тiркеуге жататын әуеайлақ.

      Таулы әуеайлақ - ойлы-қырлы жер бедерiнде және салыстырмалы биiктiгi 500 м және одан да асатын әуеайлақтың бақылау нүктесiнен (бұдан әрi - ӘБН) 25 км радиуста орналасқан әуеайлақ, сондай-ақ теңiз деңгейiнен 1000 м және одан астам биiктiкте орналасқан әуеайлақ.

      Санаттандырылған әуеайлақ - қонуға бет алуды және қонуды I, II, IIIА, IIIВ және IIIС санаттары минимумдары бойынша қамтамасыз ететiн байланыс құралдарымен және радиотехникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақ.

      Сыныпталған әуеайлақ - А, Б, В, Г, Д немесе E сыныпты әуеайлақ.

      Taғайындалған әуеайлақ - ұшу жоспарында немесе ұшуға тапсырмада белгiленген қону әуеайлағы ретiнде көрсетiлген әуеайлақ.

      Бiрлесiп орналасу әуеайлағы - оларда мемлекеттiк, азаматтық және эксперименттiк авиацияға жататын әуе кемелерi орналасатын азаматтық және әскери әуеайлақтар.

      Бiрлесiп пайдалану әуеайлағы - азаматтық әуе кемелерiнiң кестесi бойынша осы әуеайлақтарға тұрақты орналасу құқығынсыз ұшулар орындалатын әскери әуеайлақтар.

      Қосалқы әуеайлақ - егер тағайындалған әуеайлаққа ұшып бару немесе қону мүмкiн емес немесе қажетсiз болған жағдайда әуе кемесi бағыт алуы мүмкiн әуеайлақ.

      Қосалқыларға мынадай әуеайлақтар жатады:

      ұшу кезiндегi қосалқы әуе айлақ - егер ұшып көтерiлгеннен кейiн артынша қажеттiлiк туындаған және ұшып шығу әуеайлағын пайдалану мүмкiн болмаған жағдайда, әуе кемесi қонуды орындай алатын әуеайлақ;

      бағыттағы қосалқы әуеайлақ - егер бағыт бойынша ұшу кезiнде ол оқыс немесе апаттық жағдайға тап болғанда әуе кемесi қонуды орындай алатын әуеайлақ;

      тағайындалған жер үшiн қосалқы әуеайлақ - егер тағайындалған қону әуеайлағында қонуға мүмкiн емес немесе орынсыз болған жағдайда әуе кемесi ұшып бара алатын қосалқы әуеайлақ;

      сол сияқты өзiнен әуе кемесi ұшып шығатын әуеайлақ осы әуе кемесi бағытындағы қосалқы әуеайлақ немесе тағайындалған жердiң осы әуе кемесi үшiн қосалқы әуеайлағы болуы мүмкiн.

      Ұшулардың әуеайлақтық шеңберi - ол бойынша (немесе бөлiгi бойынша) ұшып көтерiлгеннен кейiн биiктiк алу, қонуға бет алу үшiн құлдилау, қонуды күту, әуеайлақ үстiнде ұшуды орындай алатын әуеайлақ ауданында белгiленген бағыт.

      Аэронавигациялық ақпарат - әуеайлақтардың нақты жай-күйiнiң сипаттамасын, әуеайлақ ауданында маневр жасаудың, әуе трассасының және олардың радио электр техникалық құралдармен жабдықтау тәртiбiн қамтитын мәлiметтер.

      Аэронавигациялық жанармай қоры - ұшу жоспарын өзгерту қажет болған жағдайда қосалқы әуеайлаққа бағыт алуға, бекiтiлген бағыттан ауытқуға, қарсы желдiң күшеюiне және басқа жағдайларға байланысты ұшып шыққан әуеайлақтан тағайындалған әуеайлаққа дейiн ұшып жету үшiн есептiк мөлшерден тыс жанармай.

      Аэростат - тығыздығы ауаның тығыздығынан аз, оның қабығындағы газ есебiнен көтеру күшi пайда болатын, ауадан (қоршаған ортадан) жеңiл ұшу аппараты.

      Аэростаттар:

      1) басқарылатын (дирижабль);

      2) шар нысанында қабығы бар басқарылмайтын (еркiн ұшатын) (стратостаттар, радиозондтар, ұшқыш-шарлар, секiргiш-шарлар, құтқарғыш шарлар);

      3) байлаулы (жылан тәрiздi) болып бөлiнедi.

      Аэроторап - оларда ұшуды және ұйымдастыру, орындау, сондай-ақ әуе қозғалысына қызмет көрсету, арнайы келiсiмдi және үйлестiрудi қажет ететiн жақын орналасқан әуеайлақтар.

      Барометрлiк биiктiк - бұл барометрлiк биiктiктi өлшеу шкаласында орнатылған, атмосфералық қысымның изобарикалық бетiне қатысты ұшу биiктiгi.

      Қауiпсiз биiктiк - әуе кемесiн жер (су) бетiмен немесе ондағы кедергiлермен соқтығысудан сақтауға кепiлдiк болатын ұшу биiктiгi.

      Ұшқышсыз, басқарылмайтын аэростат - еркiн ұшуда болатын, ауадан жеңiл ұшқышсыз әуе кемесi.

      Шайқалым - турбуленттiк атмосферада ұшу кезiнде әуе кемесiнiң ретсiз орын ауыстыруы. Шамалы шайқалым - күш түскен кезде +1,0-гe дейiн; күштi шайқалым - +1,0-ден және одан астам. Қондыру конфигурациясында - шамалы шайқалым +0,4-ке дейiн, күштi шайқалым +0,4-тен астам.

      Борт жабдығы - борттың керек-жарақ қорын және қосалқы бөлшектерiн қоспағанда, ұшу кезiнде әуе кемесiнiң бортында пайдалануға арналған заттар, оның iшiнде алғашқы көмек құралдары және апаттық құтқару жабдығы.

      Борттық ұшу-навигациялық жабдықтары - өлшеу, есептеу басқарушы жүйелер мен құрылғылардың, сондай-ақ ұшақ жүргiзудi (тiкұшақ жүргiзудi) ұшып көтерiлгеннен бастап қонғанға және ақпаратты экипажға беруге дейiн қолмен, автоматтандырылған, жартылай автоматты және автоматты түрде қамтамасыз етуге арналған әуе кемесiнiң бортындағы ақпаратты бейнелеу жүйесiнiң жиынтығы.

      Борттағы өзi жазғыш - авиациялық оқиғаларды тексеру кезiнде жерде және ұшу кезiнде әуе кемесiн пайдалану параметрлерi туралы ақпаратты сақтау мақсатында, сондай-ақ әуе кемесi экипажы мүшелерiнiң бiлiктiлiк дайындығына бақылау жасау үшiн әуе кемесiнiң бортында орнатылған өздiгiнен жазатын кез-келген аспап.

      Ұшу-қону жолағы - әуе кемесiнiң қонуы және ұшуы үшiн дайындалған құрлықтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгiленген тiк бұрышты учаскесi.

      Ұшақтың ұшып көтерiлуi - ұшақтың қозғалыс алу нүктесiнен бастап қауiпсiз жылдамдыққа (V 2 ) жету арқылы 10 м биiктiкке дейiнгi қозғалысы.

      Ұшып көтерiлу қашықтығы - ұшақтың жерден көтерiлу және қауiпсiз жылдамдыққа жету (V 2 ) нүктесiндегi ҰҚЖ шегiне қатысты старт нүктесiнен 10 м биiктiк нүктесiне дейiн өтетiн көлденеңiнен алғандағы ұзақтығы.

      Көру мүмкiндiгi - атмосфералық жағдайға байланысты және қашықтық бiрлiктерiмен бөлiнетiн күндiз жарық түспейтiн елеулi объектiлерде және түнде жарық түсiрiлген елеулi объектiлерде көру және айырып тану мүмкiндiгi.

      Тiгiнен көру мүмкiндiгi - жоғарыдан тiк төмен жер үстiндегi объектi көрiнетiн деңгейге дейiнгi жер бетiнен ең аз арақашықтық.

      ҰҚЖ-дағы көру мүмкiндiгi (ҰҚЖ-дағы көру мүмкiндiгiнiң қашықтығы) - ҰҚЖ осьтiк жол сызығында тұрған әуе кемесiнiң кабинасынан ұшқыш ҰҚЖ бетiнде таңбаланған белгiлердi немесе ҰҚЖ шектейтiн не осьтiк жол сызығын белгiлейтiн оттарды көруi мүмкiн шектегi арақашықтық.

      Жерден көру мүмкiндiгi - уәкiлеттi байқаушы (метеобайқаушы) хабарлайтын әуеайлақтағы көру мүмкiндiгi.

      Көзбен шолып қарағандағы метеорологиялық жағдай - бұлтқа дейiнгi арақашықтық ұзақтығының және белгiленген минимумға сәйкес келетiн немесе одан асып түсетiн бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгiнiң шамаларын бiлдiретiн метеорологиялық жағдай.

      Көзбен шолып ұшу - әуе кемесiнiң кеңiстiктегi жағдайын және оның тұрған жерiн табиғи көкжиек және жердегi бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу.

      Көзбен шолып ұшу (түнгi) - әуе кемесiнiң кеңiстiктегi жағдайын және оның тұрған жерiн табиғи көкжиек және жердегi жарық бағдары бойынша аспаптармен бiр мезгiлде бақылау арқылы анықталайтын кездегi түнде орындалатын ұшу.

      Векторлау (радиолокациялық дәлдеу) - радиолокатордың деректерiн пайдалану негiзiнде белгiлi бiр бағыттарды көрсету арқылы әуе кемелерiнiң навигациялық дәлденуiн қамтамасыз ету.

      Әуе жағдайы - әуе кемесiнiң және басқа объектiлердiң тiк және көлденең жазықтықтарда әуе кеңiстiгiнiң белгiлi ауданында бiр уақытта өзара орналасуы (әуе трассасында және олардан тыс бағыттарда, әуеайлақ ауданында, авиациялық жұмыстар ауданында).

      Әуе трассасы - әуе кемелерiнiң Ұшуына арналған және әуе қозғалысын басқару жүйесiнiң аэронавигациялық құрылғыларымен бақыланатын дәлiз түрiндегi әуе кеңiстiгi.

      Әуе қозғалысы - ұшуда немесе әуеайлақтың маневр жасау алаңында қозғалып жүрген барлық әуе кемелерi.

      Әуе қозғалысына қызмет көрсететiн әуе кеңiстiгi (бұдан әрi - ӘҚҚ) - әріптiк таңбалармен белгiленген (А-G) белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгi, оның шегiнде ұшулардың нақты белгiленген түрi орындалуы мүмкiн және ол үшiн ӘҚҚ және ұшулар ережесi белгiленген.

      Әуе кемесi - жер (cу) бетiнен шағыласқан ауамен өзара ықпалдасудан өзгеше, ауамен өзара ықпалдасуы есебiнен атмосферада өзiн-өзi ұстап тұратын ұшу аппараты.

      Апатқа ұшыраған әуе кемесі - ұшып шығу, ұшу немесе құлау кезiнде елеулi бүлiнген немесе толық қираған, сондай-ақ әуеайлақтан тыс мәжбүрлiкпен қонған әуе кемесi.

      Апаттық жағдайдағы әуе кемесi - өзiне немесе бортындағы адамдарға тiкелей қауiп төнген, не онымен радиобайланыс үзiлген және оның тұрған жерi белгiсiз әуе кемесi.

      Әуе шары - еркiн ұшудағы немесе зәкiрленген жағдайдағы, сфералық қабықшасы бар басқарылмайтын аэростат.

      Әуе кемесiнiң ұшу уақыты (ұшу уақыты) - жерден ұшып шығу және әрi қарай жылдамдық алып, жерден ажырау мақсатында жылдамдық алу үшiн ұшу режимiне ауыстырған сәттен бастап тiгiнен қондырғаннан кейiн қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) газын азайтуға ауыстыру сәтiне дейiнгi есептелетiн уақыт.

      Мәжбүрлi қону - жоспар бойынша ұшуды орындау мүмкiн болмайтын себептер бойынша әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қону. Ауысу биiктiгi - белгiленген эшолонға шығу үшiн барометрлiк биiктiк өлшеуiштiң қысым шкаласын 760 мм сынап бағанасы (1013,2 мбр) қысым мәнiне ауыстыру үшiн әуеайлақ ауданында орнатылған салыстырмалы/абсолюттiк биiктiк.

      Бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi және аспанның жартысынан көбiн жабатын 6000 метрден төмен тұрған, тiгiнен алғанда құрлық (су) бетi мен бұлттың ең төменгi қабатының төменгi шекарасының арасындағы қашықтық.

      Ұшу биiктiгi - тiгiнен алғандағы белгiлi бiр деңгейден әуе кемесiне дейiнгi қашықтық. Биiктiктер бастапқы есептеу деңгейiне байланысты: ақиқат, салыстырмалы және абсолюттiк болып бөлiнедi.

      Ақиқат ұшу биiктiгi - метрмен (фунтпен) көрсетiлетiн, осы уақыт сәтiнде әуе кемесi оның үстiнде тұрған жер немесе су бетiнiң нүктесiне дейiнгi әуе кемесiнен тiгiнен алғандағы қашықтық.

      Салыстырмалы ұшу биiктiгi - ұшу-қону жолағының шегi деңгейiнен, әуеайлақ деңгейiнен, жер бедерiнiң ең биiк нүктесiнен әуе кемесiне дейiнгi тiгiнен алғандағы аралық.

      Көзбен шолып қонуға бет алғандағы үзiлген биiктiк (VDP) - егер әуе кемесiнiң кеңiстiктегi қалпы немесе оның қозғалу параметрлерi қону қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпесе, екiншi шеңберге шығу маневрiн бастауы тиiс схемада көрсетiлген көзбен шолғандағы қону биiктiгi.

      Бұл биiктiк қандай жағдайда болмасын осы үлгiдегi әуе кемесi үшiн ұшуды пайдалану жөнiндегi нұсқаулықта белгiленген (бұдан әрi - ҰПН) екiншi шеңберге шығудың ең төменгi биiктiгiнен төмен болуы мүмкiн емес.

      Глиссада - қонуға бет алудың соңғы кезеңiнде тiгiнен дәлдеу үшiн белгiленген, әуе кемесiнiң төмендеу профилi.

      Рұқсаттың қолданылу шекарасы - әуе кемесiне берiлетiн диспетчерлiк рұқсаттың оған дейiн жарамды деп саналатын межесi (пунктi, нүктесi).

      Хабар жеткiзу геопунктi - оған қатысты әуе кемесiнiң орналасқан жерi хабарлануы мүмкiн белгiлi бiр географиялық бағдар.

      Дельтаплан, планер - қуат қондырғысы қозғалысқа келтiрмейтiн, ұшудың берiлген жағдайында қозғалыссыз қалатын, көтеру күшi негiзiнен жер бетiндегi аэродинамикалық реакциялар есебiнен пайда болатын ауадан ауыр әуе кемесi.

      Дирижабль - қуат қондырғысы арқылы қозғалысқа келтiрiлетiн, басқарылатын аэростат.

      Диспетчерлiк аймақ - жер бетiнен бастап белгiленген жоғары шекараға дейiнгi созылатын бақыланатын әуе кеңiстiгi.

      Диспетчерлiк аудан - жер бетiндегi белгiленген шекарадан бастап жоғары созылатын бақыланатын әуе кеңiстiгi.

      Диспетчерлiк рұқсат - диспетчерлiк қызмет көрсету органдары белгiлеген шартқа сәйкес қолданылатын әуе кемесiнiң экипажына диспетчер беретiн рұқсат.

      Диспетчерлiк ұсыным - экипаждың қалауы бойынша пайдаланылатын ұшуды орындауға қатысты шаралар қолдану жөнiнде экипажға ұсыным.

      Әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету мынадай мақсаттарда ұсынылады:

      1) маневр алаңда әуе кемелерiнiң бiр-бiрiмен және әуе кемелерiнiң кедергiлермен соғысып қалуын болдырмау;

      2) әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу мақсаттарында көрсетiлетiн қызметтер.

      Диспетчерлiк нұсқау - нақты жағдайда ұшқыштың нақты iс-әрекет орындауына ұйғарым жасайтын, әуе қозғалысына қызмет көрсету органының директивалық нұсқауы.

      Қонуға бет алуға байланысты тәуелдiктер - көршi ҰҚЖ осьтiк сызығының жалғасында тұрған әуе кемесiнде радиолокациялық эшелондау минимумдары белгiленген жағдайда қосарлас немесе қосарлас дерлiк жабдықталған бiр мезгiлде қонуға бет алу.

      Ұшуға тапсырма - экипаж, әуе кемесi туралы қажеттi мәлiметтердi қамтитын, ұшудың (ұшулардың) бағыты мен мақсатын анықтайтын белгiленген нысандағы құжат.

      Тыйым салынған аймақ - оның шегiнде әуе кемелерiнiң ұшуына тыйым салынған мемлекет аумағының немесе аумақтық суларының үстiнде белгiленген көлемдегi әуе кеңiстiгi.

      Ұшуға жасалған өтiнiм (алдын ала жасалған ұшу жоспары) - белгiленген уақытта әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi органға берiлетiн және ұшуды қамтамасыз ету үшiн қажеттi мәлiметтердi қамтитын белгiленген нысандағы құжат.

      Қонуға бет алу (ұшақтың) - ҰҚЖ деңгейiнiң үстiнде ұшу конфигурациясынан қонуға бет алу конфигурациясына ауысудың басталу биiктiгiнен 15 м биiктiкке дейiнгi ұшу кезеңi (9 м, жылдамдығы 200 км/caғ аз жылдамдықпен қонуға бет алған ұшақтар үшiн).

      Шеңбер бойынша қонуға бет алу - қону алдында әуеайлақ үстiнен шеңбер бойынша көзбен шолып ұшуды орындауды көздейтiн аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасына толықтыру.

      Көзбен шолып ұшу ережесi бойынша қонуға бет алу (бұдан әрi - КҰЕ) - көзбен шолып ұшу ережесiн сақтай отырып және көзбен шолып ұшулардың белгiленген минимумдары кезiнде орындалатын көзбен шолып ұшу кезеңi.

      Аспаптар бойынша ұшу ережелерi бойынша қонуға бет алу (бұдан әрi - AҰE) - радионавигациялық құралдарды пайдаланып, белгiленген схемамен аспаптар бойынша ұшу ережелерiне сәйкес орындалатын қонуға бет алу.

      Әуеайлақтық қозғалыс аймағы - әуеайлақ қозғалысының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн белгiленген әуеайлақ төңiрегiндегi және үстiндегi белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгi.

      Ұшу және қонуға бет алу аймағы - ұшу және қонуға бет алу кезiнде әуе кемелерiнiң маневр жасауын қамтамасыз ететiн әуеайлақ деңгейiнен екiншi эшелонның белгiленген биiктiгiне дейiнгi шекараны қосқандағы әуе кеңiстiгi.

      Қалыпты ұшулар аймағы (NOZ) - жалпы енi ҰҚЖ осьтiк сызығының жалғасынан бастап аралық қорғау аймағының таяу шекарасына дейiнгi екi еселенген қашықтыққа тең ҰҚЖ осьтiк сызығы жалғасының екi жағында орналасқан әуе кеңiстiгiнiң дәлiзi. Әдетте, қалыпты ұшулар аймағындағы шегiнен әуе кемелерiнiң маневрлерi диспетчердiң араласуынсыз орындалады.

      Қалыпты ұшу аймағының ұзындығы деп, ҰҚЖ шегiнен бастап, әуе кемесi ҰҚЖ осьтiк сызығын жалғастыруға шығатын нүктеге дейiнгi аралық есептеледi.

      Ұшуды шектеу аймағы - өз шегiнде әуе кемелерiнiң ұшулары белгiлi бiр жағдайлармен шектелген мемлекет аумағының немесе аумақтық суларының үстiндегi белгiленген көлемдегi әуе кеңiстiгi.

      Күту аймағы - белгiлi бiр көлемдегi әуеайлақ ауданында (аэроторапта) әдетте радионавигациялық нүктенiң (бұдан әрi - PHH) үстiнде белгiленген әуе кемелерiнiң қонуға бет алу және/немесе әуеайлақ аймағына жақындау кезегiн күтуiне арналған әуе кеңiстігi.

      Аймақтық навигация (RNAV) - әуе кемелерiне радиомаяктық навигациялық құралдардың қолданылу аймағының шегiнде немесе өздiгiнен басқарылатын құралдардың, немесе олардың құрамдастырымдарының мүмкiндiктерiмен анықталған шекте кез келген қолайлы траекториялар бойынша ұшуды орындауға мүмкiндiк беретiн навигация әдiсi.

      NOTAM хабарламасы - кез келген азронавигациялық жабдықты (немесе оның жұмыс регламентiн) iске қосу немесе өзгерту, қызмет көрсету және ұшу ережелер туралы ақпаратты; немесе қауіп-қатер, ұшулардың қауіпсіздігі үшiн маңызы аса зор уақтылы алдын алу туралы ақпаратты қамтитын хабарлама.

      Қозғалыс туралы ақпарат - ӘҚҚ органынан шығатын ұшқышты оның орналасқан жерiндегi немесе белгiленген ұшу бағытына жақын тұруы мүмкiн басқа да белгiлi немесе байқалып отырған әуе кемелерi туралы алдын алу үшiн берiлетiн және ұшқышқа қауiптi жақындасуды немесе соқтығысып қалуды болдырмауға көмектесетiн ақпарат.

      Авиациялық оқиға - ұшуды орындау мақсатында әуе кемесiн пайдалану кезiнде оның экипажының, басқа авиациялық персоналының осы кеменiң қалыпты жұмыс iстеуiнiң бұзылуына байланысты немесе сыртқы ортаның ықпалына байланысты болған, бiрақ авиациялық оқиғаға әкеп соқпаған оқиға.

      Әуе кемесiнiң командирi немесе экипаждағы аға пилот (ұшқыш) мамандығы, сондай-ақ ӘК экипажына басшылық жасауға, дербес ұша алатын және осы үлгiдегi әуе кемесiн басқару дайындығы және тәжiрибесi бар адам.

      Әуеайлақтың бақылау нүктесi - әуеайлақтың географиялық орнын анықтайтын әуеайлақтың ұшу алаңындағы шартты нүкте.

      Бақылау пунктi (бағдар) - оған қатысты әуе кемесiнiң тұрған жерiн анықтауға немесе хабарлауға мүмкiндiк беретiн белгiлi бiр географиялық бағдар.

      Қонуға бет алудың соңғы кезеңi - қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң белгiленген бақылау нүктесiнде (немесе нүктесiнде) басталатын, немесе ондай нүкте болмаған кезде аспап бойынша қонуға бет алу схемасының бөлiгi:

      1) стандарттық бұрылудың соңғы учаскесiнiң аяғында, тура қонуға арналған бұрылыста немесе "ипподром" үлгiсiндегi жақындау жолы сызығының бұрылысында, егер осындай жағдай көзделсе;

      2) жолдың қону сызығына шығу нүктесiнде қонуға бет алу схемасында; және одан қону орындалуы немесе екiншi шеңберге шығу басталуы мүмкiн әуеайлақ ауданының нүктесiнде аяқталады.

      Консультациялық әуе кеңiстiгi - белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгi немесе оның шегiнде әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетудi қамтамасыз ету белгiленген бағыт.

      Әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсету - уәкiлеттi органның ұшқыштарға ұшуларды қауiпсiз орындау немесе әуе кемелерiнiң қозғалысы үшiн ұсынатын консультациясы мен қажеттi ақпараттар және олар:

      1) бағыт бойынша ұшуға консультациялық қызмет көрсетумен (ұшуды байқаумен);

      2) әуежайға консультациялық қызмет көрсетумен (келетiн және кететiн әуе кемелерiне ақпарат берумен) қамтамасыз етiледi. Ақпараттар сипаты жағынан консультациялық болып табылады және ӘҚҚ (ӘҚБ) қызметтерiнiң рұқсатына негiзделмейдi;

      3) консультациялық радиолокациялық қызмет көрсетумен (радиолокациялық байқау негiзiнде консультациямен қамтамасыз етумен) қамтамасыз етiледi.

      Консультациялық бағыт - әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетудi қамтамасыз ететiн ұшу ақпараты ауданының шегiндегi бағыт.

      Бақыланатын әуеайлақ - онда әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлiк қызмет көрсету қамтамасыз етiлетiн әуеайлақ.

      Бақыланатын әуе кеңiстiгi - әуе кеңiстiгiнiң сыныпталуына сәйкес оның шегiнде АҰЕ бойынша ұшуларға және ҚҰЕ бойынша ұшуларға диспетчерлiк қызмет көрсету ұсынылатын белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгi.

      Бақыланатын ұшу - диспетчерлiк рұқсат болған кезде орындалатын және диспетчерлiк қызмет көрсетумен (ӘҚҚ) қамтамасыз етiлетiн әуе кемесiнiң кез келген ұшуы.

      Қауiпсiздiктiң ақырғы аймағы - ҰҚЖ сызығы жалғасуының екi жағында симметриялық түрде орналасқан және жолақтың аяғына жапсарлас жатқан ұшақ ҰҚЖ-ға дейiн ұшып жетпей қонған кезде немесе ҰҚЖ-дан тысқары шығып кеткен кезде зақымдану қатерiн азайтуға арналған аймақ.

      Тежеудiң ақырғы жолағы - ұшуға көтерiле алмаған жағдайда әуе кемесiн тоқтатуға арналған ақырғы қауiпсiздiк аймағының жер бетiнiң арнайы дайындалған тiк бұрышты учаскесi.

      Крейсерлiк эшелон - ұшудың едәуiр бөлiгi iшiнде төзiмдi бола алатын эшелон.

      Ұшу алаңы - әуеайлақтың бiр немесе бiрнеше ұшу жолақтары, рөлдеу жолдары, перрондар және арнайы мақсаттағы алаңдар орналасқан бөлiгi.

      Ұшу жолағы - әуеайлақтың ҰҚЖ-iн қауiпсiздiктiң ақырғы аймағын (бұдан әрi - ҚАА) және ақырғы тежеу жолағын (бұдан әрi - АТЖ) (егер олар көзделген болса) қамтитын және:

      1) әуе кемелерiнiң ұшуын және қонуын қамтамасыз етуге;

      2) ҰҚЖ-дан тысқары шығып кеткен әуе кемелерiнiң зақымдану қатерiн азайтуға;

      3) ұшу немесе қону уақытында үстiнен ұшып өтетiн әуе кемелерiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге арналған ұшу алаңының учаскесi.

      Жол сызығы - оның кез келген нүктесiндегi оның бағыты әдетте меридиандардың солтүстiк (ақиқат, магниттiк немесе шарттық) бағытынан бастап есептелетiн бұрыштық градуспен көрсетiлетiн әуе кемесiнiң жер үстiнде ұшу траекториясының проекциясы.

      Маркер - кедергiлердi немесе шекараларды (межелердi) белгiлеу үшiн жер деңгейiнен жоғары орнатылатын объект.

      Таңбаланған меже - оның орналасуы бұрыштық өлшеу - қашықтықты өлшеу жүйесi, радионавигациялық нүкте (бұдан әрi - РНН) немесе жеке жетектi радиостанциясының орнатылған жерi (бұдан әрi - ЖЖРС) немесе маркерлiк маяк бойынша белгiленетiн әуе трассасына (ұшу бағытына, дәлiзге) перпендикуляр тiк жазықтықтағы әуе кеңiстiгiндегi меже (нүкте).

      ӘҚҚ бағыты - ол әуе қозғалыстарына қызмет көрсетудi қамтамасыз ету мақсатында әуе кемелерiнiң қозғалыс тасқынын бағыттауға арналған белгiленген бағыт. Тиiстi жағдайларда әуе трассасын, консультациялық бағытты, бақыланатын немесе бақыланбайтын бағытты, келу немесе ұшып шығу бағытын белгiлеу үшiн пайдаланылады.

      Таулы жер - жер бедерi ойлы-қырлы және салыстырмалы биiктiгi 500 м және одан да астам 25 км радиустағы жер, сондай-ақ теңiз деңгейiнен биiктiгi 2000 м және одан да асатын жер.

      Төбелi жер - жер бедерiнiң салыстырмалы биiктiгi 200 м-ден 500 м-ге дейiн 25 км радиустағы жер.

      Жазық жер - жер бедерi салыстырмалы биiктiгi 200 м-ге дейiн 25 км радиустағы жер.

      Метеоконсультация - метеорологпен ұшуды орындауға байланысты нақты және/немесе күтiлетiн метеорологиялық жағдайларды талқылау; талқылау сұрақтарға жауаптарды қамтиды.

      Төмендеудiң ең төмен абсолюттiк (MDA)/ салыстырмалы биiктiгi (MDH) - қонуға дәл емес бет алу схемасында немесе шеңбер бойынша көзбен шолып қонуға бет алу схемасында көрсетiлген абсолюттiк/салыстырмалық биiктiк, одан төмен құлдилау бағдарлармен көзбен шолатын байланыссыз жүргiзiлмейдi. Биiктiк әуеайлақтың асып түсуiнен немесе ҰҚЖ-ның шегiнен асып түсуiнен бастап, егер оның асып түсуi әуеайлақтың асып түсуiнен 2 м кем болса есептелетiн болады.

      Аймақта ұшудың ең төмен абсолюттiк биiктiгi - ортасында радионавигациялық құралдар орналасқан таяудағы 30 метрге дейiн дөңгелектенген (көптеу жағына) көрсетiлген аймақта да барлық кедергiлердiң үстiнен 300 м немесе таулы жерде 600 м тiгiнен ең аз қорды қамтамасыз ететiн аспаптық метеорологиялық жағдайларда (бұдан әрi - АМЖ) пайдалануға жататын ең аз абсолюттiк биiктiк.

      Секторда ұшудың ең төмен абсолюттiк биiктiгi - авариялық сатылар да пайдаланылуы мүмкiн және ортасында радионавигациялық құралдар орналасқан радиусы 50 км шеңбер секторындағы барлық объектiлерден жоғары 300 м биiктiктiң ең төмен қорын қамтамасыз ететiн ең аз абсолюттiк биiктiк.

      Әуеайлақтың минимумы - көру мүмкiндiгiнiң, ҰҚЖ-дағы, бұлттардың төменгi шекарасындағы биiктiктi көру мүмкiндiгiнiң және тiгiнен алғандағы (немесе шешiмдi қабылдау биiктiгi - ШҚБ) көру мүмкiндiгiнiң ең төмен жол берiлетiн мәнi, бұл жағдайда осы әуеайлақта әуе кемесiнiң осы үлгiсiнiң ұшуы мен қонуын орындауына рұқсат етiледi.

      Авиациялық жұмыстар түрiнiң минимумы - жұмыстардың осы түрi үшiн белгiленген ұшулар ережесiн қолдана отырып авиациялық жұмыстар түрлерiн орындау рұқсат етiлетiн көру мүмкiндiгiнiң және бұлттардың төменгi шекарасы биiктiгiнiң ең төмен мүмкiндiктi мәнi.

      Әуе кемесiнiң минимумы - осы үлгiдегi әуе кемесiнде ұшу мен қонуды қауiпсiз жүргiзуге мүмкiндiк беретiн ҰҚЖ-дағы және бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгiн көру мүмкiндiгiнiң, тiгiнен алғандағы (немесе ШҚБ) көру мүмкiндiгiнiң ең төмен мүмкiндiктi мәнi.

      Әуе кемесi командирiнiң минимумы, әуе кемесi экипажы мүшесiнiң минимумы - бұл жағдайда ұшқышқа осы үлгiдегi әуе кемесiнде ҚҰЕ бағыты бойынша ұшуды, қонуды немесе ұшуды орындауға рұқсат етiлетiн көру мүмкiндiгiнiң, ҰҚЖ-дағы және бұлттардың төменгi шекарасы биiктiгiн (немесе ШҚБ) көру мүмкiндiгiнiң ең төмен мүмкiн мәнi.

      Крейсерлiк режимде биiктiктi алу - ұшақ массасының азаю дәрежесiне қарай абсолюттiк биiктiктiң өсуiн қамтамасыз ететiн крейсерлiк режимде ұшақты басқару.

      Қонуға бет алудың алғашқы учаскесi - қонуға бет алудың алғашқы кезеңiнiң бақылау нүктесi және қонуға бет алудың аралық кезеңiнiң бақылау нүктесi немесе тиiстi жағдайларда қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң бақылау нүктесi (немесе нүктелерi) арасында аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасының учаскесi.

      Тәуелсiз қосарлас ұшулар - қосарлас немесе қосарлас дерлiк жабдықталған ҰҚЖ-дан бiр мезгiлде ұшып шығу.

      Қонуға тәуелсiз қосарлас бет алу - жапсарлас ҰҚЖ осьтiк сызығының жалғасында тұрған әуе кемелерiнiң радиолокациялық эшелондау минимумдары орнатылмаған жағдайда қосарлас немесе қосарлас дерлiк жабдықталған ҰҚЖ-ға бiр мезгiлде қонуға бет алу.

      Жабдықталмаған ұшу-қону жолағы - қонуға көзбен шолып бет алуды орындайтын әуе кемелерiне арналған ҰҚЖ.

      Бағдарлармен қажеттi көзбен шолу байланыс - ұшқыштың әуе кемесiнiң орналасқан жерiн және ұшудың номиналдық траекториясына қатысты оның өзгеру жылдамдығын бағалауға жеткiлiктi уақыт iшiнде қонуға бет алу немесе зонасының көзбен шолу құралдары бiр бөлiгiнiң көру мүмкiндiгiн бiлдiредi.

      Бақыланбайтын әуе кеңiстiгi - бақылаудың континенттiк ауданы, бақылау ауданы, бақылау аймағы, бақылаудың әуеайлақтық ауданы немесе өтпелi аудан ретiнде анықталмаған әуе кеңiстiгiнiң бөлiгi, мұнда ӘҚҚ қызметi өкiлеттiкке ие емес және әуе кемесiнiң қозғалысына бақылауды жүзеге асыруға жауап бермейдi.

      Қонуға дәл бет алмау және қону - электрондық құралдардың көмегiмен қалыптасатын глиссада бойынша дәлдеудi пайдаланбай-ақ аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону.

      Жабдықталған ұшу-қону жолағы - төменде аталған ҰҚЖ үлгiлерiнiң бiреуi:

      1) қонуға бет алудың дәл емес жүйесi бойынша бет алу үшiн және көзбен шолу құралдарымен және ең болмағанда әуе кемесiн қонуға түзу бет алу бағытында дәлдеудi қамтамасыз ететiн көзбен шолып көруге болмайтын құралдардың қандай да болмасын түрiмен жабдықталған ҰҚЖ;

      2) ИКАО I санаты бойынша қонуға дәл бет алу үшiн жабдықталған ҰҚЖ. ILS жүйесiмен және ИКАО I санатты минимумы бойынша қонуға бет алуға арналған көзбен шолып көру құралдарымен жабдықталған ҰҚЖ;

      3) ИКАО II санаты бойынша қонуға бет алу үшiн жабдықталған ҰҚЖ. ILS жүйесiмен және ИКАО II санатты минимумы бойынша қонуға бет алуға арналған көзбен шолып көру құралдарымен жабдықталған ҰҚЖ;

      4) ИКАО III санаты бойынша қонуға дәл бет алуға жабдықталған ҰҚЖ. ҰҚЖ-ның барлық бетiне дейiн және өн бойында әрекет ететiн және ИКАО III санаты минимумы бойынша арналған және мыналар үшiн арналған:

      III А., жерге қонудың қорытынды кезеңiнде көзбен шолу құралдарын пайдалана отырып, көру мүмкiндiгiнiң алыстығы кемiнде 200 м (ЖҚБ бойынша шектелусiз) кезiнде қонуға бет алу және қону үшiн;

      III В., рөлдеу кезiнде көзбен шолу құралдарын пайдалана отырып, көру мүмкiндiгiнiң ұзақтығы кемiнде 50 м (ЖҚБ бойынша шектелусiз) қонуға бет алу және қону үшiн;

      III С., аспаптар бойынша қондыру және рөлдеу үшiн.

      Мұз қату - әуе кемесiнiң әртүрлi бөлiктерiнде мұздың қатуы. Қарқындылығына байланысты мынадай болып бөлiнедi:

      әлсiз - қанаттың алдыңғы жиегiне 0,5 мм/мин дейiн мұз қатқан кезде;

      орташа - қанаттың алдыңғы жиегiне 0,5 мм/мин бастап 1 мм/мин дейiн мұз қатқан кезде;

      қатты - қанаттың алдыңғы жиегiне 1 мм/мин астам мұз қатуы.

      Әуе қозғалысына қызмет көрсету - тиiстi жағдайларда ұшу-ақпараттық қызмет көрсетудi, авариялық құлақтандыруды, әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетудi, әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсетудi (аудандық диспетчерлiк қызмет көрсету, жақын келгенде диспетчерлiк қызмет көрсету немесе әуеайлақтық диспетчерлiк қызмет көрсету) бiлдiретiн жалпы термин.

      Желдiң жылдамдығы бойынша шектеулер - осы үлгiдегi әуе кемесiнiң ұшуын және қонуын қауіпсіз жүргізуге мүмкiндiк беретiн метеожағдайлар мен ҰҚЖ жай-күйiне байланысты желдiң бойлай және бүйiрлей соғу жылдамдығының шектi мүмкiндiктi мәнi, сондай-ақ авиациялық жұмыстардың осы түрiн орындауға рұқсат етілетін жағдайында желдiң соғу жылдамдығының шекті мүмкіндікті мәнi.

      Қауiптi жақындасу - әдейi емес және ұшу тапсырмасында көзделмеген әуе кемелерiнiң бiр-бiрiмен немесе басқа материалдық объектiлермен осы ережемен белгiленгеннiң жартысынан кем аралықта жақындасуы, оның нәтижесiнде олардың бiр-бiрiмен соқтығысу қаупi туындайды.

      Ұшуларды шектеу және оларды орындау тәртiбi - әуе кемесiнiң Қазақстан Республикасы әуе кеңiстiгiнiң жекелеген аудандарында (аймақтарда) ұшуларды орындаудың белгiленген тәртiбi.

      Ерекше жағдай - авиациялық техниканың тосыннан iстен шығуы немесе әуе кемесi мен жолаушылардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн экипаждан стандартты емес iс-қимылдар жасауды талап ететiн жағдайларға тап болуы нәтижесiнде пайда болатын жағдай.

      Қауiптi аймақ - өзiнiң шегiнде белгiлi бiр уақыт кезеңiнiң шектерiнде әуе кемелерінің ұшулары үшiн қауiп төндіретін қызметтi жүзеге асыру мүмкін болатын белгiленген көлемдегi әуе кеңiстiгi.

      Әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету органы; әуе қозғалысын басқару органы - ӘҚҚ диспетчерлiк пункттерi, сондай-ақ олар үшiн белгiленген аймақтарда және аудандарда өз құзыретi шегiнде әуе қозғалысын жоспарлау, үйлестiру және қызмет көрсету функцияларын атқаратын ведомстволық командалық және диспетчерлiк пункттер.

      Өтпелi қабат - өту биiктiгi мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңiстiгi.

      Өтпелi қабатта көлденеңнен ұшу тәртiбiмен ӘК ұшуларына тыйым салынады.

      Ұшу жоспары - әуе қозғалысына қызмет көрсету (басқару) органдарына ұсынылатын әуе кемесiнiң көзделiп отырған ұшуы немесе ұшудың бар бөлiгi туралы белгiлi бiр мәлiметтердi қамтитын белгiленген нысандағы құжат.

      Маневр жасау алаңы - перронды қоспағанда, әуе кемелерiнiң ұшуына, қонуына және рульдеуiне арналған әуеайлақтың бөлiгi.

      Ұшу уақыты - ұшу мақсатында қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) от алдыру басталған сәттен және тұраққа (перронға) рөлдеп жүруден кейiн соңғы қозғалтқышты өшiрген сәтке дейiнгi есептелетiн экипаждың (экипаж мүшесiнiң) жұмыс уақыты. Сол сияқты тiкелей тренажердың кабинасында ұшақтың кешендi тренажерiн (бұдан әрi - ҰКТ) пайдалана отырып экипаждың (экипаж мүшесiнiң) жұмысқа жұмсайтын уақыты.

      Әуе қозғалысында ұшу-ақпараттық қызмет көрсету ұшуларды қауiпсiз және тиiмдi орындау үшiн пайдалы консультацияларды және ақпаратты беру мақсатында қамтамасыз етiлетiн қызмет көрсету; ӘҚҚ-ның барлық түрлерiнде берiледi.

      ҰҚЖ шегi - әуе кемелерiнiң қонуы үшiн пайдаланылуы мүмкiн ҰҚЖ учаскесiнiң басталуы.

      Қону қашықтығы (қажеттi) - қону бетiнiң үстiнен 10,7 м биiктiкте орналасқан нүктеден бастап ӘК-тiң қонуы және толық тоқтауы үшiн қажеттi көлденеңi бойынша қажеттi қашықтық.

      I санатты қону минимумы - шешiм қабылдау биiктiгi кемiнде 60 м және не ҰҚЖ-да көру мүмкiндiгi кемiнде 800 м, не көрiну қашықтығы кемiнде 550 м-дей аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

      II санатты қону минимумы - шешiм қабылдау биiктiгi 60 м-ден кемiрек, бiрақ 30 м-ден кем емес және не ҰҚЖ-да көрiну қашықтығы 400 м, не ҰҚЖ-да көрiну қашықтығы 350 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

      III А санатты қону минимумы - шешiм қабылдау биiктiгi 30 м-ден кем немесе шешiм қабылдау биiктiгi бойынша шектелусiз, ҰҚЖ көрiну қашықтығы 200 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

      III В санатты қону минимумы - ШҚБ-ға дейiн 15 м-ден кем, не шешiм қабылдау биiктiгi бойынша шектеусiз және ҰҚЖ-да көрiну қашықтығы 200 м-ден кем, бiрақ 50 м-ден кем емес аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону;

      III С санатты қону минимумы - шешiм қабылдау биiктiгi және ҰҚЖ-да көрiну қашықтығы бойынша шектеусiз, аспаптар бойынша қонуға дәл бет алу және қону.

      Бағдардан айырылу - ұшқыш (экипаж) белгiленген ұшуды жалғастыру үшiн қажеттi дәлдiкпен өзiнiң тұрған жерiн анықтай алмайтын жағдай.

      Қосарлас дерлiк ҰҚЖ - жалғастырылған осьтiк сызықтың түйiсу/ажырасу бұрышы 15 градус немесе одан да кем болып табылатын бiр-бiрiмен қиылыспайтын ҰҚЖ.

      Көзбен шолып ұшу ережесi (бұдан әрi - КҰЕ) - әуеде әуе кемелерi мен басқа да материалдық объектiлердiң арасында ұшқыштың әуе жағдайын көзбен шолып байқауы арқылы белгiленген аралықтар сақталатын ереже.

      Аспаптар бойынша ұшу ережесi (бұдан әрi - АҰЕ) - ӘҚҚ органдары тарапынан мiндеттi бақылау жағдайында пилотаждық-навигациялық ұшуларды орындауды және олардың әуе кемелерiнiң арасындағы эшелондаудың белгiленген аралықтарды қамтамасыз етуiн көздейтiн ереже.

      Қонуға көзбен шолып бет алу ережесi - АҰЕ бойынша ұшу кезiнде қонуға бет алу рәсiмiн реттейтiн ереже, бұл жағдайда аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы iшiнара немесе толық сақталмайды және бет алу жер үстiндегi көзбен шолу бағдары бойынша орындалады.

      Әуеайлақтан асып түсу - ҰҚЖ-ның ең жоғары нүктесiнiң абсолюттiк биiктiгi (қону алаңының ең жоғары нүктесi).

      ҰҚЖ шегiнен асып түсу - ҰҚЖ шегi бетiнiң теңiз деңгейiнен асып түсуi.

      Қонуға бет алудың ұйғарылып отырған уақыты - бұл ӘҚҚ органының есебi бойынша келетiн әуе кемесi кiдiруден кейiн күту пунктiнен шығып қонуға бет алуын аяқтау үшiн кететiн уақыт. Күту пунктiнен нақты шығу уақыты қонуға бет алуды орындауға диспетчерлiк рұқсатқа байланысты.

      Аспаптық метеорологиялық жағдайлар - көру мүмкiндiгi қашықтығы, бұлттарға және бұлттардың төменгi шекарасы биiктiгiне дейiнгi қашықтық шамаларымен көрсетiлген және аспаптық әдiспен анықталған метеорологиялық жағдайлар.

      Қону алдындағы түзу - төртiншi бұрылудан шығу нүктесiнен жерге қону нүктесiне дейiнгi қонуға бет алу схемасының қорытынды бөлiгi.

      Аралық қорғаныш аймағы - қонуға тәуелсiз қосарлас бет алу кезiнде - бұл екi ҰҚЖ-ның жалғасып жатқан осьтiк сызықтарының арасындағы ортасында орналасқан және оған әуе кемесi қонуға бет алған кезде кез келген қатер төнген аралас ҰҚЖ-на қонуға бет алуды орындайтын әуе кемесiнiң маневрiн басқару үшiн диспетчердiң араласуы қажет болатын белгiлi бiр көлемдегi әуе кеңiстiгiнiң дәлiзi.

      Аралық қорғаныш аймағының ұзындығы ҰҚЖ-ның таяу шегiнен тiгiнен алғандағы эшелондауы 300 м немесе бойлық эшелондау 5-10 км болатын екi ҰҚЖ-ның ұзына бойы созылған осьтiк сызығында орналасқан әуе кемелерiнiң арасындағы аралық азаятын нүктеге дейiн анықталады.

      Аралық қорғаныш аймағының мәнi мынадай, қосарлас ҰҚЖ бiр мезгiлде бет алған әуе кемелерiнiң бiреуi аралық қорғаныш аймағына шыққан жағдайда эшелондауды қамтамасыз ету үшiн диспетчердiң араласуы қажет.

      Қонуға бет алудың аралық учаскесi - қонуға бет алудың аралық кезеңi бақылау нүктесi мен қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң бақылау нүктесiнiң (немесе нүктенiң) арасындағы немесе керi схеманың, "ипподром" үлгiсiндегi схемамен немесе есептеу әдiсiмен жүргiзiлетiн жол сызығының шетi мен қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң бақылау нүктесi (немесе нүктенiң) арасындағы аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасының учаскесi.

      Мiндеттi хабар-ошар беру пунктi - ұшқыш ұшып өткенi туралы ӘҚҚ органының диспетчерiне хабарлауға мiндеттi әуе трассасындағы, бағытындағы, әуе дәлiзiндегi географиялық нүкте (бағдар), радионавигациялық нүкте (РНН).

      Күту пунктi - қасында диспетчерлiк рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесi қалуы көзбен шолып көру немесе өзге де құралдардың көмегi арқылы танылатын белгiлi бiр орын.

      Радиохабар - нақты станцияға (немесе станцияларға) жолданбайтын аэронавигацияға қатысты ақпаратты беру.

      Радиолокациялық бақылау - әуе кемелерiне ұшудың нақты траекториясынан едәуiр ауытқуға қатысты ақпаратты және хабарламаларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану.

      Радиолокациялық эшелондау - радиолокациялық көздерден алынған олардың орналасқан жерi туралы деректер негiзiнде жүзеге асырылатын әуе кемелерiнiң эшелондауы.

      Қону түзу сызығында бұрылу - әуе кемесiнiң алыстау жол сызығының аяқталған жерi мен қонуға бет алудың аралық немесе соңғы кезеңiнiң жол сызығы басталар жердегi орындайтын керi бұрылуы. Бұл жол сызықтарының бағыты қарама-қарсы болып табылмайды.

      Бөлек қосарлас операциялар - қосарлас немесе қосарлас дерлiк жабдықталған ҰҚЖ-ны бiр мезгiлде пайдалану, бұл жағдайда бiр ҰҚЖ тек қонуға бет алуға ғана, ал екiншi ҰҚЖ тек ұшуға ғана пайдаланылады.

      Әуеайлақ ауданы - әуеайлақтың және оған жапсарлас жатқан жерлердiң үстiнде көлбеу және тiк жазықтықта белгiленген шекарадағы әуе кеңiстiгi.

      Iздестiру-құтқаруды қамтамасыз ету ауданы (аймағы) - өзiнiң шекараларында ұшуларды iздестiру-құтқаруды қамтамасыз етуді жүзеге асырылатын аудан (аймақ).

      Iздестiру-құтқару жұмыстарының ауданы - апатқа ұшырау үстiндегi (ұшыраған) әуе кемесiнiң экипажын және жолаушыларын iздестiру және құтқару оның шекараларында жүзеге асырылатын аудан.

      Екпiн алуда орындалатын қашықтық - ұшатын ұшақтың екпiн алуы үшiн орындалатын және жарамды деп жарияланатын ҰҚЖ-ның ұзындығы.

      Ұшуда орындалатын қашықтық - екпiн алуда орындалатын қашықтық пен егер ол көзделген болса, еркiн аймақ ұзындығының қосындысы.

      Үзiлген ұшудың орындалатын қашықтығы - екпiн алудың орындалатын қашықтығымен егер ол көзделген болса, тежеудiң соңғы жолағы ұзындығының қосындысы.

      Орындалатын қону қашықтығы - қонғаннан кейiн ұшақтың екпiн алуы үшiн орындалатын және жарамды деп жарияланатын ҰҚЖ-ның ұзындығы.

      Ұшып келудiң есептiк уақыты - әуе кемесiнiң қиырдағы жетектi радиостанцияға (бұдан әрi - ҚЖРС) немесе әуеайлақтың жеке жетектi радиостанциясына (бұдан әрi - ЖЖРС) (радиоқұралдары болмағанда КТА) шығуының есептiк уақыты.

      Әуе кемесінің ұшу тәртiбi - әуе кемесiнiң әртүрлі кезеңіндегі ұшу параметрлерi.

      Кету (қайтып оралу) шебi - одан қосалқы әуеайлаққа кеткен жағдайда қосалқы әуеайлаққа ұшып келгеннен кейiн борттағы отынның мөлшерi шеңбер биiгiнде кемiнде 30 минут ұшуға жетуiн ұшқыштың есептеу шебi.

      Басқаруды тапсыру шебi - әуе қозғалысына тiкелей қызмет көрсету және әуе кемесiне диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз етуге жауапкершiлiк бiр диспетчерлiк органнан екiншiсiне берiлетiн белгiленген шеп.

      Ұшақ - осы ұшу жағдайында қозғалыссыз қалатын, ұшудың көтергiш күшi үстiңгi беттердегi негiзiнен аэродинамикалық реакциялардың есебiнен жасалатын қуат қондырғысымен қозғалысқа келтiретiн ауадан гөрi ауыр әуе кемесi.

      Еркiн аймақ - әуежай қызметiнiң бақылауындағы ұшақтың белгiленген мәнге дейiн жерден көтерiлгеннен кейiн биiктiктi алуы үшiн жарамды учаскесi ретiнде таңдап алынған немесе дайындалған екпiн алудың орындалатын қашықтығының шетiне жапсарлас жатқан жер үстiнiң немесе су бетiнiң тiк бұрышты учаскесi.

      Аса жеңiл ұшу аппараттары - әуе кемелерi (ұшу массасы 2700 кг дейiн), сондай-ақ аэростаттар, мотодельтапландар, дельтапландар, парапландар).

      Апат дабылы (ұшудағы авариялық жағдай туралы хабарлама) - әуе кемесiне және ондағы жолаушылар мен экипажға тiкелей қауiп төнген және дереу көмек көрсету қажет етiлетiн жағдайларда берiлетiн "Апатқа ұшырадым" дегендi бiлдiретiн халықаралық кодтық сигнал (SOS - телеграфтық, "MAYDAY" - радиотелефондық).

      Жедел сигнал - (ЬЬЬ - телеграфтық, PAN - жедел радиотелефондық) әуе кемесiне және ондағы жолаушылар мен экипажға төнген ықтимал қауiп жағдайында берiлетiн халықаралық сигнал.

      Шешiм қабылдаудың жылдамдығы - бұл кезде ең қажеттi қозғалтқышы iстен шыққан жағдайда ұшуды қауiпсiз тоқтатуға да, сол сияқты ұшуды қауiпсiз жалғастыруға да мүмкiн болатын ұшақтың екпiн алуының ең жоғарғы жылдамдығы.

      Күрделi метеожағдайлар - метеорологиялық көру мүмкiндiгi 2000 м және одан кем болатын және (немесе) бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 200 м және төмен болған кезде олардың жалпы мөлшерi 2 октанттан астам болатын жағдай.

      Слот - әуе кемесiнiң экипажына кестемен белгiленген немесе тағайындалған баратын әуежайға келу уақыты және/немесе ұшып шығатын әуежайдан жөнелтiлу уақыты.

      ӘҚҚ-ның тиiстi уәкiлеттi органы - өзiне осы әуе кеңiстiгiнiң шегiнде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауапкершілік жүктелетін мемлекет тағайындаған тиiстi уәкiлеттi орган.

      КҰЕ бойынша арнайы ұшу - көзбен шолып көру метеожағдайынан гөрi онша қолайлы емес метеорологиялық жағдайда ӘҚҚ органдары рұқсатымен диспетчерлiк аймақта орындалатын КҰЕ бойынша ұшу.

      ИКАО стандарты - ИКАО құжаттарында көзделген физикалық сипаттамаларға, конфигурацияға, ұшу және техникалық сипаттамаларына, материалдық бөлiктерге, персоналға және азаматтық авиация қызметi саласындағы ережеге қойылатын талаптар.

      Аспаптар бойынша ұшудың стандарттық бағыты (SID) - ӘҚҚ органы жоспарлаған стандарттық траектория бойынша әуеайлақ аймағынан шығуды және тиiстi бағыттар құрылымына көшудi қамтамасыз ету үшiн АҰЕ бойынша әуе кемелерiнiң ұшып шығу бағыты.

      Аспаптар бойынша келудiң стандарттық бағыты (STAR) - ӘҚҚ органы жоспарлаған бағыт бойынша ұшу құрылымынан стандарттық схемалардың бiрi бойынша қонуға бет алуды орындау үшiн мүмкiн болатын нүктеге немесе пунктке өтудi қамтамасыз ету үшiн АҰЕ бойынша әуе кемелерiнiң келу бағыты.

      Стандарттық керi бұрылу - әуе кемесiнiң берiлген жолдың дәл сол сызығына шығуы және ол бойынша керi бағытта жүруi мақсатында кейiннен қарама-қарсы бағытқа керi бұрылу арқылы берiлген жол сызығы жағына керi бұрылу орындалатын кездегi маневр.

      Стандарттық керi бұрылу бастапқы керi бұрылу бағытына байланысты "сол" жақты немесе "оң" жақты болып саналады.

      Стандарттық керi бұрылулар аспаптар бойынша қонуға бет алудың нақты жағдайларына байланысты көлбеу ұшу немесе төмендеу кезiнде орындалуы мүмкiн.

      Аралас операциялар - қосарлас немесе қосарлас дерлiк ҰҚЖ-ндағы ӘК-нiң қонуға бет алуды, ұшуды және қонуды бiр мезгiлде орындауы.

      Аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы - қонуға бет алудың бастапқы кезеңінің бақылау нүктесiнен немесе тиiстi жағдайларда белгiленген ұшып келу бағытының басталған жерiнен қонуды орындау мүмкiн болатын нүктеге дейiн, ал егер қону орындалмаса, 2-шеңберге шыққан кезде кедергiлерден ұшып өту өлшемдерi қолданылатын жердегi нүктеге дейiн кедергiлермен соқтығысып қалуды болдырмауды көздейтiн белгiленген талаптарды сақтау арқылы пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын күнiлгерi көзделген маневрлер сериясы.

      Күту аймағындағы ұшу схемасы - әуе кемесiне келесi жолғы рұқсатты күту кезiнде белгiлi бiр әуе кеңiстiгiнiң шегiнде қалуға мүмкiндiк беретiн күн бұрын белгiленген маневр.

      "Ипподром" үлгiсiндегi схема - әуе кемесiне қонуға бет алудың бастапқы учаскесiнде абсолюттiк биiктiктi азайтуға және/немесе керi cxeмaғa кiрудi орындау мүмкiн болмаған жағдайда әуе кемесiн жақындау жолының сызығына шығаруға мүмкiндiк беретiн cxeмa.

      Қонуға дәл бет алу схемасы - қону жүйесi беретiн бағыт және глиссада туралы ақпаратты пайдалану арқылы аспаптар бойынша қонуға бет алу схемасы.

      Қонуға дәл бет алу және қону - қонуға бет алу және қону санаттарымен анықталатын минимумдар кезiнде азимут пен глиссада бойынша дәл нысаналауды пайдалану арқылы аспаптар бойынша қонуға бет алу және қону.

      Уәкiлеттi орган - өз құзыретi шегiнде азаматтық авиация саласында мемлекеттiк саясатты iске асыруды, мемлекеттiк бақылау мен қадағалауды, азаматтық және эксперименттiк авиацияның қызметiн үйлестiру мен реттеудi және Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiн пайдалануды жүзеге асыратын мемлекеттiк басқару органы.

      Аэронавигациялық ақпараттың нұсқаухаты (бұдан әрi - ААН) - НОТАМ шығаруды немесе оны аэронавигациялық ақпарат жинағына (бұдан әрi - ААЖ) енгiзудi қажет етпейтiн, бiрақ ұшулардың қауiпсiздiгi мәселелерiне немесе аэронавигациялық, техникалық, әкiмшiлiк және заңдық мәселелерге қатысты ақпаратты қамтитын хабарлама.

      Ұшу экипажының мүшесi - ұшу уақыты iшiнде әуе кемесiн басқаруға байланысты оған мiндеттер жүктелген ұшу куәлiгi бар экипаж мүшесi.

      Экипаждың мүшесi - ұшу уақыты iшiнде әуе кемесiнiң бортында белгiлi бiр мiндеттердi орындау үшiн пайдаланушы тағайындаған адам.

      Пайдаланушы - әуе кемелерiн пайдаланумен шұғылданатын немесе осы салада өз қызметтерiн ұсынатын заңды нeмece жеке тұлға.

      Әуеайлақтың пайдалану минимумдары - әдетте, ҰҚЖ-да, көру мүмкiндiгi немесе көру алыстығы, абсолюттiк/салыстырмалы шешiм қабылдаудың биiктiгi (ШҚБ) немесе ең аз абсолюттiк/салыстырмалы төмендеу биiктiгi және бұлттылық параметрлері шамаларымен көрсетiлетiн ұшу немесе қону үшiн әуеайлақты пайдалануды шектеу.

      Өту эшелоны - барометрлiк биiктiк өлшеуiш шкаласының қысымын 760 мм (1013,2 мбр) сынап бағанасы қысымынан әуеайлақтың қысымына немесе теңiз деңгейiне келтiрiлген ең аз қысымға ауыстыру үшiн белгiленген эшелон.

      Өту эшелоны әуеайлақтағы (аэроторапта, ЭҚҚ ауданы бөлiгiндегi) төменгi қауiпсiз болып табылады.

      Ұшу эшелоны - 1013,2 мбар (гПа), 760 мм сынап бағанасының белгiленген қысым шамасына жатқызылған және қысымның белгiленген аралықтары шамасында осындай басқа да беттерден биiк тұратын тұрақты атмосфералық қысым бетi.

      Әуеайлақтың жұмыс алаңы - маневр жасау алаңы мен перроннан (перрондардан) тұратын әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және оларды рөлдеуге арналған әуеайлақ бөлігі.

      Ескерту. 2-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

 **2-тарау. Әуе кемелерi**

      3. Қазақстан Республикасы авиациясының әуе кемелерi тиiстiлiгiне қарай мемлекеттiк, азаматтық және эксперименттiк әуе кемелерi болып бөлiнедi.

      4. Әуе кемелерi басқарылатын және басқарылмайтын болуы мүмкiн. Басқарылатын әуе кемелерi ұшқыш басқаратын және ұшқышсыз басқарылатындар болып бөлiнедi.

      Ұшқыш басқаратынға ұшқанда ұшқыш немесе әуе кемесiнiң экипажы басқаратын әуе кемелерi жатады.

      Ұшқышсыз басқарылатын әуе кемелерiне ұшқышсыз ұшақтар, автоматты аэростаттар және басқа да жердегi (әуедегi) басқару пункттерiнен басқарылатын әуе кемелерi жатады.

      Басқарылмайтын әуе кемелерiне бос және байланатын аэростаттар, шар-зондтар, радиозондтар жатады.

      5. Әрбiр әуе кемесiне оған берiлген мемлекеттiк және/немесе тiркеу айырым белгiсi (борт нөмiрi) түсiрiлу тиiс және бұдан басқа:

      1) әуе кемелерiне түсiрiлген қосымша белгiлер мемлекеттiк және тiркеу белгiлерiн көзбен шолып ажыратуға қиындық келтiрмеуге тиiс;

      2) әскери әуе кемелерi үшiн қосымша белгiлер мен азаматтық әуе кемелерi үшiн арнаулы атауларды Қазақстан Республикасы Қарулы Күштерiнiң Әуе қорғанысы күштерiнiң қолбасшысы және пайдаланушы (уәкiлеттi органның келiсiмi бойынша) тиiсiнше белгiлейдi және әуе кемелерiне мемлекеттiк айырым белгiлерi ажыратуға қиындық келтiрмейтiндей етiп түсiрiледi.

      6. Әуе кемелерiнiң зауыттық, сертификаттық сынақтарды өткен, сондай-ақ бортында қабылдау-тапсыру актi, ұшу жарамдылығының экспорттық сертификаты мен ұшуға тапсырмасы болған кезде, сатушыдан алынған әуе кемесiн, айдап әкеткен жағдайларды қоспағанда, әуе кемелерiнiң қолданыстығы тiркеу туралы куәлiгiнсiз және ұшу жарамдылығы сертификатынсыз, сондай-ақ мемлекеттiк-тiркеу айырым белгiлерiнсiз немесе белгiленбеген үлгiдегi белгiлермен әуе кемелерiнiң ұшуына тыйым салынады.

      7. Азаматтық әуе кемесiнде мынадай кеме құжаттары:

      1) пайдаланушы Куәлiгiнiң көшiрмесi;

      2) сақтандыру полистерiнiң көшiрмелерi;

      3) әуе кемесiн мемлекеттiк тiркеу туралы куәлiк;

      4) ұшу жарамдылығы сертификаты;

      5) борт журналдары (ұшақтың, тiкұшақтың борт журналы, ұшақтың, тiкұшақтың санитариялық борт журналы);

      6) борттағы радиостанцияларға лицензия;

      7) ұшуда пайдалану жөнiндегi нұсқаулық;

      8) Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға N 6 Қосымшаның 2-қосылымына сәйкес әзiрленген Пайдаланушының ұшуларды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулық;

      9) ИКАО талаптарында көзделген және ұшуларды орындау үшiн қажет аэронавигациялық және басқа құжаттар болуы тиiс.

      8. Борттағы радиостанцияларға рұқсат әуе кемесiне берiлген телефондық және телеграфтық шақыру сигналдарының жазбалары түрiнде әуе кемесiн мемлекеттiк тiркеу туралы куәлiкте (әуе кемесiнiң ұшуға жарамдылығы сертификатында) ресiмделуi мүмкiн.

      9. Әрбiр ұшу уақытында әуе кемесiнiң бортында мынадай ақпарат (құжаттар немесе ұшуларды орындауға байланысты олардың көшiрмелерi мен нысандары):

      1) ұшуға тапсырма;

      2) флайт-жоспар;

      3) тиiстi аэронавигациялық ақпарат (NOTAM);

      4) тиiстi метеорологиялық ақпарат;

      5) қауiптi жүктердi қоса алғанда (олар болған ретте), арнайы жүктер туралы хабарлама;

      6) қолданыстағы карталар мен схемалар және басқа да құжаттар немесе бүкiл көзделетiн ұшу бағытын (рейстерiн) нақты пайда болуы мүмкiн ұшу жоспарының кез келген өзгерiстерiн ескере отырып қамтитын тиiстi мәлiметтер, бас декларация (қажет болғанда), жолаушы манифесi, жүк манифесi, орталықтандыру ведомосi (кесте);

      7) жеткiзу нысандары: "Авиациялық оқиға", "Қақтығыс","Қауiптi жақындасу";

      8) әуе кемесiн сақтандырудың сақтандыру полисi;

      9) авиациялық жұмыс түрлерiне лицензия (көшiрмесi);

      10) дезинсекция туралы сертификат (қажет болғанда);

      11) тексерулердiң бақылау карталары (ӘК ұшуда пайдалану жөнiндегi Нұсқаулықтың құрамына кіредi);

      12) аэронавигация жөнiндегi құжаттар (аэронавигациялық ақпараттар жинағы, штурмандық борт журналы немесе алдын-ала ұшу есебi);

      13) ұшу ақпаратын тiркеу борттық құрылғыларының градуирленген сипаттамалары мен паспорттардың көшiрмелерi;

      14) әуе кемелерi мен қозғалтқыштардың пайдаланымы туралы анықтамалар;

      15) ұшудың ерекше жағдайында iс-әрекет ету жөнiнде экипажға арналған ұсынымдардың жинағы (QRH);

      16) неғұрлым жиi кездесетiн iстен шығу мен зақымданулар каталогы, iздестiру және жою мақсатында оларды сыныптау;

      17) жанар-жағармай материалдарын құюға қойылатын талаптар;

      18) Батыста өндiрiсiнiң әуе кемелерi үшiн - жабдықтардың iстен шығуының жол берiлетiн тiзбесi (МЕL);

      19) осы ұшуға қатысы бар шет мемлекетке қажет болуы мүмкiн кез келген өзге де құжаттама.

      10. Әуе кемелерi ең жоғары ұшу массасы (сертификатталған), жабдықтармен жабдықталуына қарай мынадай сыныптарға бөлiнуi мүмкiн:

                                                           1-кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

       Сыныбы   |    Ең жоғары ұшу массасы, тонна есебiмен

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                 Ұшақтар                  Тікұшақтар

      1          75 және одан артық       10 және одан артық

      2          30-дан 75-кe дейiн       5-тен 10-ға дейiн

      3          10-нан 30-ға дейiн       2-ден 5-кe дейiн

      4          2,25-тен 10-ға дейiн     2-ге дейiн

      5          2,250-ге дейiн

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      11. Әуе кемелерi ұшу қашықтығы бойынша:

      1) қиыр магистральдық - 6000 км-ге және одан да астам;

      2) орта магистральдық - 2500-ден 6000 км-ге дейiнгi;

      3) таяу магистральдық - 1000-нан 2500-ге дейiнгi;

      4) ұшу қашықтығы 1000 км-ге дейiнгi ұшақтар болып бөлiнедi.

      12. Iзiндегi турбуленттiлiк санаттары бойынша және сертификатталған ең жоғары ұшу массасына сәйкес әуе кемелерi мынадай болып бөлiнедi:

      1) ауыр (Н) - массасы 136 тонна немесе одан да асатын әуе кемелерiнiң барлық үлгiлерi;

      Ауыр әуе кемелерiне тән турбуленттiлiк санаты бар әуе кемелерiне қатысты ұшу немесе қону алдында осындай әуе кемелерi мен ӘҚҚ органы арасында алғашқы радиотелефон байланысын орнату кезiнде әуе кемесiнiң дабылына "ауыр" сөзi қосылады.

      2) орта (М) - салмағы 136 тоннадан кем, бiрақ 7 тоннадан асатын әуе кемелерiнiң үлгiлерi;

      3) жеңiл (L) - салмағы 2700 кг, 7 тоннаға дейiнгi әуе кемелерiнiң үлгiлерi;

      4) "аса жеңiл ұшақтар" сыныбы (ұшу массасы 2700 кг аспайтын) балансирлiк немесе аэродинамикалық басқарылатын қозғалмайтын икемдi немесе қатты қанатты моторлы ұшу аппараттарын қамтиды.

      13. Түнгi ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерiнде осындай ұшуларға арналған арнайы жабдықтар болу тиiс.

      14. Әуе кемелерi ұшу параметрлерiн және авиациялық техника жұмыстарын тiркеуге арналған аппаратурамен жабдықталуы тиiс.

      15. Әуе қозғалысының минимумдары мен әуеайлақтық схемаларын есептеу үшiн барынша сертификатталған қону массасы (сыныпталған жылдамдық) құлдилау жылдамдығынан 1,3 есе асып түсетiн жылдамдықты анықтауға негiзделген әуе кемелерiнiң ИКАО санаттары бойынша сыныптау пайдаланылады:

                                                          2-кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Әуе кемесiнiң сыныбы |  Ең төменгi қону жылдамдығы, км/сағ.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      А                   169-дан кем

      В                   169-223

      С                   224-260

      D                   261-306

      E                   307-390

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 **3-тарау. Әуе кемесiнiң экипажы**

      16. Әуе кемесiнiң экипажы командирден, ұшқыштан (ұшқыштардан), ұшу құрамының басқа да адамдары мен қызмет көрсететiн персоналдан тұрады. Экипаж құрамы әуе кемесiнiң үлгiсiне, сыныбы мен мақсатына, сондай-ақ ұшуды орындау кезiндегi оны пайдаланудың мақсаттары мен талаптарына қарай анықталады. Экипаждың толық құрамы болмайынша әуе кемесiнiң ұшуына тыйым салынады. Ұшу құрамындағы адамдардың iшiндегi ең аз экипаж осы үлгiдегi әуе кемесiн ұшуға пайдалану жөнiндегi Нұсқаулықта көрсетiледi.

      17. Қазақстан Республикасының Мемлекеттiк тiзiлiмiне енгiзiлген әуе кемелерiнiң құрамына, басқа мемлекеттен экипажымен жалға алынған әуе кемесiмен ұшуларды немесе дербес ұшуларға дайындау кезiндегi Қазақстан Республикасы пайдаланушысының ұшу құрамын қоспағанда, Қазақстан Республикасының азаматтары ғана кiре алады. Жекелеген жағдайларда шетел экипажын пайдалану уәкiлеттi органның шешiмiмен жүргiзiлуi мүмкiн.

      18. Әуе кемесiнiң экипажы ұшуды басқару бiр ұшқышпен қамтамасыз етiлетiн және бортқа экипаждың басқа мүшелерiн талап етпейтiн жағдайда әуе кемесiнiң командирiнен тұрады.

      19. Экипаж құрамына және ұшу тапсырмасына қажет болған жағдайда басқа адамдар қосымша енгiзiлуi мүмкiн. Әуе кемесiнiң бортында болған кездегi мұндай адамдардың тiзбесiн, олардың құқықтарын, мiндеттерi мен жауапкершiлiктерiн азаматтық авиация саласындағы заңнамалар, ал мемлекеттiк авиацияда - Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлiгiнiң өкiлеттi органы анықтайды. P050524

      20. Ұшу экипажының мүшелерiне ұшу құрамының қолданыстағы куәлiктерi бар, сондай-ақ әуе кемесiнiң осы үлгiсiн және оның жабдықтарын басқаруға қажеттi дайындығы мен тәжiрибесi бар адамдар: ұшқыштар, штурмандар, бортинженерлер, бортмеханиктер мен бортрадистер жатады.

      21. Қызмет көрсету персоналына ұшу кезінде әуе кемесiн және оның жабдықтарын басқарумен байланысты мiндеттермен айналыспайтын экипаж мүшелерi: бортсерiктер, бортоператорлар әуе кемесiнiң мiндетi мен ұшудың мақсатына байланысты басқа да мамандар жатады.

      22. Авиациялық персонал адамдарына, оның iшiнде ұшу құрамына дайындық деңгейiмен, жұмыс тәжiрибесiне қарай сыныптық дәреже берiледi және тиiстi сертификат (куәлiк) тапсырылады.

      23. Экипаж құрамына кiретiн адамдар атқаратын қызметiне және жұмыс тәжiрибесiне байланыссыз ұшу жұмысын ұйымдастыруды реттейтiн нормативтiк құқықтық кесiмдер талаптарына сәйкес арнайы дайындық пен ұшуға әзiрлiгi бойынша тексеруден өтуi тиiс.

      24. Әуе кемесiнiң командирi экипаждың қызметiне басшылық етедi, әуе кемесiндегi тәртiп пен реттiлiктi, әуе кемесiнiң ұшуы мен пайдаланылуы ережелерiнiң сақталуын, сондай-ақ оның бортындағы адамдардың қауiпсiздiгiн, әуе кемесiнiң, жүктер мен мүлiктiң сақталуын қамтамасыз ететiн шаралар қабылдайды. Әуе кемесi командирiнiң өкiмiн әуе кемесi бортындағы барлық адамдар орындауға мiндеттi.

      25. Ұшуға тапсырмаға (ұшу қағазы) әуе кемесi командирiнiң тексерушiсi ретiнде енгiзiлген ұшқыш мамандығы бойынша лауазымды адам экипажда жетекшi болып есептеледi және ұшу қауiпсiздiгiне жауап бередi.

      26. Әуе кемесi командирiнiң iс-әрекеттерi ұшудың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ете алмайтын жағдайда ұшқыш мамандығы бар тексерушi ұшқыш немесе 2-ұшқыш әуе кемесiнiң командирi қызметiн өзi алуға міндетті.

      27. Әуе кемесiндегi жолаушы ретiндегi адамдарға, оның iшiнде кеме бөлiнген адамдарға экипаждың қызметiне араласуға және одан ұшуға бекiтiлген тапсырманы және (немесе) ұшуды орындау тәртiбiн өзгертудi талап етуге тыйым салынады.

      28. Көлiк ретiнде ұшуды орындайтын экипаж құрамына бiреуден аспайтын тексерушi, нұсқаушы және ұшу құрамының iшiнен бiр стажер алуға рұқсат берiледi. Уәкiлеттiк орган белгiлеген тиiстi жағдайлармен тәртiпте экипаж құрамына ұшу қауiпсiздiгiн қадағалау жөнiндегi авиациялық органдар қызметкерлерiнiң енуiне құқығы бар.

      29. ӘК экипажы мүшелерiн дербес ұшуға дайындаумен немесе оларды әуе трассасымен "алып жүрумен" айналысатын нұсқаушы тексерушi болып табылмайды.

      30. Әуе кемесi командирiнiң:

      1) әуе кемесiнiң ұшуы, ұшуды жалғастыруы және қонуы туралы, сондай-ақ ұшуды тоқтату және/немесе ұшып шыққан пунктiне, қосалқы әуеайлаққа қайта оралу туралы немесе ұшудың жағдайлары, экипаж мүшелерi мен жолаушылардың денсаулық жағдайы, авиациялық техниканың жай-күйi немесе басқа да себептерге байланысты ұшуды жалғастыру қауiптi болған жағдайда мәжбүрлiкпен қонуды орындау туралы түпкiлiктi шешiм қабылдауға;

      2) ұшудың қауiпсiздiгiне анық қатер төнген жағдайда және/немесе әуе кемесiнiң бортындағы адамдарды құтқару мақсатында ӘҚҚ органына өзiнiң iс-әрекетi туралы дереу баяндай отырып, ұшу жоспарынан және ұшуға берiлген тапсырмадан бас тартуға, ұшу тәртiбiн өзгертуге (мүмкiндiгiнше ұшу ережесiн сақтай отырып);

      3) ӘҚҚ органының (ұшуларды басқару пунктiнiң) нұсқауларына қарамастан, егер осындай нұсқаулар ұшу қауiпсiздiгiне анық қатер төндiретiн жағдайда қалыптасқан ахуалға сәйкес шешiм қабылдауға және дербес iс-қимыл жасауға;

      4) әуе кемесiнiң бортындағы барлық адамдардан ұшудың қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге байланысты ережелердi мүлтiксiз орындауын талап етуге, сондай-ақ әуе кемесiнiң бортындағы кез келген адамға өз құзыретi шегiнде тиiстi өкiмдер беруге;

      5) өзiнiң iс-қимылдарымен ұшудың қауiпсiздiгiне тiкелей қатер төндiретiн және оның өкiмiне бағынбайтын адамдарға барлық қажеттi шараларды қолдануға, сондай-ақ мұндай адамдарды таяудағы қону пунктiнде түсiрiп тастауға, ал жасаған әрекеттерiнде қылмыстық белгiлерi бар болған жағдайда оларды тиiстi құзыреттi органдарға тапсыруға;

      6) әуе кемесiне жанармай құю үшiн оның қажеттi мөлшерiн түпкiлiктi анықтауға;

      7) егер бұл ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге және әуе кемесiн қондыруды қамтамасыз ету үшiн қажет болса, ұшу кезiнде жанармайды ағызуға, жүктi, багажды және поштаны лақтырып тастауға;

      8) басқа әуеайлаққа дейiн ұшуды жалғастыруға мүмкiндiк болмайтын жағдайларда белгiленген минимумдардан төмен ауа райында қонуды орындауға (жанармайдың аз қалуы, авиация техникасының жай-күйi);

      9) осындай шешiм қабылдауға мәжбүр еткен жағдайлармен мән-жайларды ескере отырып немесе ұшудың қауiпсiздiгiне қатер төнген жағдайда екiншi шеңберге шығуды орындауға, екiншi шеңберге шығу жөнiндегi маневрдi әуе кемесiнiң ұшуын пайдалану жөнiндегi Нұсқаулықта немесе әуеайлақта ұшуларды жүргiзу жөнiндегi нұсқауда белгiленген жол берiлетiн ең аз мүмкiндiктi қауiпсiз биiктiкке қарамастан кез келген биiктiктен орындауға;

      10) ұшу мен қонуды орындау рұқсат етiлген екiншi ұшқыштың ұшуды басқару техникасының деңгейi туралы тексеру жүргiзуге және қорытындылар жасауға құқығы бар.

      31. Апатқа ұшыраған әуе кемесiн сақтауды қамтамасыз ету мақсатында әуе кемесi командирi әуе кемесiнiң пайдаланушының атынан кеменi, багажды, жүктi, поштаны тасымалдау туралы келiсiм жасайды және жағдайдан туындайтын басқа да қажеттi шараларды қолданады.

      32. Әуе кемесiнiң командирi:

      1) ұшуды қауiпсiз орындауды қамтамасыз етуге қажеттi тиiстi дайындық деңгейiнде ұшуды басқаруға және ұшақ жүргiзу техникасын меңгеруге;

      2) экипаж мүшелерiнiң кәсiби дайындық деңгейiн бiлуге және ұшу дайындығын арттыру жөнiнде шаралар қабылдауға;

      3) экипаж мүшелерiнiң жұмысын жерде және ұшу кезiнде ұйымдастыруға, ұшу алдындағы демалыс талаптарын сақтауға және ұшуға берiлген тапсырмаларды орындау кезiнде экипаж мүшелерiнiң жұмыс және демалыс тәртiбiн бақылауға;

      4) ұшып шығуға шешiм қабылдаған кезде және ұшу кезiнде аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайды дұрыс бағалай бiлуге;

      5) ұшуға толық көлемде әзiрленуге және экипаждың ұшу алдындағы дайындығын бақылауға;

      6) ұшу тапсырмасын орындаудың белгiленген тәртiбiн мүлтiксiз сақтауға және 36-тармақтың 2) және 3) тармақшаларында көрсетiлген жағдайларды қоспағанда, ӘҚҚ органдарының нұсқауларын орындауға;

      7) әуедегi, метеорологиялық және орнитологиялық жағдайға көзбен шолып та, сонымен бiрге борттық радиолокациялық, құралдарының көмегiмен де байқау жүргiзуге; тiкелей жақын жерде және/немесе ұшудың бiрдей биiгiнде (эшелонда) басқа да әуе кемелерi, қауiптi метеорологиялық құбылыстарды, iрi құстарды немесе құстардың үйiрiн байқаған жағдайда ӘҚҚ органына (ұшуларды басқару пунктiне) дереу хабарлай отырып ұшуды қауiпсiз жалғастыруды қамтамасыз ету үшiн мүмкiн болатын барлық шараларды қабылдауға;

      8) ұшақтың ұшуды орындауға техникалық жағынан жарамды, әуе кемесiнiң бортында белгiленген борт (кеме) құжаттары бар екендiгiне тiкелей өзiнiң көзiн жеткiзуге;

      9) әуе кемесiнiң жағдайын және дайындығын, оған жүктеменiң дұрыс тиелуiн, жүктiң бөлiнуiн және сенiмдi түрде бекiтiлуiн бақылауға;

      10) радиобайланысты жүргiзу ережесiн және радиоалмасу сөз тiркестерiн бiлуге және сақтауға;

      11) ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету және әуе кемесiнiң, оның бортындағы жолаушылардың, жүктердiң, арнайы жабдықтардың және борттық ұшу құжаттамасын сақтау жөнiнде қажеттi шаралар қабылдауға;

      12) егер ұшып келе жатқан әуе кемесiне қауiп төнсе, егер кеме апатқа ұшырай бастаса, не болмаса ұшыраса командир (ұшқыш) адамдардың өмiрi мен денсаулығын сақтауға барлық шараларды қолдануға мiндеттi. Әуе кемесiнiң командирi мәжбүрлiкпен қону жағдайында өз өкiлеттiктерiн құзыреттi органға бергенге дейiн кеменiң бортындағы барлық адамдардың iс-қимылына басшылық етедi. Экипаждың барлық мүшелерi адамдарды құтқаруға және көмек көрсетуге қатысуға мiндеттi;

      13) апат дабылын алғаннан кейiн апатқа ұшырай бастаған немесе ұшыраған, байқалған әуе, теңiз және өзен кемелерiне, сондай-ақ қауiптi (оқыс) жағдайға тап болған адамдарға ӘҚҚ органдарына апаттың орны және сипаты немесе қатерлi қаупi туралы, көрсетiлiп жатқан немесе қажеттi ықтимал көмек туралы дереу хабарлай отырып, шамасы келгенше көмек көрсетуге;

      14) әуе кемесiн қонғаннан кейiн және қозғалтқыш (қозғалтқыштарды) тоқталғаннан кейiн, егер осы үлгiдегi әуе кемелерi экипажы жұмысының бекiтiлген технологиясының басқа тәртiбi айқындалмаған болса, тұрақта тексеруге;

      15) экипажда ұшуды (ұшуларды) талқылау жүргізуге;

      16) өрт қауiпсiздiгi ережелерiн бiлуге және сақтауға, өрт шыққан жағдайда борттағы өрт сөндiру құралдарын шеберлiкпен пайдалануға мiндеттi.

      33. Әуе кемесiнiң командирi мыналарға:

      1) осы ереженiң, әуе кемесiнiң ҰПБ және оған қатысты бөлiгiнде басқа да нормативтік құқықтық актiлердi орындау;

      2) ұшу тапсырмасын (ұшу жоспарын) орындауға экипаж мүшелерiн дайындау;

      3) кеме бортындағы жолаушылардың нақты санының тасымалдау құжаттарында көрсетiлген санға немесе оның құрамында экипаж болған жағдайда бортсерiктiң баяндауы бойынша сәйкес келуiне;

      4) әуе кемесiнiң ұшуын ол жеке өзi басқарғанына, немесе басқаруды екiншi ұшқышқа бергенiне қарамастан, әрбiр ұшу нәтижесiнiң қауiпсiз болуына және ұшуға берiлген тапсырманың орындалуына;

      5) ұшудың белгiленген тәртiбiн сақтауға және ұшақ жүргiзудiң дәлдiгiне;

      6) борт журналына әуе кемесiнде байқалған ақаулар туралы, борт жүйесiнiң жұмысындағы ауытқулар туралы ескертпелерiн уақтылы жазуға, сондай-ақ ұшып келгеннен кейiн әуе кемесiн тапсыру кезiнде борт журналында көрсетiлген жанармай қалдығының оның борттағы нақты мөлшерiне сәйкестiгiне жауап бередi.

 **4-тарау. Ұшуларды сыныптау**

      34. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiндегi әуе кемелерiнiң ұшуы ұшақ жүргізудің мақсатына, ережелері мен ұшу жағдайларына ұшақ жүргізуге байланысты орындалатын ауданына (орнына), биiктiкке, физикалық-географиялық жағдайларға және тәулiк мерзiмдерiне байланысты сыныпталады.

      35. Мақсатына қарай ұшулар мынадай болып бөлiнедi:

      1) көлiктiк - жолаушыларды, жүктi, пошта мен багажды тасымалдау үшiн;

      2) арнаулы авиациялық жұмыстарды орындау, сондай-ақ тұрғындарға медициналық көмек көрсету жөнiндегi ұшулар;

      3) оқу - авиациялық/ұшу оқу орындарының тыңдаушылары мен курсанттарын оқыту үшiн;

      4) жаттығу - ұшу (нұсқаушылар) құрамын жаттықтыру және бiлiктiлiгiн тексеру үшiн;

      5) зерттеулiк - Ғылым Академиясының, қандай да болмасын министрлiктiң мүддесiне сай авиациялық техника, ӘҚҚ органдарының әуе кемесiнiң қозғалысын басқару саласындағы ғылыми зерттеулер жүргізу үшiн;

      6) сынақтық (бақылау-сынақтық) - әуе кемесiн немесе оған орнатылған қозғалтқыштармен және жабдықтарды сынау үшiн;

      7) жердегi радиотехникалық құралдардың (бұдан әрi - РТҚ) үстiнен ұшулар жасау - локацияның, навигацияның және байланыстың, жердегi қондыру жүйелерiнiң радиотехникалық құралдарын тексеру және бабына келтiру үшiн;

      8) әуе кемесiнiң үстiнен ұшуларды жасау (ӘК-нiң бақылау ұшулары) - жерде тексеру жүргiзу мүмкiн болмайтын әуе кемесiнiң жүйесi мен агрегаттарының жұмысын ұшу барысында тексеру үшiн;

      9) айдап апаратын - әуе кемелерiн жөндеуге (жөндеуден), орналастырылатын немесе жұмыс iстейтiн жаңа орнына айдап апару үшiн;

      10) демонстрациялық: авиасалон-көрмелерде жаңа авиациялық техниканы және авиацияның жетiстiктерiн көpceту үшiн;

      11) iздестiру және авариялық құтқару: апатқа ұшырау үстiндегi немесе ұшыраған ұшу аппараттарын, теңiз және өзен кемелерiне iздестiру жүргiзу үшiн, осы кемелердiң экипаждарына және жолаушыларына, сондай-ақ табиғи зiлзалалар немесе өзге де төтенше жағдайлар кезiнде халыққа көмек көрсету үшiн.

      36. Орындау ережелерi бойынша ұшулар:

      1) көзбен шолу: көзбен шолып ұшу ережелері бойынша ұшу (КҰЕ);

      2) аспаптар бойынша ұшу: аспаптық ұшу ережелерi бойынша ұшу (АҰЕ) болып бөлiнедi.

      Ұшуды орындау ауданы (орны) бойынша:

      1) әуеайлақтық (аэротораптық) әуеайлақ (аэроторап) ауданында;

      2) трассалық - әуе жолдары мен iшкi әуе желiсi бойынша;

      3) алаңдық - арнайы авиациялық жұмыстарды орындау аймағында;

      4) белгiленген бағыт және әуе трассасы бойынша бiр (барлық) ұшудың өн бойында бiр ұшу кезiнде орындалатын бағыттық-трассалық;

      5) бағыттық - трассадан тыс және iшкi әуе жолдары болып бөлiнедi.

      37. Орындау биiктiгi бойынша ұшулар мынадай:

      1) шектi аз биiктiктерде - жер бедерiнiң немесе су бетiнiң үстiнен 200 м-га (қоса алғанда) дейін;

      2) аз биiктiктерде - жер бедерiнен немесе су бетiнен 200 м-ден жоғары және 1000 м-ге (қоса алғанда) дейiн;

      3) орташа биiктiктерде - теңiз деңгейінен 1000 м-ден жоғары және 6000 м-ге (қоса алғанда) дейiн;

      4) жоғары биiктiктерде - теңiз деңгейiнен 6000 м-ден жоғары және 12000 м-ге (қоса алғанда) дейiн;

      5) стратосферада - теңiз деңгейiнен 12000 м-ден жоғары болып бөлiнедi.

      38. Физикалық-географиялық жағдайлар бойынша мынадай:

      1) жазық және төбелі жерлердiң үстiмен;

      2) таулы жерлердiң үстiмен;

      3) елсiз шөлдi (бағдарсыз) жерлердiң немесе мұхиттың су бетiнiң үстiмен;

      4) Солтүстiк және Оңтүстiк жартышарлардың полярлық аудандарындағы ұшулар болып бөлiнедi.

      39. Тәулiк мезгiлдерi бойынша ұшулар:

      1) Күннiң шығуы мен батуы арасындағы кезеңде орындалатын күндiзгi;

      2) күннiң батуы мен шығуы арасындағы кезеңде орындалатын түнгi;

      3) аралас: әуе кемесiнiң ұшып көтерiлуден бастап қонғанға дейiнгi кезеңде оларды орындау кезiнде күндiзгi ұшудан түнгiге немесе керiсiнше ауысу орын алатын;

      4) 4 және одан астам сағаттық белдеулердi қиып өтетiн болып бөлiнедi.

 **5-тарау. Метеорологиялық минимумдар**

      40. Ұшулардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн мынадай:

      1) әуеайлақтың;

      2) әуе кемесiнiң;

      3) әуе кемесi командирiнiң;

      4) авиациялық жұмыстар түрiнiң метеорологиялық минимумдары белгiленедi.

      41. Күрделi метеорологиялық жағдайларда ұшулардың тиiмдiлiгi мен қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн қонуға дәл бет алудың және қонудың төмендетiлген санаттарға бөлiнген минимумдары белгiленуi мүмкiн.

      1) I санат. Шешiм қабылдау биiктiгi 60 м-ден кем емес және метеорологиялық көрiнуi 800 м-ден кем емес, не ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығы 800 м және одан кем, бiрақ 550 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону.

      2) II санат. Шешiм қабылдау биiктiгi 60 м-ден кем, бiрақ 30 м-ден кем емес және ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығы 400 м және одан кем, бiрақ 350 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону;

      3) III А санат. Шешiм қабылдау биiктiгi 30 м-ден кем немесе шешiм қабылдау биiктiгi бойынша шектеу қойылмаған; ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығы 200 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону;

      4) III В санат. Шешiм қабылдау биiктiгi 15 м-ден кем немесе шешiм қабылдау биiктiгi бойынша шектеу қойылмаған; ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығы 200 м., бiрақ 50 м-ден кем емес болған кезде қонуға дәл бағыт алу және аспаптар бойынша қону;

      5) III С санат. Шешiм қабылдау биiктiгi және ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығы бойынша шектеу қойылған кезде қонуға дәл бет алу және аспаптар бойынша қону.

      42. ҰҚЖ-да 800 м-ден кем, бiрақ 550 м-ден кем емес көрiну ұзақтығы бойынша I санат минимумының; ҰҚЖ-да 400 м-ден кем, бiрақ 350 м-ден кем емес көрiну ұзақтығы бойынша II санат минимумының төмендеуi әуеайлақта қонуға дәл бет алу және қону үшiн арнайы жабдықталған ҰҚЖ, сондай-ақ ұшу жолағының тиiстi радионавигациялық, электр жарығы техникалық жабдықтары және ҰҚЖ-да көрiну ұзақтығын дәл аспаптық өлшемдермен жүргiзу мүмкiндiгi болған жағдайда ғана көзделедi.

      43. Егер ҰҚЖ және ҰҚЖ-да көрiну қашықтығы тең санаттарға сәйкес келсе, осы бет алуды қонуға жатқызу жөн деп тапқан санат не ҰҚЖ-мен не ҰҚЖ-дан көрiну қашықтығымен анықталады. Қонуға бет алу және қону неғұрлым төмен минимумдар санаттары бойынша орындалған болып есептеледi.

      44. Әуеайлақтар, әуе кемелерi, әуе кемелерiнiң командирлерi, авиациялық жұмыстардың түрлерi үшiн желдiң жылдамдығы бойынша шектеулер қойылуы мүмкін.

      45. Әрбiр нақты жағдайда ұшу, қону, бағыттар бойынша ұшу немесе авиациялық жұмыстардың ауданы бойынша шешiм қабылдау кезiнде минимум - әуеайлақтың, әуе кемесiнiң, әуе кемесi командирiнiң немесе авиациялық жұмыстар түрiнiң ең жоғары минимумына сүйене отырып анықталады.

 **6-тарау. Әуе трассалары және белгiленген бағыттар**

      46. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде әуе кемелерiнiң ұшулары жергілікті әуе желілері, әуе трассалары мен белгiленген бағыттар бойынша және олардан тыс орындалады.

      Ескерту. 46-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      47. Әуе трассалары (iшкi және халықаралық) және белгiленген бағыттар олар әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгi талаптарын қанағаттандырады, белгiленген жабдықтау және пайдалану нормалары мен ережелерiне жауап бередi деп табылғаннан кейiн барып қана пайдалануға рұқсат етiлуi мүмкiн.

      48. Әуе трассалары әрбiр трасса үшiн ұшуға бөлiнген ұшу эшелондары және трассаның енi белгiленгеннен кейiн Қазақстан Республикасы әуе трассаларының арнайы тiзбесiне енгiзiледi. Әуе трассасының енi Халықаралық азаматтық авиация конвенциясының 11-қосымшасына сәйкес навигациялық жабдықтардың болуына қарай 10 км-ден 25 км-ге дейiн белгiленедi.

      49. Жергiлiктi әуе желiлерiнде ҚҰЕ бойынша жеңiл әуе кемелерiнiң ұшулары үшiн, сондай-ақ төменгi эшелоннан төмен ұшулар үшiн белгiленген бағыттардың енi, әдетте, жер бедерiн және оның үстiндегi жасанды кедергiлердi ескере отырып, 4 км-ден аспайтындай белгiленедi.

      50. Әуе трассаларын әуе қозғалысын басқаруға қажеттi навигациялық және радиолокациялық бақылау құралдармен жабдықтауды азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу саласындағы уәкiлеттi орган жүзеге асырады.

 **7-тарау. Әуеайлақтар**

      51. Азаматтық авиацияның әуеайлақтары:

      1) Ұшу-қону жолақтары (ҰҚЖ) бетiнiң түрлерi бойынша: жасанды жамылғылы (ЖҰҚЖ), топырақты (ТҰҚЖ) гидроәуеайлақтар, қарлы және мұзды әуеайлақтар;

      2) оларды пайдаланылуына қарай: күндiзгi және тәулiк бойы жұмыс iстейтiн тұрақты және уақытша әуеайлақтар;

      3) мақсаты бойынша: трассалық әуеайлақтар, зауыттық, оқу және авиациялық жұмыстарды орындауға арналған әуеайлақтар;

      4) орналасуы бойынша: базалық, аралық, ұшу мақсатты және қосалқы әуеайлақтар;

      5) теңiз деңгейiнен биiктiгi және жер бедерiнiң сипаттамасы бойынша: таулы және жазықтағы әуеайлақтар;

      6) қонуға арналған минимумдар бойынша пайдалануға рұқсат етуi бойынша: санатталған және санатталмаған әуеайлақтар болып бөлiнедi.

      52. ҰҚЖ-ның көлемiне және жамылғылардың көтергiш қабiлетiне байланысты әуеайлақтар А, Б, В, Г, Д және E сыныптарға бөлiнедi.

      53. Сыныпталған әуеайлақтарда (А - E сыныпты) әуе кемелерiнiң ұшу және қонуына үнемi пайдаланылу әзiрлiгi бар қосалқы ТҰҚЖ дайындалуы тиiс.

      Әуеайлақта екi және одан артық ЖҰҚЖ болған жағдайда, сондай-ақ, егер ЖҰҚЖ бар әуеайлақ әуе кемесiнiң авариялық қонуы үшiн қиындық келтiретiн жағдайда (күрделi жер бедерi) орналасса, ТҰҚЖ ретiнде дайындалған БПБ пайдаланылуы мүмкiн.

      54. Ұшу-қону жолағының көлемi Е сыныпты әуеайлақтан кем болған әуеайлақтар сыныпталмаған әуеайлақтарға жатады.

      55. Дүркiн-дүркiн, маусымды ұшулар үшiн әуеайлақтардан басқа, көлемi тиiстi үлгiдегi әуе кемелерiнiң қауiпсiз ұшуын және қонуын қамтамасыз ететiн қону алаңдары пайдаланылуы мүмкiн.

      56. Уақытша әуеайлақтардан, авиациялық жұмыстарды қамтамасыз етуге арналған әуеайлақтардан және қону алаңдарынан басқа азаматтық әуеайлақтар Қазақстан Республикасы азаматтық әуеайлақтарының мемлекеттiк тiзiлiмiнде тiркелуге жатады.

      57. Азаматтық әуеайлақтар олардың ведомстволық тиiстiлiгiне қарамастан, әуе кемелерi үшiн қосалқы әуеайлақтар ретiнде пайдаланылады. Басқа да министрлiктердiң, ведомстволардың және ұйымдардың қарауындағы әуеайлақтар ведомстволық тиiстiлiгiне қарамастан, осы министрлiктердiң келiсiмi мен шешiмi бойынша әуе кемелерi үшiн қосалқы әуеайлақ ретiнде бөлiнуi мүмкiн.

      58. Әрбiр әуеайлақ пен қону алаңы үшiн оны пайдаланудың жергiлiктi ерекшелiктерiн және қолданыстағы шектеулердi ескеретiн осы әуеайлақтағы (қону алаңындағы) ұшуларды орындау тәртiбi айқындалмаған ұшуларды жүзеге асыру жөнiндегi нұсқаулық әзiрленедi. Ұшуларды жүзеге асыру жөнiнде бекiтiлген нұсқаулығы жоқ әуеайлақта ұшуларға тыйым салынады.

      Әуеайлақ ауданында ұшуларды орындау жөнiндегi нұсқаулық ұшулардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету талаптарына сәйкестiгiне мезгiл-мезгiл тексерiлуi тиiс. Тексеру әуеайлақтарды тiркеу және олардың пайдалануға жарамдылығы туралы қолданылып жүрген куәлiктердi ұзарту барысында, бiрақ кемiнде 5 жыл мерзiмде жүргiзiледi.

      59. Әуе кемесiнiң экипаждарына әуеайлақ немесе аэроторап ауданында ұшуларды орындауға қажеттi мәлiметтер аэронавигациялық ақпараттың құжаттарында жарияланады.

 **8-тарау. Ұшуларды қамтамасыз ету**

      60. Ұшуларды қамтамасыз ету авиация саласындағы нормативтiк құқықтық кесiмдердiң талаптарына сәйкес ұйымдастырылады және жүзеге асырылады, және:

      1) өндiрiстiк қызметтi жедел басқаруды;

      2) аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз етудi;

      3) метеорологиялық қамтамасыз етудi;

      4) штурмандық қамтамасыз етудi;

      5) инженерлiк-авиациялық қамтамасыз етудi;

      6) әуеайлақтық қамтамасыз етудi;

      7) электр жарығымен техникалық қамтамасыз етудi;

      8) радиотехникалық қамтамасыз етудi;

      9) экологиялық қамтамасыз етудi;

      10) коммерциялық қамтамасыз етудi;

      11) орнитологиялық қамтамасыз етудi;

      12) медициналық қамтамасыз етудi;

      13) тәртiптiк-күзеттiк қамтамасыз етудi;

      14) апаттық және iздестiру-құтқаруды қамтамасыз етудi қамтиды.

      61. Ұшуларды қамтамасыз ету кезiнде өндiрiстiк қызметтi жедел басқару мыналарды:

      1) ұшулардың тәулiктiк жоспарын орындау барысы туралы ақпаратты жинауды, өңдеудi және сақтауды;

      2) тасымалдаудың тәулiктiк жоспарын қамтамасыз етумен орындауды, жөнелтулердiң тұрақтылығын, рейстердi кiдiртуге және ауыстыруға байланысты iркiлiстi жағдайларды болдырмауды;

      3) әуе кемелерiн ұшуға әзiрлеудiң технологиялық кестелерiнiң, келгеннен кейiнгi әуе кемелерiнiң қызмет көрсетудегi кемшiлiктерi мен бұзушылықтарын талдауды;

      4) ұшулардың тиiмдiлiгiн, қауiпсiздiгiн және тұрақтылығын қамтамасыз ету мақсатында азаматтық авиация ұйымдарының құрылымдық бөлiмшелерiнiң, әуежайдың, авиакомпаниялардың өндiрiстiк қызметiне жедел басшылық жасауды, реттеудi және үйлестiрудi;

      5) авиациялық тасымалдауды қамтамасыз етудегi кемшiлiктердi жоюды және жолаушыларға қызмет көрсетуде озық технологияларды қолдануды көздейдi.

      62. Ұшуларды дайындау және орындау кезiнде аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз ету Қазақстан Республикасының аумағында жұмыс iстейтiн құралдар мен қызметтерге қатысты аэронавигациялық ақпаратты:

      1) әуе кеңiстiгiне кiру және транзит ережелерiн;

      2) әуеайлақтардың (тiкұшақ айлақтарының) деректерiн;

      3) навигациялық құралдардың деректерiн;

      4) байланыстар бойынша деректердi және әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлерiн, сондай-ақ оларға байланысты рәсiмдер мен ережелердi берудi көздейдi.

      63. Ұсынылуы тиiс материалдар аэронавигациялық ақпараттың бiрiккен пакетi түрiнде жарияланады:

      1) Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпараттарының жинағы (АІР);

      2) АІР-ге толықтыру;

      3) NOTAM (ескертулер парағы мен ұшу алдындағы ақпараттар бюллетенi);

      4) аэронавигациялық ақпараттың нұсқаухаты (АІС);

      5) бақылау тiзбесi мен ақпараттар.

      64. Аэронавигациялық ақпаратпен қамтамасыз етумен ҚР аэронавигациялық ақпарат қызметi (бұдан әрi - ҚР ААҚ) "Қазаэронавигация" РМК шұғылданады, ол әуе қозғалысының қауiпсiздiгiн және тиiмдiлiгiн қамтамасыз етудi қажет ететiн ақпараттарды жинайды және таратады.

      65. ӘК-нiң экипаждарының бортында ұшып шығу күнiндегi соңғы түзетулер енгізілген жұмыс істеуге дайын күйiнде тұрған аэронавигациялық ақпараттың құжаттары (радионавигациялық кодтардың жинағы (РНЖ) болуы тиiс.

      66. Аэронавигациялық ақпарат құжаттарынсыз ұшуды орындауға тыйым салынады.

      67. ҚР аэронавигациялық ақпараттар қызметi Халықаралық азаматтық конвенция 15-қосымшасының талаптарына сәйкес жұмыс iстейдi.

      68. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету дегенiмiз пайдаланушыларға, әуе қозғалысына қызмет көрсететiн органдарға және басқа да авиациялық тұтынушыларға ұшуларды немесе функционалдық мiндеттердi орындауға қажеттi сапалы метеорологиялық ақпаратты дер кезiнде беру болып табылады. Метеорологиялық қамтамасыз ету Халықаралық азаматтық конвенцияның 3-қосымшасына сәйкес келтiрiледi.

      69. Ұшуларды тiкелей метеорологиялық қамтамасыз етудi әуеайлақтық метеорологиялық органдар (бұдан әрi - ӘМО, ӘМСГ), ал әуеайлақта ондай органдар жоқ болған жағдайда - арнайы дайындықтан өткен және осындай қамтамасыз етуге рұқсат етiлген тиiстi авиациялық мамандар жүзеге асырады.

      70. Әуе кемелерiнiң ұшып шығуына, ұшуына және қонуына шешiм қабылдауға негiз болатын әуеайлақтағы нақты ауа-райы туралы ресми деректерi AMO (АМСГ) жедел органдар метебайқаушыларынан алынған байқау деректерi болып табылады, ал осындай органдар жоқ әуеайлақтарда нақты ауа-райы туралы мәлiметтердi тиiстi дайындығы бар лауазымдық адамдар беруi мүмкiн. Әрбiр нақты әуеайлақ үшiн ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз eту әуеайлақтағы ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету жөнiндегi нұсқаулықта егжей-тегжейлi айтылған.

      71. Әуе кемесiнiң экипаждары ұшуға шығар алдында және ұшуда метеорологиялық ақпараттармен қамтамасыз етiледi. Метеорологиялық ақпарат ұшудың уақытына биiктiгiне және бағытына (ауданына) сәйкес болуы тиiс. Ұшу алдындағы метеорологиялық даярлық ("брифингтiктен" басқа) кезеңiнде әуе кемелерiнiң экипаждары:

      1) ауызша метеорологиялық консультациямен;

      2) нақты ауа-райы туралы деректермен және ұшу, қону және қосалқы әуеайлақтар бойынша ауа-райының болжамдарымен:

      3) ұшу бағыттары мен аудандары бойынша болжамдармен және шторм туралы ескертулермен және ақпаратымен SIGMET (ұшу бағыты бойынша болатын немесе күтiлiп отырған метеоқұбылыстар туралы ақпарат);

      4) жел, биiктiк бойынша температураның, болжамдарымен және ауа-райының ерекше құбылыстары туралы болжамдармен;

      5) метео-радиолокатордың деректерi мен және спутниктердiң фотографияларымен қамтамасыз етiледi.

      72. Негiзгi және қосалқы әуеайлақтардың болжамы бойынша, қолданылу мерзiмi есептiк ұшып келу уақытынан кем болса, қосымша 30 минут уақытты есептегенде әуе кемелерi экипаждарының ұшып шығуына тыйым салынады.

      73. Әуе кемелерiнiң экипаждарынан ұшып шығу, бағыты бойынша ұшу процесiнде және қонғаннан кейiн алынған нақты метеожағдайлар туралы мәлiметтердi авиациялық бөлiмшелер (АМО, АМС) жедел жұмысында пайдаланады.

      74. Егер қонуға бет алған әуе кемелерiнiң экипаждарының хабарлауы бойынша бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi мен көрiну қашықтығы туралы мәлiметтер аспаптық өлшемдер нәтижесiнде AMO (AMC)-дан алынған ресми мәлiметтерден өзгеше болса, онда бұл жағдайда метеобақылағыш ӘҚҚ ұшу басшысының немесе диспетчердiң нұсқауы бойынша көзбен шолып қарайтын көрiну қашықтығы (тiк көрiну) немесе бұлттар биiктiгiн бақылау өлшемдерiн орындауы тиiс.

      75. Ұшу кезiнде әуе кемелерiнiң экипаждары ӘҚҚ диспетчерлiк органдары арқылы, радиохабар тарату (ATIS, VОLМЕТ), ЖЖ және ӨЖЖ радиоарналары арқылы, сондай-ақ азаматтық авиация жүйесiнде метеорологиялық iзденiс арқылы метеорологиялық ақпаратпен қамтамасыз етiледi.

      76. Әуеайлақта "Қазавиамет" авиациялық метеорологиялық органдары жоқ болғанда, күрделi метеорологиялық жағдайларда азаматтық авиациялық (ұшу) бөлiмшесiнiң басшысының шешiмiмен ҚҰЕ мен ұшу мүмкiндiгiн анықтау үшiн әуе кемесiнде жолаушысыз, экипаж құрамына белгiленген тәртiппен ресiмделген метеоролог маманның қатысуымен ауа райына барлау жасалуы мүмкiн.

      77. Әуе қозғалысына қызмет ету органдары және басқа авиациялық пайдаланушылар Қазақстан Республикасы аумағында қолданылатын басқа да нормативтiк құжаттарға сәйкес метео ақпаратпен қамтамасыз етiледi.

      78. Қауiптi метеорологиялық жағдайлардағы ұшулар қолданылып жүрген нормативтiк құжаттарға қатаң сәйкес орындалады.

      Метеорологиялық қамтамасыз ету ИКАО 3-қосымшасына сәйкес жүргiзiледi.

      79. Ұшуды штурмандық қамтамасыз ету мыналарды:

      1) ұшақ жүргiзу және навигация ережелерiне сәйкес ұшуларды орындауды және дайындауды реттейтiн әдiстемелiк құжаттарды әзiрлеудi және практикаға енгiзудi;

      2) әуе кемесiнiң қозғалысына қызмет көрсетуге және қамтамасыз етуге байланысты ұшу құрамы мен лауазымды адамдардың штурмандық даярлығын;

      3) ұшуды орындауға қажеттi аэронавигациялық ақпаратты, сондай-ақ ұшуларды шектеуді енгiзу туралы мәліметтерді экипажға дер кезiнде жеткiзудi ұйымдастыруды;

      4) қонуға бет алу және әуеайлақ ауданынан шығу үшiн әуеайлақ (аэроторап) ауданында әуе кемелерiнiң маневр жасау схемасын әзiрлеудi;

      5) көзбен шолып ұшу минимумдарын қоса алғанда, әуе кемелерiнiң ұшуы мен қонуы үшiн әуеайлақтың минимумдарды белгiлеудi және әзiрлеудi;

      6) әуе кемелерiнiң экипаждарына ұшудың метеорологиялық және/немесе әуе жағдайына байланысты өте тиiмдi эшелондары мен бағыттарын таңдап алуы бойынша консультация берудi;

      7) әуеайлақ ауданындағы және бағыттарындағы қондыру жүйесi мен навигацияның жердегi радиотехникалық құралдарының тиiмдi және ұтымды орналастыру схемасын әзiрлеуге қатысуды;

      8) борттық және жердегi навигациялық құралдардың жұмысын, ұшақты жүргiзу дәлдiгiн және ұшақ жүргiзуге қызмет етудi бақылауды жүзеге асыруды;

      9) борттық навигациялық компьютерлер деректерiнiң базасын алуды және жүктеудi, олардың жұмыс iстеу мерзiмдерiн бақылауды;

      10) навигациялық ақпарат жинақтарына түзету енгiзудi және олардың енгiзiлуiн бақылауды көздейдi.

      80. Ұшуларды инженерлiк-авиациялық қамтамасыз ету:

      1) авиациялық кемелердi белгiленген нормативтерге сәйкес жұмысқа жарамды күйiнде ұстауды;

      2) авиациялық техниканың бұзылуын және iстен шығу себептерiн талдауды, олардың алдын алу iс-шараларын енгiзудi;

      3) жердегi авиациялық қызметтiң инженерлiк-техникалық құрамы мен авиация қызметкерлерiнiң әуе кемелерiнiң техникалық пайдалану ережелерiнiң сақтауын бақылауды;

      4) әуе кемелерi мен қозғалтқыштарын ағымдағы және күрделi жөндеудi, әуе кемелерiн арнайы тексеру мен техникалық қызмет көрсетудi, ұшақ айналымын жоспарлауды;

      5) авиациялық-техникалық дайындықты жүргiзудi, авиациялық техника мен жабдықтарды техникалық пайдалану мәселелерi бойынша авиация персоналының техникалық бiлiмi мен практикалық дағдыларын жетiлдiрудi қамтиды.

      81. Инженерлiк-техникалық құрамы жоқ әуеайлаққа және қону алаңдарына әуе кемелерiнiң ұшуларын орындау кезiнде әуе кемесiн тексерудi ҰПБ белгiленген көлемде әуе кемесiнiң экипажы орындайды. Кемшiлiктердi жою кезiнде iстелiнген жұмыстар мен тексеру нәтижелерi борттық журналға жазылады.

      Әуеайлақта осы үлгiдегi әуе кемесiне техникалық қызмет көрсетуге рұқсаты жоқ инженерлiк-техникалық құрамның адамдары болған жағдайда ұшып шығуға даярлықты олар экипаждың басшылығымен және бақылауымен ұйымдастырады.

      82. Әуе кемесi ақаулығына және бұзылуына қарамастан, егер олар ұшудың қауiпсiздiгiне ықпал етпесе және арнайы тiзбемен (әуе кемелерiнiң РЛЭ немесе МЕL) көрсетiлген болса, ұшуға, оның iшiнде базалық әуежайға дейiн жiберiлуi мүмкiн. Көп қозғалтқышты әуе кемесiн бiр iстен шыққан қозғалтқышпен оны ауыстыру орнына айдап әкелу мүмкiндiгi туралы шешiмдi (егер осындай айдап әкелу ӘК кемелерiнiң РЛЭ ескерiлген болса) уәкiлеттi орган қабылдайды. Ұшуды орындауға арналған түпкiлiктi шешiмдi әуе кемесiнiң командирi қабылдайды.

      83. Әуе кемесiнiң бортында планердiң, қозғалтқыштың формулярлары, агрегаттық паспорттары:

      1) әуе кемесiн басқа пайдаланушыға беру үшiн немесе техникалық қызмет көрсетудiң мерзiмдi түрлерiн орындау үшiн айдап әкелген;

      2) жөндеуге, қайта жабдықтауға немесе қайта жөндеуге айдап келген, тұрақты орналасқан жерiне қайтарған;

      3) тұрған орнынан тыс жерде авиациялық арнайы жұмыстарды орындау үшiн айдап келген және тұрақты тұрған орнына қайтарған жағдайларда болуы тиiс.

      84. Ұшуды әуеайлақтық қамтамасыз ету әуеайлақтың ұшу алаңдарын пайдалануға әрдайым дайын күйiнде күтiп ұстау жөнiндегі кешендi шараларды, оның iшiнде:

      1) әуеайлақтың ұшу алаңдарын және қонудың радиомаяктық жүйесi аймақтарын ұшуды орындауға дайындауды;

      2) жазғы уақытта жөндеу жұмыстарын жүргiзудi және ұшу алаңдарын күтiп ұстауды;

      3) ұшу алаңдарын қыста күтіп ұстауды;

      4) әуеайлақтық қамтамасыз ету тәртiбiн реттейтiн нормативтiк құжаттардың және Халықаралық азаматтық конвенцияға 14-қосымшаның талаптарына сәйкес басқа да жұмыстарды қамтиды.

      85. Ұшу алаңын ұшуға дайындауға, оның жай-күйiн бақылау және уақытында жөндеуге, тiркелу коэффициентiн анықтауға, сондай-ақ әуеайлақтың жарамдылығы туралы шешiм қабылдауға, әуеайлақтың жай-күйiне байланысты ӘК ұшып келу мен ұшып кетудi тоқтату қайта бастау, немесе шектеу туралы ақпаратты аэронавигациялық ақпарат бюросы мен ӘҚҰ органдарына жеткiзуге әуеайлақтық қызмет жауап бередi. Әуеайлақтық жамылғыларды метеорологиялық жауын-шашыннан тазарту ұзақтығы ҚР AA ӘҚТ белгiленген мөлшерден аспауы тиiс.

      86. Ұшу алаңында жұмыс iстейтiн барлық машиналар от ұшқынын сөндiргiштермен, бастапқы өрт сөндiру құралдарымен сүйреу құралдарымен, ұшу басшысымен (диспетчермен), екi жақты радиобайланысты қамтамасыз ететiн радио құралдармен жабдықталған болуы тиiс. Жұмысты жүргiзетiн қызметтiң жауапты адамының машинасы "экипаж-диспетчер" радио алмасуын тыңдайтын радиостанциямен қосымша жабдықталады. Ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында ұшу алаңында жұмыс iстейтiн барлық арнайы көлiк пен механизмдер тәулiк мезгiлiне қарамай жанып тұратын габариттi және жылтылдағыш жарықтарымен жабдықталуы тиiс.

      Ұшу жолағында жұмыстың аяқталу уақыты туралы ақпарат ӘК басқа әуеайлақтардан ұшып шығуына негiз болып табылады, осы әуеайлаққа ұшып келу жұмыстың аяқталуы көрсетiлген уақыттан ерте болмауы тиiс.

      ҰҚЖ тiркелу коэффициентi ӘК осы үлгiсiне үшiн ҰПБ ұсынғаннан аз болса, ӘК ұшуына және қонуына тыйым салынады.

      87. Ұшуларды электр жарық техникалық қамтамасыз ету мыналарды:

      1) әуеайлақ ұшу алаңдарының электр жарық техникалық құралдарын жарамды күйде ұстауды;

      2) әуе кемелерi экипаждарының күн сайын жарық сигналы жабдықтарына техникалық қызмет көрсетуiн және ұшуға бақылау жүргiзуiн;

      3) электр жарығы техникалық құралдарын пайдалануын жоспарлауды және оларға техникалық қызмет көрсетудi, жөндеудi, немесе ауыстыруды;

      4) электр жарығы техникалық құралдары iстен шығуын, ақауларын есепке алуды және талдауды, олардың сенiмдiлiгiн арттыру жөнiндегi iс-шараларды әзірлеуді және жүргізуді;

      5) электр жарығын техникалық құралдарын iстен шыққан жағдайда сенiмдi резерв жасауды қамтамасыз етудi көздейдi.

      88. Әуеайлақтың жарықпен белгi беретiн жабдықтары:

      1) түнгi ұшу кезiнде - күн батқанға дейiн немесе әуе кемелерiнiң ұшу-қону есептiк уақытынан 15 минут бұрын;

      2) күндiзгi жағдайда - көрiну 2000 м немесе одан кем болғанда;

      3) басқа жағдайларда - ұшу басшысының нұсқауымен немесе экипаждың талабы бойынша қосылуы тиiс.

      89. Жарықпен белгi беретiн құралдар:

      1) күннiң шығуымен;

      2) күндiзгi уақытта - көрiну 2000 м-ден жоғары болған кезде;

      3) басқа жағдайларда - ұшу басшысының нұсқауы бойынша 30 минут және одан да көп уақыт iшiнде әуе кемелерiнiң ұшып келуi (ұшып шығуы) болмаған кезде өшiрiлуi тиiс.

      90. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету:

      1) ӘҚҚ органдарды әуе кемелерiнiң қозғалысын, қажеттi РТҚ бақылау және байланыс құралдарымен қамтамасыз етудi;

      2) ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарын және байланыс құралдарын жарамды күйде ұстауды;

      3) РТҚ мен байланыс құралдарын техникалық қызмет етуге және/немесе жөндеуге үзiлiс жасалатындай етiп пайдалануды жоспарлауды;

      4) РТҚ, байланыс құралдарының ақаулығы мен iстен шығуын талдау және есепке алуды; бұл құралдар жұмысының сенiмдiлiгiн арттыру жөнiнде iс-шаралар әзiрлеудi және жүргiзудi;

      5) радиотехникалық жабдықтарды және байланысты пайдалану базаларының (бұдан әрi - РТЖБП) инженер-техникалық құрамын даярлауды және олардың РТҚ техникалық пайдалануына және рұқсат берудi көздейдi.

      91. Ұшуларды радиотехникалық қамтамасыз ету үшiн ӘҚБ автоматты жүйелерi, трассалық және әуеайлақтық радиолокаторлар, навигацияның радиотехникалық жүйелерi, қондырудың радиомаяктық жүйелерi, қондыру жүйелерiнiң жабдығы (бұдан әрi - ҚЖЖ), радиопеленгаторлар, жердегi және әуедегi электр байланыс құралдары пайдаланылады. Ұшуларды қамтамасыз ету үшiн байланыс және РТЖ құралдарын пайдалану оларды мемлекеттiк тiркеуге және нормативтiк құжаттардың талаптарына сәйкес пайдалануға жiберуге ресiмдегеннен кейiн рұқсат етiледi.

      92. Ұшуларды РТҚ қамтамасыз ету ұшу басшысының (ӘҚҚ диспетчерiнiң) нұсқауымен:

      1) әуеайлақ ауданының құралдары (ОРЛ-А, ВОР/ДМЕ, РСБН, БПРМ, ДПРМ) - әуе кемесi қонуының (ұшып өтуiнiң) есептiк уақытына дейiн 30 минут бұрын;

      2) қону жүйелерi (РМЖ, ҚЖЖ) - қонудың есептiк уақытына дейiн 30 минут бұрын қосылады.

      Қонудың жұмыс бағыты өзгерген жағдайда РТЖБП пайдалану қызметiнiң ауысым басшысы радиотехникалық құралдардың қонудың басқа бағытымен жұмыс iстеуге дайындығы туралы ұшу басшысына хабарлауға мiндеттi.

      93. Ұшуды РТҚ қамтамасыз ету әуеайлаққа ұшып келген әуе кемесiнiң рөлдеуi аяқталғаннан кейiн, сондай-ақ ұшып кеткен ӘК экипажының "Жақындау" диспетчерiмен байланысы аяқталғанынан кейiн және басқа ӘК ұшып келуi мен ұшып кетуi болмаған жағдайда ұшу басшысының (диспетчердiң) нұсқауымен өшірiледi.

      94. Әуеайлақтық аймақ ("Шеңбер", "Қону", "Мұнара", КДП) диспетчерлерiнiң жұмыс орындары қону жүйесi объектiсiнiң iстен шығуы туралы (РМЖ, ҚЖО) автоматты дыбыстық және жарық белгiлерiмен жабдықталуы тиiс. РТҚ ақауы мен iстен шығуы туралы әуе кемелерiнiң экипажына жеткiзу үшiн РТЖБП қызметiнiң ауысым басшысы ұшу басшысына (диспетчерiне) дереу хабарлауға мiндеттi.

      95. ӘҚҚ диспетчерлерi (ұшу басшылары) мен әуе кемесiнiң экипаждары арасындағы радиотелефондық алмасу ӘҚҚ диспетчерлiк пункттiң қызмет адамдарының өзара келiссөздерi, сондай-ақ метеорологиялық хабарлардың радиоарналармен берiлетiн ақпараты автоматты дыбыс жазу аппаратурасында мiндеттi түрде тiркелуi тиiс. Дыбыс және бейнежазылым материалдары (әуе жағдайының радиолокациялық ақпаратының бейнежазылым аппаратурасы бар жағдайда) кемiнде 5 тәулiк сақталуы тиiс.

      96. Ұшуларды қамтамасыз етудiң РТҚ және ӨЖЖ диапазонындағы әуе электр байланысы олардың пайдалану параметрлерiнiң қолданыстағы нормаларға сәйкестiгiн анықтау үшiн ұшулық тексерулерден мезгiл-мезгiл өтуi тиiс. Ұшулар басшысының (ӘҚҰ қызметiнiң аға диспетчерiнiң) нұсқауы бойынша әуежайларда ұшуды қамтамасыз етудiң РТҚ жұмысының сапасын тексерудi ұшуды орындайтын экипаждар жүзеге асырады.

      Әуе кемесiнiң командирi тексеру нәтижесiн әуежайдың қону және навигациялық жабдықтарының жұмысы туралы әуе кемесi командирлерiнiң пiкiрлер журналына жазуы тиiс, мұнда ескертулер бойынша қолданған шаралар көрсетiледi.

      97. Техникалық қызмет көрсету және жөндеу (қайта құру) үшiн ұшуларды қамтамасыз етудiң РТҚ АҚҚ нұсқауына сәйкес өшiрiледi.

      РТЖБП қызметiнiң лауазымды тұлғалары аэронавигациялық ақпарат қызметiндегi (бұдан әрi - ААҚ) арнайы журналға ұшуларды қамтамасыз етудiң РТҚ уақытша сөндiрiлгенi туралы жазуы тиiс және ӘҚҚ органына хабарлауы тиiс. Ұшу басшысы (диспетчерi) РТЖБП қызметiнiң инженерлiк-техникалық құрамына ұшуларды қамтамасыз етудiң РТҚ (1 сағатқа дейiн) сөндiрiлуiн талап ететiн шұғыл техникалық қызмет көрсетудi орындау уақытын (тәулiктiң жарық мерзiмiн) ұсынуы тиiс. Шұғыл техникалық қызмет көрсету жұмыстары орындалмаған РТҚ пайдалануға тыйым салынады.

      98. Ұшуларды метеорологиялық қамтамасыз ету барлық радиотехникалық, байланыс, жердегi және борттағы аэронавигациялық жабдықтарды метеорологиялық тексерудi қамтиды. Жабдық пен бақылау-өлшеу аппаратураларын метеорологиялық тексеру мен жөндеудi мамандандырылған Базалық тексеру-жөндеу метеорологиялық зертханасы (бұдан әрi - БТЖМЗ) жүзеге асырады.

      99. Ұшуларды экологиялық қамтамасыз ету әуеайлақ аймағындағы және соған жапсарлас аумақтағы қоршаған ортаны қорғау шараларының жиынтығы болып табылады. Ұшуларды экологиялық қамтамасыз ету, әуеайлақтар, әуежайлар, жекелеген объектiлердi салу және жобалау кезiнде атмосфераға өндiрiс қалдықтарының тасталуы мен ағын сулардың ластануынан, жоғары жиiлiктi сәулелену әсерiнен қоршаған ортаны қорғау шараларын өткiзудi көздейдi; әуеайлақ маңындағы елдi мекендердiң селитебтiк аймағында әуе кемелерiнiң ұшып көтерiлуi және қонуы кезiндегi шуыл әсерiнен және әуе қозғалтқыштарының эмиссиясынан қорғау жөнiндегi шараларды қарастырады.

      100. Ұшуларды коммерциялық қамтамасыз ету тасымалдауды ұйымдастыру қызметi немесе тасымалдау қауiпсiздiгiнiң бекiтiлген нормаларымен ережелерiн бұзбай әуе кемесiне коммерциялық ең жоғары жүк тиеуге жүк көтергiштiк жолаушыларға және жүк тасымалдауы жоғары деңгейде қызмет етуге бағытталған технологиялық рәсiмдер кешенiн орындауды қамтамасыз етудi қамтиды.

      101. Тасымалдау қызметiн ұйымдастыру қызметiнiң ұшуларды коммерциялық қамтамасыз етудiң технологиялық рәсiмдерi мыналарды:

      1) әуе кемелерiнiң коммерциялық жүктемесiн есептеудi және жасақтауды;

      2) әуе кемелерiн центрлеудiң және шектi (жалпы) жүктемесiнiң есебiн;

      3) жолаушыларды, жүктi және поштаны ресiмдеудiң белгiленген тәртiбiн сақтауды;

      4) әуе кемелерiне жүк тиеудi (түсiрудi) центрлеу кестесiне сәйкес бақылауды;

      5) механикаландыру құралдары мен арнайы көлiктiң әуе кемелерiне қауiпсiз жақындауы мен олардан кетуiн қамтамасыз етедi;

      6) тасымал және iлеспе құжаттарды ресiмдеудi;

      7) жолаушыларды, теңдеме жүктi және қол жүгiн және тексерiп шығуды, ресiмдеудi, қауiптi жүктердi тасымалдауға бақылау жасауды қамтиды.

      102. Әуе кемесiне отырғызуға тiркеуден және тексеруден өткен жолаушылар жiберiледi. Отырғызуға келмеген жолаушылардың багажы әуе кемесiнiң бортынан алынуы тиiс. Әуе кемесiнiң отырғызуға келмеген жолаушылардың багажын алып ұшуына тыйым салынады.

      103. Тасымалдау қызметiн ұйымдастыру диспетчерi немесе әуе кемесi командирiнiң егер ол ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету және/немесе мүмкiндiктi центрлеу үшiн қажет болса, әуе кемесi салонында жолаушыға ұсынылған орынды өзгертуге құқығы бар.

      104. Әуе кемесiнiң бортындағы жолаушылардың саны байланатын белдiктермен жабдықталған орындықтардың санына сәйкес болуы тиiс, бiрақ әуе кемесiнiң осы үлгiсi үшiн шектi жүк тиеу жөнiндегi белгiленген нормадан аспауы тиiс.

      105. Тасымалдауды ұйымдастыру қызметi жоқ әуеайлақтарда ұшуды (ұшуларды) коммерциялық қамтамасыз ету әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) жүктеледi.

      106. Ұшуларды орнитологиялық қамтамасыз ету әуе кемелерiнiң құстармен соқтығысып қалуын болдырмауға бағытталған және әуеайлақтарда (әуеайлақ аудандарында), ұшу ауданында және бағыттарда, орнитологиялық қауiптiң тууы туралы дер кезiнде экипажға жеткiзудi, сондай-ақ құстарды (құстардың үйiрiн) белсендi үркiту шаралар кешенiн жүргiзудi көздейдi және олардың ұшып көтерiлу және қонуға бет алу секторында топталуының алдын алуды жүргiзедi.

      107. Ұшуларды медициналық қамтамасыз ету ұшуды қамтамасыз ету мен орындауға байланысты мамандар мен авиациялық персоналдың денсаулығын сақтауға, жұмысқа қабiлеттiлiгiн арттыруға бағытталған iс-шаралар жүйесi болып табылады, сондай-ақ "Қазақстан Республикасында авиациялық медицина жөнiндегi нұсқау құжаттаманы қолданысқа енгiзу туралы Әуе кеңiстiгiн және азаматтық авиацияның қызметiн пайдалану жөнiндегi комитет Төрағасының 1998 жылғы 17 маусымдағы N 67/н нұсқауына сәйкес медициналық бақылау жүргiзудi қарастырады.

      108. Ұшу құрамының адамдары өздерiнiң денсаулығы бойынша белгiленген медициналық талаптарға сәйкес болуы тиiс. Денсаулығы бойынша ұшу жұмыстарына жарамдылығын ұшу-дәрiгерлiк сараптамалық комиссиялар анықтайды. Ұшу жұмысына жарамдылығы туралы медициналық қорытындының қолданылу мерзiмi бiткен ұшу құрамын ұшуға жiберуге тыйым салынады.

      109. Осы адамдардың ешқайсысы спирттiк iшiмдiктердiң, есiрткiнiң немесе осы адамдардың өздерiнiң мiндеттерiн орындау қабiлетiн шектейтiн дәрi-дәрмектердiң әсерiнде бола отырып, әуе кемесiн басқармайды және экипаж мүшелерiнiң мiндеттерiн орындамайды.

      110. Ұшар алдындағы (ауысым алдындағы) тұрақты дәрiгерлiк бақылаудан өтпеген, сондай-ақ ұшып шығу алдындағы (кезекшiлiкке кiрiсер алдындағы) медициналық бақылаудан өтуден жалтарған экипаж мүшелерi және ӘҚҚ диспетчерлерi ұшуды орындауға (әуе кемелерiнiң қозғалысын басқаруға) жiберiлмейдi. Осы тармақ шетел экипаждарына қолданылмайды.

      111. Экипаж мүшелерi мен ӘҚҰ диспетчерлерi iшiмдiк ішiп мас болған жағдайда немесе iшiмдiктiң қалдық белгiлерi байқалғанда өзiнiң қызметтiк мiндеттерiн атқаруға жiберiлмейдi және олар белгiленген   тәртiп   бойынша жауапқа тартылады.

      112. Әуе кемелерi борттық және авариялық дәрi-дәрмек қобдишаларымен жабдықталуы тиiс. Экипаж мүшелерi алғашқы дәрiгерлiк көмек көрсетудi бiлуi тиiс.

      Қандай да болмасын себептер бойынша медициналық байқаудан өту мүмкiн болмаған жағдайда базалық емес әуеайлақтан ұшып шығу кезiнде әуе кемесiнiң командирi ұшуға дайындығы туралы экипаж мүшелерiнiң ауызша мәлiмдемесi негiзiнде әуежайда ұшу тапсырмаларына тиiстi жазба жасайды.

      113. Режимдiк күзеттi қамтамасыз ету әуе кемесiнiң сақталуын, жолаушылар мен экипаж мүшелерiнiң қауiпсiздігiн, авиация қызметiне заңсыз араласу актілерiн болдырмау және алдын алу жөнiндегi iс-шаралар жүргiзудi қамтамасыз ету болып табылады, сондай-ақ:

      1) жолаушыларды, багажды және қол жүктерiн тексерудi;

      2) әуе кемелерiн арнайы тексеруден өткiзудi және авиациялық техниканы күзету;

      3) әуежайлардағы өткiзу және iшкi объектiлiк режимдердi ұйымдастыруды;

      4) әуеайлақтар және әуеайлақ аумағындағы объектiлердi бөгде адамдардың, көлiк құралдарының және малдардың бақылаусыз өтiп кету мүмкiндiгiн болдырмайтындай етiп қоршауды;

      5) КМЖ әуе кемелерiнiң ұшып көтерiлуi және қонуы алдында күндiз де, түнде де және ӘҚҚ диспетчерiнiң нұсқауымен ұшу жолағын тексерудi көздейдi.

      114. Ұшуларды авариялық және iздестiру-құтқаруын қамтамасыз етудi Қазақстан Республикасының Бiртұтас авиациялық-құтқару қызметi (бұдан әрi - ҚР БАҚҚ) iске асырады.

      ҚР БАҚҚ апатқа ұшырау үстiндегi немесе душар болған әуе кемелерiнiң экипаждарын және жолаушыларын iздестiрудi және құтқаруды ұйымдастыруға және орындауға арналған. Қонғаннан кейiн ғарышкерлердi және ғарыш объектiлерiнiң құлдилау аппараттарын iздестiру және эвакуациялау. Апаттық жағдайларда кемелердiң экипаж мүшелерiне және жолаушыларына, теңiз айдынындағы және ішкi су айдынындағы кемелердiң жеке құрамына, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Төтенше жағдайлар министрлiгiнiң тапсырмалары бойынша авариялар мен апаттар, табиғи және экологиялық зiлзалалар кезiнде жұмыстарды орындау үшiн көмек көрсету.

      Ескерту. 114-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2006.04.28 340 қаулысымен.

      115. Іздестiру мен құтқару жөнiндегi iс-шаралардың ұйымдастырылуы мен жүргiзiлуiн айқындайтын негiзгi нормативтiк-құқықтық кесiмдер:

      1) Қазақстан Республикасының аумағындағы авиация ұшуларының іздестіру-құтқаруын қамтамасыз етуiн ұйымдастыру жөнiндегi нұсқаулық;

      2) Қазақстан Республикасының министрлiктерi мен мемлекеттiк комитеттерiнiң құтқару қызметтерiнiң, бөлiмшелерiнiң, күштерi және құралдарының өзара iс-әрекеттерi жөнiндегi нұсқаулық болып табылады.

      116. Қазақстан Республикасының аумағында iздестiру және құтқару аудандары белгiленедi.

      Аудандар шекарасы Қазақстан Республикасы аймақтарында ұшуларды іздестіру құтқаруын қамтамасыз етуін ұйымдастыру жөнінде нұсқаулықта белгiленедi.

      Қазақстан Республикасының барлық министрлiктерiнiң, мемлекеттiк комитеттерiнiң, Қарулы Күштерi түрлерiнiң, авиакомпанияларының әуе кемелерiн iздестiру-құтқарушылық қамтамасыз етудi тiкелей ұйымдастыруын тиiсiнше ұшуды ұйымдастыратын командирлер мен басшылар жүзеге асырады.

      117. Теңiзде және iшкi су айдындарында апатқа ұшыраған экипаждар мен әуе кемелерiнiң жолаушыларын iздестiру мен құтқару 116-тармақта көрсетiлген нұсқаулыққа сәйкес жүзеге асырылады.

 **9-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету мiндеттерi**

      118. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде әуе қозғалысына қызмет көрсету (бұдан әрi - ӘҚҚ) осы Ереже мен Қазақстан Республикасының ӘҚҚ жүйесiнiң жұмыс істеуін реттейтiн нормативтік құқықтық кесiмдерiнiң талаптарына, сондай-ақ "Әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң Халықаралық стандарттары мен Ұсынылатын практикасын Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияға Қосымшалардың ережелерiне сәйкес ұйымдастырылады, әуе кеңiстiгiн белгiлеу, әуе қозғалысының қауiпсiз, реттелген және шапшаң тасқынын қамтамасыз етуге қажеттi тиiстi органдар мен қызметтердiң, сондай-ақ әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгi мен тиiмдiлiгiн арттыру үшiн жасалған бiрдей жағдайларда халықаралық әуе трассаларында ұшуды жүргiзудi қамтамасыз ету мәселелерiн қамтиды.

      119. Әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң мiндеттерi:

      1) әуе кемелерi арасындағы қақтығыстарды болдырмау;

      2) әуеайлақтың осы алаңдағы кедергiлерi бар маневр жасау алаңында тұрған әуе кемелерiнiң қақтығыстарын болдырмау;

      3) әуе қозғалысының реттелген тасқынын жеделдету және қолдау;

      4) ұшулардың қауiпсiз және тиiмдi жүргiзiлуiн қамтамасыз етуге қажеттi консультациялар мен ақпарат беру;

      5) авариялық және iздестiру-құтқару қызметтерiнiң көмегiне мұқтаж әуе кемелерi туралы тиiстi ұйымдарға хабарлау және мұндай ұйымдарға қажеттi көмек көрсету болып табылады.

      120. Әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету жермен қақтығысуды болдырмау мiндеттерiн қамтымайды. Осыған байланысты осы құжатта ұйғарылған ережелер, АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемесiн радиолокациялық бағыттау (векторлау) жүзеге асырылатын жағдайларды қоспағанда, бұған қатысты қауiпсiздiктi қамтамасыз етуге шара қолдану үшiн жауапкершiлiктен ұшқышты диспетчерлiк орган берген кез келген рұқсат құтқармайды.

      121. Ұшу қарқыны жоғары аудандарда әуе қозғалысына қызмет көрсету мiндетiн ойдағыдай шешу үшiн әуе қозғалысын басқарудың аудандық және әуеайлақтық (аэротораптық) автоматтандырылған жүйелерi (бұдан әрi - ӘҚБ АЖ) пайдаланылады.

      122. Әуе қозғалысы тасқынын ұйымдастыру мен реттеу ӘҚБ АЖ жарақтандырылған және әуе қозғалысын жоспарлаудың бас орталығында (ӘҚЖ БО) жүзеге асырады.

 **10-тарау. Әуе кеңiстiгiн сыныптау**

      123. Әуе кеңiстiгiн сыныптау әуе қозғалысына қызмет көрсету түрiне, ұшу ережелерiне (АҰЕ, КҰЕ) ұшуға диспетчерлiк рұқсаттың, әуе кемелерiн өзара эшелондаудың, радиобайланыс бойынша талаптардың, әуе кемелерiнiң ұшу жылдамдығы бойынша шектеулер мен тиiстi метеожағдайлардың болу қажеттiгiне қарай жүргiзiледi.

      124. ӘҚҚ әуе кеңiстiгi былайша сыныпталады және белгiленедi:

      А сыныбы. Тек қана AҰE бойынша ұшуларға рұқсат етiледi, барлық әуе кемелерi эшелондалып, оларға диспетчерлiк қызметтер көрсетiлуi тиiс;

      В сыныбы. Тек қана АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етiледi, барлық әуе кемелерiне диспетчерлiк қызметтер көрсетiлiп эшолондалуға тиiс.

      С сыныбы. AҰE және KҰE бойынша ұшуларға рұқсат етiледi; барлық әуе кемелерi диспетчерлiк қызметтер көрсетуге жатады; АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерi АҰЕ мен КҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерiне қатысты эшелондалады. KҰE бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерi AҰE бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерiне қатысты эшелондалады және КҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерiне қатысты қозғалыс туралы ақпарат алады;

      D сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етiледi, барлық әуе кемелерiне диспетчерлiк қызмет көрсетiлуi тиiс; аспаптар бойынша ұшу ережелерiне сәйкес ұшатын басқа әуе кемелерiне қатысты эшелондалады және көзбен шолып ұшу ережелерiне сәйкес ұшатын әуе кемелерiнiң қозғалысы туралы ақпарат алады; көзбен шолып ұшу ережелерiне сәйкес ұшатын әуе кемелерi басқа да барлық әуе кемелерiнiң қозғалысы жөнiнде ақпарат алады;

      E сыныбы. AҰE және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етiледi; АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерiне диспетчерлiк қызметтер көрсетiлуi тиiс және AҰE бойынша ұшатын басқа әуе кемелерiне қатысты эшелондалады. Барлық әуе кемелерi мүмкiндiгiнше қозғалыс жөнiнде ақпарат алады.

      F сыныбы. АҰЕ және КҰЕ бойынша ұшуларға рұқсат етiледi; АҰЕ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерiнiң бәрiне әуе қозғалысына консультациялық қызмет көрсетулер және сұрауы бойынша барлық әуе кемелерiне ұшу-ақпараттық қызмет көрсетiледi;

      G сыныбы. AҰE және KҰE бойынша ұшуларға рұқсат етiледi және сұрауы бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетiледi.

      Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгi мынадай тәртіппен сыныпталды:

      1) 6100 м. биiктiктен асатын жоғары әуе кеңiстiгi және одан жоғары А сыныбына жатады.

      2) 6000 м. эшелоннан бастап төменгi әуе кеңiстiгi және 1200 м. эшелонға дейiн төмен С сыныбына жатады.

      3) Диспетчерлiк қызмет көрсету ұйымдастырылған әуеайлақтарының төменгi әуе кеңiстiгi С сыныбына жатады.

      4) Диспетчерлiк қызмет көрсету ұйымдастырылмаған 900 м. эшелоннан бастап төменгi әуе кеңiстiгi С сыныбына жатады.

      5) Жекелеген жағдайларда G сыныбы әуе кеңiстiгiнiң жоғары шекарасы 1200 м.-ден жоғары тағайындалуы мүмкiн.

      G сыныбы әуе кеңiстiгi бақыланбайтын әуе кеңiстiгi болып табылады. Бұл әуе кеңiстiгiндегi ұшулар N 3 кестеге сәйкес көзбен шолып ұшулар Ережесiне сәйкес және байланыссыз жүргiзiледi.

      Бақыланбайтын әуе кеңiстiгiнде диспетчерлiк рұқсат қажет етiлмейдi. Тиiстi органға iздестiру мен құтқару үшiн хабарландыру ұйымдастыру авиакомпания мен ұшу аппараттарының иелерiне жүктеледi.

      Ескерту. 124-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      125. Бақыланбайтын әуе кеңiстiгi тiгiнен қауiпсiз эшелоннан 300 м (900F) төмен, әуеайлақтар, аэротораптар аудандарынан және басқа айрықша ұшу режимдерi бар аймақтардан тысқары жерлерде белгiленедi.

      Бақыланбайтын әуе кеңiстiгiндегi ұшулар диспетчерлiк, ұшу-ақпараттық, консультациялық қызметтер көрсетiле отырып, көзбен шолып ұшу ережелерi бойынша ғана жүзеге асырылады.

      126. Әрбiр сыныптың әуе кеңiстiгi шегiндегi ұшуларға қойылатын талаптар осы Ереженiң 5-қосымшасындағы кестеде көрсетiлген талаптарға сай келедi.

 **11-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсетудi ұйымдастырудың тәртiбi**

      127. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде әуе қозғалысына қызмет көрсетудi ұйымдастыруды азаматтық авиацияны мемлекеттiк реттеу саласындағы уәкiлеттi орган белгiлейдi. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде әуе қозғалысына қызмет көрсетудi ұйымдастыру жөнiндегi ақпарат Әуе айлағы ауданында ұшуларды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта (әуежайдың аэронавигациялық паспортында) жазылған. Осы деректер негiзiнде ҚР ААЖ АІР RK-да осындай қызмет көрсетудi пайдалану үшiн қажет болатын тиiстi ақпараттарды жариялауға дайындайды.

      128. Әуе қозғалысына қызмет көрсету қамтамасыз етiлуi тиiс әуе кеңiстiгiн шектеу бағыттар құрылымының сипатына, әуе қозғалысының тығыздығына, әуе кемелерiнiң түрлерiне және тиiмдi қызмет көрсетудiң қажеттiлiгiмен байланыстырылады.

      129. Шектес мемлекеттiң әуе қозғалысына қызмет көрсетудi ұйымдастыру әуе қозғалысына қызмет көрсететiн шекаралас аудандардың келiсу рәсiмдерiнiң негiзiнде жүзеге асырылады.

      130. ӘҚҚ органдары азаматтық әуе кемелерiнiң қауiпсiз ұшу мәселелерiн қатысы бар қызметтi жүзеге асыруға жауапты әскери органдармен өзара тығыз iс-қимылды ұйымдастырады және жүзеге асырады.

      Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары мен тиiстi әскери органдар арасында азаматтық әуе кемелерінің қауiпсiз және кедергiсiз ұшуына қатысты жедел ақпарат алмасу жөнiнде уағдаластыққа қол жеткiзiледi.

      131. Әскери әуе кемелерiнiң жекелеген ұшулары әуе қозғалысы ережелерiнiң бұзылуына әкеп соқтыратындықтан, ұшу қауiпсiздiгi мақсатында тиiстi әскери органдар азаматтық авиацияның әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарын алдын ала осындай ұшулар орындалатыны жөнiнде хабардар етедi.

      132. Әуе қозғалысын ұйымдастыру органы тиiстi әуе кемелерiне құқықтық иелiгi бар уәкiлеттi органнан нақты жазбаша сұрау алған жағдайда ғана әскери органдардың iс-әрекетiнен және басқа төтенше жағдайлардан туындайтын қажеттiлiкке байланысты эшелондауды барынша қысқартуға келiсiм бередi, мұндай жағдайда қысқартылған минимумдар осы әуе кемелерiне қатысты ғана қолданылатын болады.

      Әуе қозғалысын ұйымдастырудың тиiстi органы эшелондаудың осындай қысқартылған минимумын толық көрсете алатын белгiленген жазбаша нысандағы нұсқаулықтар шығаруы тиiс.

 **12-тарау. Әуе қозғалысына қызмет көрсету түрлерi**

      133. Әуе қозғалысына қызмет көрсету Халықаралық азаматтық авиация туралы Конвенцияға 2, 11-қосымшалар және DOC. 4444 ИКАО талаптарына сәйкес мынадай қызмет көрсетудiң үш түрiнен тұрады:

      1) әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету (әуе қозғалысын басқару), осы ҚР ӘК ҰHE-нiң 120-тармағының 1, 2 және 3-тармақшаларының мiндеттерiн шешуге арналған, ал бұл тармақшалар өз кезегiнде мынадай үш бөлiкке бөлiнедi:

      аудандық диспетчерлiк қызмет көрсету - бақыланатын ұшуларға диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету;

      жақындау диспетчерлiк қызмет көрсету - әуе кемелерiнiң ұшып келуi мен ұшып кетуiне байланысты бақыланатын ұшулардың бөлiктерiне диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету;

      әуеайлақтық диспетчерлiк қызмет көрсету - жоғарыда көрсетiлген ұшу бөлiктерiнен басқа әуеайлақтық қозғалыстарға диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету;

      2) 120-тармақтағы 4-мiндеттi шешуге арналған ұшу-ақпараттық қамтамасыз ету;

      3) 120-тармақтағы 5-мiндеттi шешуге арналған авариялық құлақтандыру қызметi.

      134. Әуе қозғалысына қызмет көрсетудi мынадай түрде құрылған және бөлiнген органдар қамтамасыз етедi:

      1) аэронавигациялық ақпараттар қызметi және ұшу-консультациялық ақпараттар қызметiн қамтамасыз ететiн брифинг;

      2) ұшу ақпараттары аудандары шегiндегi авариялық құлақтандыру қызметi;

      3) әуе трассаларында, ӘҚБ бағыттарын әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ететiн диспетчерлiк аудандар, (3-кесте);

      4) диспетчерлiк аудандарға кiрмейтiн әуе кеңiстiгi бөлiктерiнде диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ететiн, сондай-ақ ұшып келiп және ұшып кетiп жатқан немесе күту аймағындағы әуе кемелерiне қызмет көрсететiн диспетчерлiк аймақтар.

      135. Әуеайлақ ауданында диспетчерлiк қызмет көрсетудi әуеайлақ ауданының диспетчерлiк пунктi қамтамасыз етедi, ол әуеайлақтағы немесе әуеайлақтың маңында (ұшу-қону аймағында):

      1) әуеайлақ төңiрегiнде әуеайлақтық қозғалыс шеңберiнде ұшатын әуе кемелерiне;

      2) маневр жасау алаңы бойынша қозғалатын әуе кемелерiне;

      3) жерге қонатын және ұшып шығатын әуе кемелерiне;

      4) маневр жасау алаңында қозғалатын әуе кемелерi мен көлiк құралдарына;

      5) маневр жасау алаңындағы әуе кемелерiне және осы алаңдағы кедергiлерге өзара соқтығысып қалуды болдырмау мақсатында өзiнiң басқаруындағы әуе кемелерiне: қауiпсiз, реттi және жедел әуе қозғалысының тасқынын қамтамасыз ету үшiн ақпарат бередi және рұқсат етедi.

      Перронда көзделген қызмет көрсетудi қамтамасыз ету әуеайлақтың диспетчерлiк пунктiне немесе жеке органға тапсырылуы мүмкiн.

      136. Әуеайлақ аудандарындағы диспетчерлiк пункттер, сондай-ақ ұшу қауiпсiздiгi қызметiн құлақтандыру үшiн де жауап бередi және әуеайлақтағы қозғалысты реттеу және әуе кемелерiн ұшқыштардың бағдарлап отыруы үшiн әуеайлақта орнатылған кез келген тетiктiң, шамдардың немесе басқа құрылғылардың кез келген бұзылуы немесе ақаулықтары туралы дереу хабарлайды.

      137. Тiркеп сүйрелетiн әуе кемелерiн қоса есептегенде, адамдардың немесе көлiк құралдарының әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы қозғалысын оларға және жерге қону, рөлдеу немесе ұшып көтерiлудi орындайтын әуе кемелерiне қауiп төнуiн болдырмау үшiн әуеайлақ ауданының АА диспетчерлiк пунктi басқарады.

      138. Бақыланатын ұшу кез келген уақытта бiр ғана диспетчерлiк пункттiң басқаруында болады. Әуе кеңiстiгiнiң нақты бөлiгiнде ұшуларды орындайтын барлық әуе кемелерiн басқару жауапкершiлiгi бiр диспетчерлiк пунктке жүктеледi.

      139. Әуе қозғалысын басқару органдарының диспетчерлiк рұқсат беруi әуе кемесiне белгiлi әуе қозғалысына қатысы бар iс-әрекеттердi ғана жасау өкiлеттiгiн беру ретiнде қарастырылады.

      140. Диспетчерлiк рұқсат беру тек әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету талаптарына ғана негiзделедi және мыналарды қамтиды:

      1) әуе кемесiнiң ұшу жоспарында көрсетiлген айырым индексi;

      2) рұқсаттың қолданылу шекарасы;

      3) ұшу бағыты;

      4) бүкiл бағытқа немесе оның бөлiгiне арналған ұшу эшелоны;

      5) басқа мәселелер бойынша кез келген қажеттi нұсқаулар мен ақпарат (ұшу немесе қонуға бет алу кезiнде маневр жасау, рұқсаттың қолданылу мерзiмi өткенде уақытты белгiлеу жөнiнде).

      141. Ұшып шығатын әуе кемелерiне арналған диспетчерлiк рұқсатта ұшу бағыты, егер ол аэронавигациялық ақпараттар (АНА) құжаттарында жарияланғаннан өзгеше болса, ұшудан кейiнгi бұрылу, керектi бағытқа шыққанға дейiн жүрiп өтуге қажеттi жол сызығы; берiлген эшелонға дейiнгi биiктiктi алу алдында ұстану қажет болатын эшелон; эшелон өзгертiлетiн кездегi уақыт, пункт және/немесе тiгiнен алғандағы жылдамдық, сондай-ақ ұшу қауiпсiздiгiн негiзге алатын кез келген басқа да қажеттi маневр көрсетiлуi мүмкiн.

      142. Ұшуға рұқсат әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгiне әсер ететiн белгiлi бiр қозғалыс жағдайларын ескере отырып берiледi. Мұндай қозғалыс жағдайларына әуедегi және маневр жасау алаңындағы қозғалысы басқарылып отыратын әуе кемелерi ғана емес, сондай-ақ пайдаланылатын маневр жасау алаңына тұрақты орналастырылмаған жер бетiндегi көлiк құралдарының немесе басқа да кедергiлердiң кез келген қозғалысы жатады.

      143. Егер диспетчерлiк рұқсат әуе кемесiнiң командирiн (ұшқышын) қанағаттандырмайтын болса, ол ӘҚҚ диспетчерiне баяндап және егер бұл iс жүзiнде мүмкiн болса, өзгертiлген диспетчерлiк рұқсатты ала алады.

      144. ӘҚҚ органдарының өзгертiлген диспетчерлiк рұқсаты әуеайлақтағы қозғалыс пен метеорологиялық жағдайларға ғана байланысты болады және ол ұшқышты қолданылатын ережелер мен қағидалардың кейде орын алатын бұзылуына байланысты белгiлi бiр жауапкершiлiктен босатпайды.

      145. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiндегi ӘҚҚ диспетчерлiк пункттердiң қызметi мен тиiстi рәсiмдерi әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары персоналының iс-әрекетiн регламенттеп отыратын нормативтiк құжаттарда белгiленедi, ұшқыштар экипажы бұларды оқып үйренуге және орындауға мiндеттi.

 **13-тарау. ӘҚҚ қызметiнiң жұмысын ұйымдастыру**

      146. ӘҚҚ қызметiнiң жұмысы ауысым бойынша ұйымдастырылады. Ауысымды ауысым бастықтары басқарады. Аудандық диспетчерлiк орталықтар (АӘҚҚ) мен әуеайлақ диспетчерлiк орталығы (бұдан әрi - ӘДО) ауысымдарын - тиiсiнше ұшу орталықтарының (бұдан әрi - ҰОБ) немесе ӘҚҚ ауданының (АҰБ) және әуеайлақ (аэроторап) диспетчер орталығының басшылары (ӘДО ҰБ) немесе әуеайлақ ауданының аға диспетчерi басқарады.

      Аға ұшқыш ұшулардың басшысы ӘДО (АҰБ) болып табылады. Әрбiр ауысымның жұмысы барлық диспетчерлiк пункттерде мамандар толық құрамда шыққан кезде ұйымдастырылуы тиiс.

      147. Жеделдiгiне қатысты алғанда ұшуларды және ӘҚҚ қамтамасыз ететiн тиiстi объектiлер мен қызметтердiң кезекшi ауысымдарының бастықтары ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етуге байланысты (радиотехникалық жабдықтар мен байланысты пайдалану, ұшуды электр жарығымен техникалық қамтамасыз ету, метеорологиялық, штурмандық, әуеайлақтық, авариялық-құтқару) мәселелер бойынша ұшу жетекшiсiне (aғa диспетчерге) бағынады.

      148. Әуеайлақтың ұшу жетекшiсi (aғa диспетчер) әуеайлақтағы әуе кемелерiнiң ұшып-қонуына рұқсат беретiн және тыйым салатын басты лауазым иесi болып табылады. Ұшуды қамтамасыз ететiн барлық қызмет үшiн оның шешiмдерi мiндеттi болып саналады.

      149. Әуеайлақтағы ұшу жетекшiсi (аға диспетчер):

      1) ҰҚЖ мен әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы жұмыстарға жеке өзi рұқсат етуге, тоқтатуға, тыйым салуға;

      2) есептелген (нақтыланған) қону уақытынан кемiнде 5 минут бұрын, сондай-ақ әуе кемесiнiң тiкелей ұшуы алдында ұшу алаңының техникалық және басқа құралдардан босатылуын бақылауға;

      3) старт беретiн диспетчерлiк пункттiң (бұдан әрi - СДП) (Мұнара) диспетчерi мен әуеайлақ қызметi бригадасының жетекшiсi арасындағы байланыс болмаған немесе жоғалған жағдайларда ҰҚЖ-дағы жұмыстардың атқарылуына тыйым салуға;

      4) жарық сигналдық жабдықтары ҚР AA АҚН талаптарына сай келмейтiн техникалық құралдармен барлық жұмыс түрлерiн жүргiзу үшiн ҰҚЖ-на, сондай-ақ жұмысты жүргiзетiн қызметтiң жауапты адамдардың арнайы машиналармен алып жүрусiз баруына тыйым салуға мiндеттi.

      150. Ұшу басшысының (аға диспетчер):

      1) ұшудың басталуы, шектелуi, тоқтатылуы және жаңғыртылуы туралы шешiм қабылдауға;

      2) әуе қозғалысы тәулiктiк жоспарының орындалуы мен ӘҚҚ кезiндегi қауiпсiздiктiң қамтамасыз етiлуiне байланысты ұшуды қамтамасыз ететiн қызметтердiң кезекшiлiк ауысымдарының бастықтарына өкiмдер беруге;

      3) ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпейтiн лауазымды тұлғаларды қызметтiк мiндеттерiн атқарудан шеттетуге, сондай-ақ; тәуліктен жоспарда ұшулар көрсетiлмеген кезде, әуе кемелерi экипажының ұшып шығуына тыйым салуға;

      4) экипаж ұшу қауiпсiздiгi талаптарын бұзған жағдайда ұшу тапсырмаларын орындауды тоқтатуға құқығы бар.

      151. Ұшу жетекшiсi (аға диспетчер):

      1) ұшудың басталуы, шектелуi немесе тоқтатылуы туралы қабылданатын шешiмдер үшiн;

      2) ӘҚҚ кезiнде әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгi мен тұрақтылығын қамтамасыз ету үшiн;

      3) нұсқау беру мен талдауды сапалы өткiзу, қозғалыс қызметi ауысымының жұмысын ұйымдастыру мен оның нәтижесi үшiн жауапты болады.

      152. ӘҚҚ мамандарының мiндеттерi, құқықтары мен жауапкершiлiгi осы Ережемен, жұмыс технологияларымен және лауазымдық нұсқаулықтармен белгiленедi, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органмен келісілген.

      Ескерту. 152-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      153. Ұшу қауiпсiздiгiне айқын қауiп төнгенде әуе кемесiнiң командирi өзiнiң iс-әрекеттерi туралы дереу баяндай отырып ұшу жоспарынан және диспетчердiң нұсқауынан тартына алатын жағдайларды қоспағанда, диспетчердiң барлық нұсқаулары әуе кемелерiнiң экипаждары үшiн мiндеттi болып табылады.

 **14-тарау. Әуе кеңiстiгiн ұйымдастыру**

      154. Ұшуды орындаудың белгiлi бiр тәртiбiн белгiлеу және әуе кемелерi қозғалысының қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгi тiгiнен алғанда жоғарғы және төменгi әуе кеңiстiгiне бөлiнедi.

      155. Жоғары және төменгi әуе кеңiстiгi арасындағы шекара 760 мм сын. бағанасы (1013,2 мб) атмосфералық қысымына сай келетiн деңгейден 6100 м биiктiкте белгiленедi. Жекелеген жағдайларда жергiлiктi жағдайларға байланысты, уәкiлеттi авиация органының келiсiмi және рұқсат етуi бойынша жоғары және төменгi әуе кеңiстiгiнiң арасындағы шекара басқа биiктiкте белгiленуi мүмкiн.

      156. ӘҚҚ функцияларын жүзеге асыру үшiн Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгi ӘҚҚ аудандарына бөлiнедi.

      157. Әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданы - әуе трассалары және жергiлiктi әуе желiлерi (бұдан әрi - ЖӘЖ) бойынша жүзеге асырылатын, сондай-ақ аудандық диспетчерлiк орталық немесе АӘҚҚ жүзеге асыратын белгiленген бағыттар бойынша әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсету жүзеге асырылатын белгiленген шекарадағы әуе кеңiстiгi.

      158. ӘҚҚ ауданына жеделдiлiк жағынан ӘҚҚ-ның осы ауданына кiретiн әуежайлардың ӘҚҚ қызметтерi бағынады.

      159. Қазақстан Республикасының теңiздегi мемлекеттiк шекарасына тiкелей жақын орналасқан ӘҚҚ аудандарының құрамына белгiленген тәртiппен шекараға таяу жерде жанасып жатқан теңiз айдыны үстiндегi әуе кеңiстiгi қосылуы мүмкiн.

      160. ӘҚҚ аудандарына жергiлiктi диспетчерлiк пункттердiң (бұдан әрi - ЖДП) аудандары, сондай-ақ әуеайлақтар мен аэротораптардың аудандары кiредi.

      161. ЖДП аудандары ЖӘЖ-да және төменгi әуе кеңiстiгiндегi әуе кемелерiнiң тұрақты ұшу бағыттарында әуе қозғалысына қызмет көрсету және ұшуды қамтамасыз ету үшiн ұйымдастырылады.

      ЖДП ауданында ЖӘЖ бойынша ұшу биiктiгiнiң диапазоны Қазақстан Республикасының жергiлiктi әуе желiлерiнiң тiзбесiнде белгiленедi.

      162. Жақын орналасқан әуеайлақтар оларда ұшуды үйлестiру мақсатында аэротораптарға бiрiгедi.

      163. Әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында кiру және шығу әуе дәлiздерi, ұшу және қону, күту аймақтары және басқа аймақтар белгiленедi.

      164. Әрбiр әуеайлақ үшiн ұшу және қону аймағы осы әуеайлақтан ұшуды орындайтын әуе кемелерiнiң ұшу-техникалық деректерiн ескере отырып белгiленедi және өзiнiң көлемi жөнiнен радиолокациялық бақылау, ұшып-көтерiлген соң қажеттi биiктiктi алу және қонуға келерде оны төмендету үшiн белгiленген маневрдi қауiпсiз орындау мүмкiндiгiн қамтамасыз етуi тиiс.

      Ұшу және қону аймағының жоғары шекарасы әдетте күту аймағының екiншi эшелоны бойынша белгiленедi.

      165. ӘҚҚ аудандарының және азаматтық авиация әуеайлақтары (азротораптары) аудандарының әуе кеңiстiгi жоспары жағынан да және биiктiгi бойынша да секторларға (бағыттар) бөлiнуі мүмкiн.

      166. ӘҚҚ аймақтарының, аудандарының, жергiлiктi диспетчерлiк пункттер аудандарының, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарының, диспетчерлiк пункттердiң әуе қозғалысына қызмет көрсету секторларының (бағыттарының) көлемi мен шекарасы, әуе дәлiздерiн, күту аймақтарын орналастыру және олардың саны, әуеайлақтар аудандарында әуе кемелерiнiң қозғалу схемасы әуе кемелерiмен байланыстың сенiмдi және үздiксiз болуы және әуе қозғалысын радиотехникалық бақылау талаптарын, пайдаланылатын әуе кемелерiнiң ұшу-техникалық деректерiн, сондай-ақ ұшу қауiпсiздiгi мен тиiмдiлiгiн қамтамасыз етудi ескере отырып белгiленедi.

      167. Әуе кеңiстiгi құрылымының элементтерi Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) халықаралық құжаттарына және басқа нормативтiк актiлерге сәйкес әзiрленедi, белгiленедi және өзгертiледi.

 **15-тарау. Әуе қозғалысын жоспарлау және қамтамасыз ету**

      168. Әуе қозғалысын жоспарлау әр түрлi ведомстволардың әуе кеңiстiгiн пайдалану қажеттiлiгiн, әуе трассаларының, ЖӘЖ, ӘҚҚ органдары мен әуеайлақтардың өткiзу мүмкiндiктерiн, тыйым салу мен шектеулердi, сондай-ақ ұшу қауiпсiздiгiне әсер ететiн факторларды ескере отырып жүзеге асырылады.

      169. Жоспарлауды, үйлестiрудi және тәулiктiк жоспарды қамтамасыз етудi Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы (бұдан әрi - ӘҚЖ БО) жүзеге асырады. Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығының құрылымы, қызметi, олардың лауазымды тұлғаларының құқықтары мен мiндеттерi Бас орталық туралы Ережеде, жұмыс технологиясында және лауазымдық нұсқаулықтарда айқындалады.

      170. Әуе трассаларында, ЖӘЖ, белгiленген бағыттарда және авиация жұмыстары жүргiзiлiп жатқан аудандар әуе қозғалысы тасқынын жоспарлау мен ұйымдастыруды Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде - Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы, ӘҚҚ аудандарында - әуе қозғалысына аудандық қызмет көрсету органы, әуеайлақтарда - әуеайлақтық диспетчерлiк пункт (бұдан әрi - ӘДП) жүзеге асырады.

      171. Әуе қозғалысын жоспарлау бас орталығы әуе қозғалысына аудандық қызмет көрсету органымен және әуеайлақтардың ӘДП-мен (брифинг) бiрлесе тәулiктiк ұшу жоспарының орындалуын бақылауды жүзеге асырады.

      172. Әуеайлақтарда әуе қозғалысының тәулiктiк жоспарларын әуе кемелерiнiң қозғалыс кестесi, ӘДП (брифинг) ұсынатын пайдаланушылардың ұшуға берген өтiнiмдерi, басқа әуежайлардан түсетiн ұшу және қону жоспарлары, әуеайлақтардың әуе кемелерiн қабылдауға және оларға қызмет көрсетуге дайындығы туралы мәлiметтердiң негiзiнде ӘДП жасайды.

      173. Әуе қозғалысын қамтамасыз ету әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметi органдарының өздерiне бекiтiлiп берiлген әуе кеңiстiгiнде ұшуды бақылайтын және оған рұқсат ететiн органдарға алда тұрған ұшуды орындауға алдын ала жоспар (өтiнiм) беру және ресiмдеуден, ұшуға рұқсат туралы хабарды алудан және беруден, сондай-ақ жедел түрде әуе кемелерi қозғалысының қауiпсiздiгi мен жүйелiлiгiн қамтамасыз ету шараларын қабылдаудан тұрады. Әуе қозғалысын диспетчерлiк қызметпен қамтамасыз ету белгiленген тәртiппен жүзеге асырылады.

 **16-тарау. Әуе қозғалысына диспетчерлiк**
**қызмет көрсету органдары (пункттерi)**

      174. ӘҚҚ ауданында - аудандық диспетчерлiк орталық немесе ӘҚҚ ауданы. ӘҚҚ ауданы әуе жолдарындағы әуе қозғалысына қызмет көрсетедi.

      175. Жергiлiктi әуе желiлерiнде (ЖДП ауданы шегiнде) - жергiлiктi диспетчерлiк пункттер (бұдан әрi - ЖДП).

      176. Әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында, әдетте:

      1) әуе дәлiздерiнде, жақындау және күту аймақтарында, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында - әуеайлақтық (аэротораптық) диспетчерлiк жақындау пункттерi (бұдан әрi - ЖДП);

      2) ұшу және қону аймағында - айналу (бұдан әрi - АДП), қону (бұдан әрi - КДП), старт (бұдан әрi - СДП) және "Мұнара" диспетчерлiк пункттерi;

      3) ЖӘЖ әуеайлақтар аудандарында - жергiлiктi әуе желiлерiнiң старттық және командалық-диспетчерлiк пункттерi (ЖӘЖ СДП, ЖӘЖ КДП);

      4) әуеайлақтың маневр жасау алаңында - рөлдеу диспетчерлiк пункттерi (бұдан әрi - ӘДП) ұйымдастырылады.

      Әуе қозғалысының қарқындылығына байланысты жақындау, шеңбер, қону, старт және рөлдеу диспетчерлiк пункттерi "Мұнара" диспетчерлiк пунктiне біріктірілуі мүмкін.

      Iрi әуеайлақтарда әуеайлақтық диспетчерлiк орталықтар (ӘДО) ұйымдастырылады, онда жоғарыда көрсетiлген диспетчерлiк пункттер бөлiнуi мүмкiн. Диспетчерлiк пункттердiң құрамы әуеайлақта ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығымен анықталады.

      177. Бiрлесiп пайдаланатын әуеайлақтарда - бiрыңғай командалық-диспетчерлiк және старттық команда пункттерiнен (КДП, СКП) бiрлесiп басқару топтары (ӘКБ БТ). Әуе қозғалысына қызмет көрсетудi ұйымдастыру тәртiбi әуеайлақ ауданында ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығымен анықталады.

      178. Азаматтық авиацияның ұшқыштар училищесiндегi оқу әуеайлақтарында азаматтық авиацияның оқу орындары қозғалыс қызметiнiң командалық-диспетчерлiк пункттерi.

      179. ӘҚҚ органдары арасында қызмет көрсетудi тапсыру белгiленген шептерде жүзеге асырылады. ӘҚҚ тапсыру шептерi әдетте әуе қозғалысына аудандық қызмет көрсету органдары (ӘҚҚА) ӘҚҚ аудандарының шекарасында (секторлар, бағыттары, диспетчерлiк пункттер), радиолокациялық бақылау аймақтары шегiндегi сипатты бағдарлардың үстiнде белгiленедi; ұшуды ұйымдастыру жөнiндегi нұсқаулықтарда, диспетчерлiк пункттердiң карталары мен сызбаларында және диспетчерлердiң жұмыс технологияларында көрсетiледi.

 **17-тарау. Әуе кемелерi қозғалысына**
**қызмет көрсетудi тапсыру шептерi**

      180. Ұшу кезiнде:

      1) рөлдеу диспетчерлiк пунктi (бұдан әрi - РДП) мен старттық диспетчерлiк пункт арасында - алдын ала старт;

      2) СДП пен шеңбер диспетчерлiк пунктi (бұдан әрi - ШДП) арасында - ұшуларды ұйымдастыру жөнiндегi нұсқаулықта белгiленген биiктiк;

      3) шеңбер диспетчерлiк пунктi мен жақындау диспетчерлiк пунктi (бұдан әрi - ЖДП) арасында - күту аймағы екiншi эшелонының биiктiгi немесе әуеайлақтан белгiленген қашықтықтағы шеп (ұшу және қону аймағының шекарасы);

      4) ЖДП мен ЖДП арасында - әуеайлақ ауданы шегiндегi төменгi қауiпсiз эшелон (жақындау аймақтары);

      5) ШДП мен ЖДП арасында - әуеайлақ шекарасынан белгiленген қашықтықтағы шеп, әдетте ұшу және қону аймағының шекарасы (бұдан әрi - ҰҚА);

      6) ЖДП мен ӘҚҚА арасында - қашықтығы немесе биiктiгi жөнiндегi әуеайлақ ауданының шекарасы, әдетте төменгi ӘК жоғарғы эшелоны;

      7) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - әдетте ӘҚБ ауданы шегiнде 2400 м эшелон, ЖӘЖ тiзбесiмен және Қазақстан Республикасының ӘЖ тiзбесiмен анықталады.

      2400 м эшелон ЖӘЖ жоғарғы эшелоны болып табылады.

      181. Ұшып келу кезiнде:

      1) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - әдетте ӘҚБ ауданы шегiнде 2700 м эшелон, ЖӘЖ тiзбесiмен және Қазақстан Республикасының ӘЖ тiзбесiмен айқындалады. 2700 м эшелон ӘҚҚА төменгi эшелоны болып табылады;

      2) ӘҚҚА мен ЖДП арасында - қашықтығы немесе биiктiгi жөнiнен әуеайлақ ауданының шекарасы, әдетте төменгi ӘК жоғарғы эшелоны болып табылады;

      3) ЖДП пен ЖДП арасында - әуеайлақ ауданы шегiнде төменгi қауiпсiз эшелон (жақындау аймақтары);

      4) ЖДП мен ШДП арасында - күту аймағының екiншi эшелонының биiктiгi немесе әуеайлақтан белгiлi қашықтықтағы шеп (ұшу және қону аймағының шекарасы);

      5) көзбен шолып қонуға бет алу кезiнде АДП мен СДП арасында - көзбен шолып қонуға бет алудың басталу нүктесi;

      6) ШДП мен КДП арасында - 4-бұрылу ауданында, әуеайлақтан белгiленген қашықтық пен азимутта;

      7) КДП мен СДП арасында - РЖЖР ұшып өткен соң СДП диспетчерiнiң әуе кемесiн көзбен шолып анықтау сәтi;

      8) СДП пен РДП арасында - әуе кемесiнiң ҰҚП босату сәтi.

      Жақындау, шеңбер, қону, старттық және рөлдеу диспетчерлiк пункттерiн бiрiктiрген кезде Мұнара ДП қабылдау-тапсыру шектерi белгiленбейдi. Мұнараның диспетчерi тiкелей ӘҚҚ-ты жүзеге асырады. Осыған ұқсас, жергiлiктi диспетчерлiк пункттер мен ӘҚҚА-ның пункттерiн бiрiктiруге жол берiледi және ол лауазымды нұсқаулықпен, ӘҚҚ үшiн жұмыс технологияларымен анықталады.

      182. Әуе қозғалысына қызмет көрсету әуе кемесiнiң келiсiлген эшелонда (биiктiкте) диспетчерлiк пунктке бекiтiп берiлген әуе кеңiстiгiне кiргенде ӘҚҚ тапсыру шебiнде басталады да, ол осы кеңiстiктен шыққанда ӘҚҚ тапсыру шебi ұшып өтетiн және ӘҚҚ шектес орган (диспетчер) басқаруға қабылдайтын сәтте аяқталады.

      183. Әуе трассаларында, ЖӘЖ, белгiленген бағыттарда, авиация жұмыстары жүргiзiлiп жатқан аудандарда және АА әуеайлақтарында ӘҚҚ тәртiбi жергiлiктi ұшу жағдайлары мен ӘҚҚ ерекшелiктерiн ескере отырып, ӘҚҚА (диспетчерлiк пунктiне) әрбiр бағытына арналып жасалатын ұшуды ұйымдастыру жөнiндегi нұсқаулықтармен және жұмыс технологияларымен анықталады.

      184. Диспетчерлер эшелондаудың белгiленген аралықтарын сақтай отырып, әуе кемелерiнiң қозғалысына қызмет көрсетуге мiндеттi.

      Радиолокациялық бақылау жұмыс iстейтiн жағдайда олар әуе жолдарының белгiленген енi, ЖӘЖ, дәлiздер, бағыттар және биiктiктi, төмендеудi және қонуға бет алу шегiнен шығып кеткенi жөнiнде әуе кемелерiнiң экипаждарына хабарлауға мiндеттi.

      185. Ұшу кезiнде ерекше жағдайдың туындағаны жөнiнде хабар алған диспетчер әуе кемесiнiң ұшып бара жатқан тұсын анықтауға және бұл туралы iздестiру-құтқару қызметiн хабардар етуге, болған жағдай туралы және құлақтандыру схемасына сәйкес қабылданған шаралар туралы баяндауға, әуе кемесiнiң қауiпсiз ұшуы үшiн қажеттi жағдайларды қамтамасыз етуге, бұл жағдайға қатысы жоқ радиохабар алмасуларын тоқтатып, өзiне бағынатын әуе кемелерiнiң экипаждарымен радиохабар алмасу ережелерiн қатаң сақтауға мiндеттi.

      186. Әуе кемесiнiң командирi таңдалған қосалқы әуеайлаққа қарай ұшу жөнiнде шешiм қабылдаған соң диспетчер:

      1) экипажға қосалқы әуеайлақтың әуе кемесiн қабылдауға дайындығы жөнiнде хабарлауға;

      2) ӘҚҚ тиiстi органдармен ұшу бағыты мен эшелонды (биiктiктi) келiсiп, ол туралы экипажға хабарлауға;

      3) әуе кемесiнiң командирiне оның сұрауы бойынша ұшу бағытын, эшелонды (биiктiктi), трассаның ауа райын және басқа деректердi хабарлауға;

      4)  шектес  диспетчерлiк  пункттiң  диспетчерiне қосалқы әуеайлаққа бағытталған әуе кемесi туралы қажеттi деректердi беруге;

      5) ӘҚҚ шектес диспетчерлiк пункттiң диспетчерiне тапсыру сәтiне дейiн әуе кемесiнiң қозғалысын бақылауды жүргiзе беруге мiндеттi.

      Әуе кемесi командирiнiң талап етуi бойынша қосалқы әуеайлаққа қарай ұшу оңтайлы жағымен қамтамасыз етiледi және қажет болса, төте жолмен өтедi. Автоматты тапсыру болмаған кезде немесе экипаждың сұрауы бойынша диспетчер қосалқы әуеайлақтағы нақты және болжамды ауа райы жөнiнде экипажға хабарлауға мiндеттi.

 **18-тарау. Әуеайлақ (аэроторап)**
**ауданындағы әуе қозғалысын қамтамасыз ету**

      187. РДП тәулiктiк жоспарда ұшу сапары немесе берiлген "флайт-план" (бұдан әрi - ФП) көрсетiлген болса, экипаждың сұрауы бойынша әуе кемесiн алдын ала стартқа тiркеп сүйреуге, қозғалтқышты iске қосуға және рөлдеуге рұқсат етедi, ҰҚЖ ұшу нөмiрiн, бағытты және рөлдеу жағдайларын көрсетедi.

      Әуеайлақ ауданында ақпаратты автоматты тарату жүйесi ААТЖ болса, ұшу ҰҚЖ нөмiрi көрсетiлмейдi.

      188. Қозғалтқышты iске қосу алдында РДП экипажына диспетчер рұқсатын бередi, ол мыналарды қамтиды:

      1) ӘК шақыру белгiсi;

      2) тағайындалған әуеайлаққа ұшу рұқсаты;

      3) әуеайлақ ауданынан шығу бағыты немесе ғ SIDA;

      4) оған дейiн көтерiлуге рұқсат етiлген эшелон;

      5) жеке танып айыру коды (SQUAWK).

      Егер бұрылу жағы АНА құжаттарында жарияланғаннан ерекшеленбесе, РПД (Мұнара) 1-бұрылу жағын көрсетпейдi.

      РПД (Мұнара) ӘК экипажынан қабылданған ақпаратқа растау алуға мiндеттi.

      189. СДП диспетчерi экипаждың сұрауы бойынша және қону, айналу диспетчерлерiнiң келiсiмiмен әуе кемесiн атқару стартына (немесе рөлдеуге және атқару стартында тоқталмастан ұшуға) бағыттауға рұқсат бередi, экипажға ұшу жағдайларын, шығу маневрiн жасау және биiктiктi сатысыз алу тәртiбiн (ол қолданылатын болса) хабарлайды.

      Әуеайлақ ауданында ақпарат автоматты тапсыру жүйесi (ААТЖ) жұмыс iстейтiн болса, ұшып-көтерiлу жағдайлары көрсетiлмейдi.

      190. СДП диспетчерi экипаждың ұшуға дайындығы туралы баяндауы бойынша әуе кемесiнiң ұшуына рұқсат бередi.

      Диспетчердiң әуе кемесiнiң ұшуына рұқсаты мыналарды бiлдiредi:

      1) ҰҚЖ бос тұр және ҰҚЖ жай-күйi ӘК экипажына мәлiм;

      2) ұшып шығатын кемеге қауiпсiз аралық қамтамасыз етiлген;

      3) ұшу жолағында кедергiлер жоқ;

      4) экипаж ұшу қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн құбылыстар (құстардың шоғырлануы, қауiптi метеорологиялық жағдайлар, күштi нөсер жауын-шашын жағдайында метеорологиялық көрiну 600 м-ден кем, жел бағыты мен жай-күйiн ескере отырып, жер бетiнде желдiң жылдамдығы, әуеайлақ минимумынан төменгi нақты ауа райы бойынша белгiленген шектеулерден acу);

      5) экипажға диспетчердiң рұқсатында көрсетiлген шеңбер биiктiгi мен эшелонға шығуға рұқсат берiледi.

      Бiрнеше ҰҚЖ бiр мезгiлде ұшатын кездерде қосымша СДП негiзгi СДП диспетчерiнiң келiсiмiмен ғана әуе кемелерінің ұшып-көтерiлуiне рұқсат етедi.

      191. Ұшу жолағындағы кедергiлердiң алынғаны туралы нақты ақпарат берiлгеннен кейiн ғана СДП диспетчерi әуе кемесiнiң ұшуына рұқсат және қондыру диспетчерiне "ҰҚЖ бос тұр" деген ақпарат бере алады.

      Ұшу жолағында кедергiлердiң болмауынан СДП диспетчерi көзбен шолып көретiн учаскелер бойынша емес, экипаждың ҰҚЖ бос тұрғаны туралы баяндауы арқылы көзбен шола қарап, ал күрделi метеорологиялық жағдайларда және түнде - әуеайлақ қызметiнiң мамандары ақаусыз радио-жарық-техникалық жабдықтарды пайдалана отырып анықтайды.

      192. Әуе кемелерiн қабылдау және жөнелту кезiнде ҰҚЖ жөндеу және басқа жұмыстарды жүргiзу қажет болатын реттерде СДП диспетчерi (Мұнара):

      1) техникалық және басқа құралдарда, жұмыс жетекшiсiнiң автомобилiнде белгiленген және ақаусыз радио-жарық-техникалық жабдықтар және онымен тұрақты екi жақты байланыс болған кезде ҰБ (бұдан әрi - ҰБ) немесе аға диспетчердiң рұқсатымен ғана техникалық және басқа құралдардың ҰҚЖ (ұшу жолағына) шығуына рұқсат беруге;

      2) әуеайлақтағы ҰБ (аға диспетчерге) және қондыру диспетчерiне (немесе Мұнараға) ҰҚЖ (ұшу жолағындағы) жұмыстың басталуы, үзiлiстерi және аяқталуы туралы хабарлауға;

      3) кемiнде әрбiр 15 минут сайын жұмыс жетекшiсiмен радиобайланыстың болуы мен орнықтылығын бақылап отыруға;

      4) ҰҚЖ жұмыс жетекшiсiмен байланыстың үзiлгенi ҰҚЖ (ұшу жолағындағы) техникалық құралдардың жарық-белгi жабдықтарының жұмысындағы кемшiлiктер туралы әуеайлақтағы ҰБ (аға диспетчерге) дереу баяндауға;

      5) ұшу жолағын техникалық және басқа құралдардан босату жөнiнде бұйрық беруге және есептелген (нақтыланған) қону уақытынан кемiнде 5 минут бұрын, сондай-ақ тiкелей әуе кемесiнiң ұшуы алдында бұл бұйрықтың орындалуын бақылауға мiндеттi.

      193. Егер:

      1) бос тұрмаса және ҰҚЖ жай-күйi ӘК экипажына мәлiм болмаса;

      2) басқа әуе кемесi ұшқан болса немесе екiншi шеңберге кететiн болса немесе оның орны қауiпсiз аралықты қамтамасыз ете алмайтын болса;

      3) ұшу жолағында кедергiлер болса;

      4) экипажда ұшу қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн құбылыстар (құстардың шоғырлануы, қауiптi метеорологиялық жағдайлар, күштi нөсер жауын-шашын жағдайында метеорологиялық көру мүмкiндiгi 600 м-ден кем, жел бағыты мен ҰҚЖ жай-күйiн ескере отырып, жер бетiнде желдiң жылдамдығы, әуеайлақ минмумынан төменгi нақты ауа райы бойынша белгiленген шектеулерден шығу) туралы ақпарат болмаса, старттық диспетчерлiк пункттiң диспетчерiне (Мұнараға) әуе кемесiнiң экипажына ұшуға рұқсат беруге тыйым салынады.

      194. СДП диспетчерiне (Мұнараға) экипажға ұшу қауiпсiздiгiне төнген қатер жөнiнде жедел хабарлау қажет болатын жағдайларды қоспағанда, ұшу басталғанға және 200 м биiктiкке (берiлген биіктікке) шыққанға дейiн радиобайланысымен әуе кемесiнiң экипажын шақыруға тыйым салынады.

      195. ЖДП мен АДП әуе кемелерiнiң экипаждарына (қажет болған кезде) әуедегi жағдай және (өте жоғары жиiлiктерде метеорологиялық жағдай мәлiметтерi болмаса) метеорологиялық жағдай туралы хабарлайды, белгiленген схемалар немесе берiлген траекториялар бойынша ұшуға рұқсат етедi, олардың сақталуын қадағалайды, әуе кемелерiнiң қауiптi аралықтардан алшақтауын қамтамасыз етедi.

      Әуе кемелерi арасындағы аралықты реттеу мақсатында диспетчер осы әуе кемесi үшiн рұқсат етiлген шекте үдемелi және (немесе) тiгiнен алғандағы жылдамдықтар режимiн белгiлейдi.

      196. Ұшу жетекшiсi (аға диспетчер) мен диспетчерлер ӘҚҚ кезiнде қосалқы (топырақ) ҰҚЖ жай-күйi мен жұмысқа дайындығын білуге және қажет болса, қону немесе қосалқы әуеайлаққа ұшу үшiн шешiм қабылдау мақсатында ол жөнiнде әуе кемелерiнiң экипаждарына хабарлауға мiндеттi.

      197. Шеңбер диспетчерлiк пунктiнiң диспетчерi қонуға бет алған әуе кемесiмен байланыс орнатқан соң оны тануға (радиолокациялық бақылау болғанда), әуе кемесi экипажының белгiленген төмендеу және қонуға бет алу схемасын немесе диспетчер ұсынатын траекторияны сақтауын үздiксiз бақылап отыруға, әуе кемесiнiң қауiпсiз аралықты сақтай отырып, қонуға бет алуын қамтамасыз етуге және экипажға қонуға бет алу, қону жағдайларын хабарлауға мiндеттi.

      198. Диспетчердiң нақты әуе және метеорологиялық жағдайларға қарай экипажға қону жүйесiн немесе қону жүйесi режимiн өзгертудi ұсынуға құқығы бар.

      199. ШДП диспетчерi күрделi метеорологиялық жағдайларда қонуға бет алу кезiнде әуе кемесi төртiншi бұрылысқа жақындау (түзу бет алғанда глиссадағы ену нүктесi) алдында АМСА метеорологиялық элементтердiң нақтыланған деректерiн алуға және оларды экипажға хабарлауға мiндеттi. АМСА-дан метеорологиялық жағдайдың өзгеруi немесе қауiптi метеорологиялық жағдайдың пайда болуы туралы мағлұмат алынғанда диспетчер бұл жөнiнде дереу экипажға хабарлауға мiндеттi.

      200. Метеорологиялық ақпаратты автоматты радиохабармен (бұдан әрi - МАР) жеткiзетiн құралдармен жабдықталған әуеайлақтарда нақтыланған метеорологиялық деректер әуе кемесiнiң экипажына МАР деректерi бойынша берiледi.

      201. Көзбен шолып қонуға бет алғанда экипаждың ҰҚЖ көзбен шолу байланысын орнатқаны жөнiндегi хабарлауы бойынша АДП диспетчерi радиолокациялық қадағалау жұмыс iстейтiн кезде әуе кемесiнiң көзбен шолып маневр жасайтын белгiленген аймаққа енуiн бақылап отыруға, көзбен шолып қону рұқсатын растауға, ҰҚЖ нөмiрiн көрсетуге мiндеттi.

      202. Қону диспетчерi (Мұнара) таңдалған жүйе бойынша әуе кемесiнiң қонуға бет алуын қамтамасыз етедi және қонуға рұқсат бередi.

      Диспетчер қону жүйесiнiң ақаулары мен iстен шығуы туралы экипажға дереу хабарлауға және оған қонуға бет алуды қамтамасыз етудiң басқа құралдарын пайдалану жөнiнде ұсыныстар беруге мiндеттi.

      203. Әуе кемесi санатталған минимум бойынша қонуға бет алғанда қонатын түзу алдында, сондай-ақ радиомаяктардың қиын аймақтарында басқа әуе кемелерi (кедергiлер) тұрмауы тиiс.

      204. Егер:

      1) әуе кемесiнiң төмендеу жолындағы әуе кеңiстiгiнде ұшу қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн кедергiлер болса;

      2) қону алдындағы түзуде әуе кемелерi арасындағы қауiпсiз аралықтың бұзылу қатерi пайда болса;

      3) СДП диспетчерiнен ұшу жолағының бос тұрғаны жөнiнде баяндау түспесе, диспетчер әуе кемесiнiң қонуына тыйым салуға және экипажға екiншi шеңберге шығуға нұсқау беруге мiндеттi.

      205. Диспетчер экипажға:

      1) ҰҚЖ көру мүмкiндiгiндегi (көру) 2000 м-ден төменгi және бұлттардың төменгi шекарасынан 200 м биiктiктегi және одан төменгi көру мүмкiндiгiнiң барлық өзгерiстерi туралы;

      2) қону алды түзуi жолындағы қауiптi метеорологиялық құбылыстар туралы;

      3) метеорологиялық көрiну алыстығы 1000 метрге жетпейтiн күштi нөсер жауын-шашын туралы;

      4) жер бетiндегi желдiң бағыты мен ұшу-қону жолағы бетiнiң жай-күйiн ескере отырып, желдiң жылдамдығы бойынша белгiленген шектеулерден шығу туралы;

      5) ҰҚЖ көру мүмкiндiгi (көру) және әуеайлақ минимумынан кем белгiленген бұлттардың төменгi шекарасы (тiгiнен көру) туралы дер кезiнде хабарлап отыруға мiндеттi.

      206. СДП диспетчерi РЖЖР ұшып өткен соң оны көзбен шола анықтау сәтiнен бастап ҰҚЖ босағанға дейiн әуе кемесiнiң қозғалысын қадағалап отырады. Әуе кемесi қонуға бет алып, қону процесiнде СДП диспетчерiне ұшу қауiпсiздiгiне қатер төнетiн жағдайлардан басқа реттерде экипажды байланысқа шақыруға тыйым салынады. Әуе кемесi ақауының сыртқы белгiлерi немесе қонуға дайын еместiгi анықталғанда, СДП диспетчерi бұл жөнiнде экипажға дереу хабарлауға мiндеттi. Әуе кемесi қонған соң СДП диспетчерi экипаждың баяндауы бойынша және көзбен шолу арқылы әуе кемесiнiң ҰҚЖ-ды босатқанына көз жеткiзуге мiндеттi. Түнде және көру мүмкiндiгi шектелетiн жағдайларда ҰҚЖ бос тұруы әуе кемесi экипажының баяндауы бойынша қадағаланады.

 **19-тарау. Әуе кемелерiнiң ұшу кезiндегi артықшылықтары**

      207. Ұшу кезiнде:

      1) мемлекеттiң мүдделерiн қорғау жөнiнде тапсырмаларды орындайтын;

      2) iздестiру-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және жедел медициналық жәрдем көрсету жөнiндегi тапсырмаларды орындайтын;

      3) топтың құрамында ұшуды орындайтын;

      4) қозғалтқышы жерде шектеулi уақытпен жұмыс iстейтiн;

      5) тапсырманы орындауға жанармай қоры шектеулi;

      6) жолаушылары бар;

      7) неғұрлым жүрдек әуе кемелерiне артықшылықтар берiледi.

      208. Қону кезiнде:

      1) шұғыл қонуды орындайтын;

      2) метеорологиялық жағдайлар нашарлайтын кезде - қонуға бет алу үшiн едәуiр жоғары минимумы бар;

      3) жанармай қалдығы ұзақ ұшуға жетпейтiн;

      4) жедел медициналық жәрдем көрсету жөнiндегi ұшуды орындайтын;

      5) топтың құрамында ұшуын орындайтын;

      6) жолаушылары бар әуе кемелерiне артықшылықтар берiледi.

      209. Бiр мезгiлде атқарылатын рейстiк және әуеайлақтық ұшудың жиiлiгi әуеайлақ ауданында ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта көрсетiлген нормадан асып кеткенде, ұшу жетекшiсiнiң шешiмiмен ұшу саны шектелуi немесе уақытша тоқтатылуы мүмкiн.

      210. Әуеайлақ (аэроторап) ауданы арқылы қонбастан ұшатын әуе кемелерi қозғалысына қызмет көрсетудi тиiстi шептер мен келiсiлген биiктiктерде ӘҚҚ беру арқылы, әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта белгiленген әуе дәлiздерi мен бағыттары жөнiндегi тиiстi диспетчерлiк пункттер қамтамасыз етедi.

      211. Әуе кемелерiнiң әуеайлақтың ұшу және қону аймағы арқылы ұшып өтуiне оны айналып өтуге болмайтын жағдайларда ғана рұқсат етiледi. Әуе кемелерiнiң ұшып өту тәртiбi және қозғалыс қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету шаралары әуеайлақ ауданында ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және диспетчерлердiң жұмыс технологияларында көрсетiледi.

      212. ЖӘЖ әуе жайында (сыныпталмаған әуежайда) ӘҚҚ органы болмаса, әуеайлақ ауданындағы метеорологиялық жағдай және ұшу алаңының жай-күйi туралы қажеттi ақпаратты әуежайдың тиiстi дайындығы бар хабарлаушы диспетчерi немесе бастығы қону (ұшу) жөнiнде шешiм қабылдау үшiн әуе кемелерiнiң экипаждарына жеткiзедi.

      213. Автоматты ақпарат тарату жүйесiмен (бұдан әрi - ААТЖ) жарақтандырылған әуежайда экипажбен бастапқы байланысты орнатудағы РПД ұшып шығу кезiнде, ал жақындау пунктiнiң диспетчерi - ұшып келу кезiнде экипаждан автоматты ақпарат таратуды естiгенi туралы баяндауын қабылдауға мiндеттi.

 **20-тарау. Әуе трассаларында әуе қозғалысына қызмет көрсету**

      214. ӘҚҚА диспетчерлерi әуе қозғалысына қызмет көрсететiн шектес аудандармен және басқа ведомстволардың әуе қозғалысына қызмет көрсететiн органдармен өзара әрекетте белгiленген ӘҚҚ ауданында әуе қозғалысына қызмет көрсетедi.

      215. ӘҚҚ шектес органдар мен басқа ведомстволардың ӘҚҚ органдары арасында әуе кемелерiне тiкелей қызмет көрсетудi өзара тапсыруы белгiленген шептерде және алдын ала келiсiлген эшелондарда (биіктiктерде) жүзеге асырылады.

      216. ӘҚҚА диспетчерлерi әуе кемелерiнiң қозғалысына қызмет көрсету кезiнде әуе кемелерi тағайындалған және қосалқы әуеайлақтардағы метеорологиялық жағдайды және олардың техникалық жай-күйiн бiлуi тиiс.

      217. Әуе кемесi баратын әуеайлақтағы (қосалқы әуеайлақтағы) метеорологиялық жағдайдың нашарлауы немесе әуе кемелерiн қабылдаудың тоқтатылуы туралы мәлiмет алған соң диспетчер бұл туралы дереу экипажға хабарлауы тиiс.

      218. Әуе кемелерi тағайындалған әуеайлақтардағы ӘҚҚА диспетчерлерi жол бойындағы ӘҚҚА трасса бойындағы метеорологиялық жағдайдың нашарлауы және қосалқы әуеайлақтардың бар-жоқтығы туралы дер кезiнде хабарлауға мiндеттi.

      219. ӘК экипажынан немесе шектес диспетчерлiк пункттен әуе кемесiнiң кету шебiне дейiн жеткенi туралы мәлiмет алған соң осы шеп орналасқан АӘҚҚ диспетчерi әуе кемесi тағайындалған және қосалқы әуеайлақтағы нақты және болжамды ауа райын, олардың техникалық дайындығын анықтауға және әуе кемесi ұшып кету шебiнен өткенше, мұндай мәлiметтердi экипажға хабарлауға мiндеттi.

      220. ӘҚҚ әскери органның басқаруындағы әуе кемесi әуе трассасын қиып өтетiн жағдайларда экипаждың оны қиып өтуіне рұқсатты осы кеменiң ұшуын тiкелей басқаратын ӘҚҚ әскери органы (аудан орталығының әскери секторы) оны қиып өтуден кемiнде 15 минут бұрын әуе жолының осы учаскесiнде әуе қозғалысын басқаруды жүзеге асыратын АӘҚҚ-пен шарттарды келiсуден кейiн бередi.

      221. Әуе кемесi өзара жақын орналасқан бiрнеше әуе трассасын жүйелi қиып өту кезiнде экипажға бұл жолдарды қиып өту үшiн бiр рұқсат берiлуi мүмкiн.

      222. Әуе кемесi әуе жолының жақын орналасқан әуеайлақтан (халықаралық әуе желiлерi) ұшып шығар кезде әуе жолын қиып өтуге рұқсат әуе кемесiнiң командирiне тiкелей ұшып шығу алдында берiледi.

      223. Әуе трассасын қиып өту ӘҚҚ әскери және азаматтық органдардың (АС және ӘС АО) бақылауымен жүзеге асырылады, мұнда әуе кемесiнiң командирi осы ұшуды тiкелей басқаратын ӘҚҚ әскери органмен мiндеттi түрде радиобайланысын орнатуы тиiс.

      224. ЖӘЖ әуе қозғалысына қызмет көрсетудi жергiлiктi диспетчерлiк пункттер (ЖДП), ал ЖӘЖ әуеайлақтар аудандарында - СДП ЖӘЖ, КДП ЖӘЖ олар үшiн ұшуды ұйымдастыру нұсқаулығында белгiленген шекарада жүзеге асырады.

      225. ЖДП және ЖӘЖ әуеайлақтарының диспетчерлiк пункттерi бақылап отыратын аудандарда авиация жұмыстары жүргiзiлетiн кезде олардың диспетчерлерi:

      1) ұшуды жоспарлау мен диспетчерлiк қамтамасыз етудi жүзеге асыруға;

      2) тiрек базаларының диспетчерлiк пункттерiмен өзара бiрлесiп iс-қимыл жасауға;

      3) тiрек базаларына метеорологиялық ақпарат және ұшу режимi, тыйым салу және шектеу туралы ақпарат берiп отыруға;

      4) әуе қозғалысы жоспарының орындалуын және осыған байланысты әуе кемелерiнiң ұшуын бақылап отыруға;

      5) ЖӘЖ төменгi эшелоннан төмен ұшу сапарларын жасайтын әуе кемелерiнiң экипаждарына ЖӘЖ жапсарлас жатқан аудандардағы авиация жұмыстары аймағындағы әуе жағдайлары туралы хабарлауға мiндеттi.

 **21-тарау. Ұшуларды орындау**

      226. Орындалатын ұшулар қауiпсiз, тиiмдi және жүйелi болуы тиiс (азаматтық авиацияның әуе кемелерi үшiн).

      227. Авиация жұмыстары орындалатын аудандарда, әуеайлақтар (аэротораптар) аудандарында әуе кемелерiнiң әуе жолдарымен және белгiленген бағыттармен ұшуы:

      1) аспаптар бойынша ұшу ережелерi (бұдан әрi - ПҰЕ) бойынша;

      2) көзбен шолып ұшу (бұдан әрi - КҰЕ) және қонуға көзбен шолып бет алу ережелерi (бұдан әрi - ҚКБЕ) бойынша орындалады.

      228. Экипаж мүшелерi ұшу кезiнде осы Ереженi, ӘК осы үлгiлерiн ҰПБ, Экипаж мүшелерiнiң бiрлесiп әрекет етуi және жұмыс технологиясы жөнiндегi нұсқаулықты, сондай-ақ ұшуды реттейтiн басқа да нормативтiк құжаттарды бacшылыққа алуға мiндеттi.

      229. Экипаждың ұшу құрамының мүшелерi ұшуды орындау кезiнде жұмыс орнында креслоның отырғышына байланатын белбеумен таңылуы тиiс. Қызмет көрсетушi адамдар ұшу және қону кезiнде байланатын белбеумен таңылуы тиiс. Әуе кемесi рөлдеу басталған сәттен ұшу биiктiгiне жеткенге дейiн және төмендей бастаудан тұраққа бет алғанға дейiн, сондай-ақ әуе кемесiнiң командирi талап ететiн барлық жағдайларда жолаушылар белбеумен таңылуы тиiс.

      230. Әуе кемесiнiң командирiне қолайлы ұшу жағдайларында уақытқа аз жұмыс орнынан кезiнде рұқсат етiледi. Бұл жағдайда әуе кемесiн екiншi ұшқыш басқарады, ал экипаждың қалған мүшелерi өздерiнiң жұмыс орындарында болуға тиiс. Экипаж кабинасынан кез келген жағдайда әуе кемесi командирiнiң шешiмiмен экипаждың бiр мүшесiне ғана аз уақытқа шығуға рұқсат етiледi. Екi мүшесi бар әуе кемесi экипажының бiр мүшесi шыққан кезде ұшуды жүргiзушi ұшқыштың көңiл күйi кенеттен нашарлаған жағдайда жоқ ұшқышты дереу шақыру үшiн кабинаға бортсерiктерiнiң бiрi кiруге мiндеттi.

      231. Экипаж мүшелерi әуе кемесi командирiнiң рұқсат етуiмен ғана өздерiнiң жұмыс орындарынан тұра алады.

      232. Әуе кемелерiн ҰПБ белгiленген шептерде экипаж мүшелерi бақылау тексерулерi картасы бойынша ұшудың кезектi кезеңiн орындауға дайындықты тексеруге мiндеттi.

      233. Ұшуды орындау кезiнде ұшқыштардың бiреуi әуе кемесiнiң кеңiстiктегi жағдайын ұдайы қадағалап отыруға мiндеттi. Автоұшқыштың басқаруымен ұшу кезiнде әуе кемесiн басқаратын экипаж мүшесi маневр жасау алдында бұл туралы экипажға ескертуi тиiс.

      234. Экипаж ұшу жағдайының күрделенiп бара жатқаны, байқалған қауiптi метеорологиялық құбылыстар, әуе кемелерiнiң және басқа материалдық объектiлердiң қауiптi жақындауы туралы ӘҚҚ диспетчерлiк органына дереу хабарлауға мiндеттi.

      235. Әуе кемесiнде ақаусыз қабылдау-жауап беру құралы болғанда ұшқыш әуе кемесiнiң ҚШРЛ ӘК ҰПБ сәйкес ӘҚҚ мақсатында пайдаланатын әуе кеңiстiгi шегiнде немесе одан тыс болатынына қарамастан, бұл құралды бүкiл ұшу барысында пайдаланады.

      Авария жағдайына қатысты көрсетiлген реттерден басқа кезде, байланыстың үзiлуiне немесе заңсыз араласуға байланысты ұшқыш:

      1) қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады және онымен байланыс орнатылатын ӘҚҚ тиiстi органның жеке көрсететiн режимдерi мен кодтарын таңдайды; немесе:

      2) аймақтық аэронавигациялық келiсiмдердiң негiзiнде ұсынылған режимдер мен кодтарды қолдана отырып, қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады; немесе:

      3) ӘҚҚ органдардың қандай да болмасын нұсқаулары немесе аймақтық аэронавигациялық келiсiмдер болмаған жағдайда 2000 кодын орнатып, А режимiнде қабылдау-жауап беру құралын пайдаланады;

      4) әуе кемесiнде С режимiнде жұмыс iстейтiн ақаусыз қабылдау-жауап беру құралы бар жағдайларда ұшқыш, егер ӘҚҚ орган оған басқа нұсқау бермесе, үздiксiз осы режимдi пайдаланады.

      236. ААТЖ ақпарат беру жүйесiмен жарақтандырылған әуежайларда cтaрт алдындағы және қону алдындағы дайындық кезiнде экипаж ақпаратты тыңдап, бұл туралы ұшып келу ЖДП диспетчерiне АДП және ұшып шығарда РДП (Мұнараға) белгiленген тәртiппен баяндауы тиiс.

      ӘК экипажының ААТЖ ақпаратын алғаны туралы баяндауы оның ААТЖ қонуға бет алу жүйесiмен келiскенiн бiлдiредi, өйтпейiнше ол қонуға басқаша бет алуды сұрауы тиіс.

      237. Әуеайлақта қозғалу (тiркеп сүйреу, рөлдеу) РДП (Мұнараның) рұқсатымен жүргiзiледi. Әуеайлақта қозғалу осы әуеайлақта белгiленген қозғалыс схемасына сәйкес және әуеайлақтағы ӘҚҚ пункттiң диспетчерiмен үздiксiз екi жақты байланыс орнатылғанда таңбалау белгiсi бойынша жүзеге асырылады.

      238. Әуе кемесiн күндiз және түнде тiркеп сүйреу белгiленген ережеге сәйкес, аэронавигациялық және жарқылдаған шамдарды жағу арқылы жүргiзiледi.

      Тiркеп сүйреуге жетекшiлiк ететiн инженерлiк-авиациялық қызмет (бұдан әрi - ИАҚ) адамы тiркеп сүйреу қауiпсiздiгi үшiн жауап бередi.

      239. Қозғалтқыштарды iске қосу РДП (Мұнара) рұқсатымен тұрақтарда, рөлдеу жолдарының учаскелерiнде (бұдан әрi - РЖ) немесе осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта анықталған арнайы жабдықталған алаңдарда жүргiзiледi.

      240. Әуе кемесiнiң тұрақтағы орнынан шығуы және тұрақтағы орнына келуi ИАҚ жауапты адамының немесе әуеайлақтағы ӘҚҚ пункт диспетчерiнiң рұқсатымен әуе кемесiнiң қозғалысына басшылық ететiн кезекшiнiң белгi беруi бойынша атқарылады.

      Аталған тұлғалар әуе кемесiнiң тұрақтағы орнына келу және одан шығу кезiндегi қозғалыс қауiпсiздiгi үшiн жауап бередi.

      241. Әуе кемесi тұрақтағы орнына дәл таңбаланған белгiлер бойынша орналастырылуы тиiс. Егер әуе кемесi тұрақтағы орнына көрсетiлген белгiлерге сәйкес қойылмаған жағдайда оның командирi бұл туралы РДП диспетчерiне (ӘӘҚ Мұнараға) хабарлауға мiндеттi.

      242. РПД диспетчерi (Мұнара), әуе кемесiнiң әуеайлақтағы қозғалысын басқарушы мыналарға жауап бередi:

      1) рөлдеу бағыттарында шектеулер туралы берiлетiн ақпараттың дұрыстығына;

      2) рөлдеу жағдайларына және белгiленген немесе көрсетiлген қозғалыс схемасы бойынша қозғалуға рұқсат беруге;

      3) әуе кемелерiнiң өзара орналасуы туралы, оның iшiнде көру мүмкiндiгi шектелген жағдайларда (400 м-ден кем) бiр бағытпен жүретiн әуе кемелерiнiң орналасуы туралы ақпаратқа. ӘҚҚ диспетчерлiк органы жоқ әуеайлақтар мен алаңдарда рөлдеу бағытын таңдау және қозғалу қауiпсiздiгi үшiн әуе кемесiнiң командирi жауап бередi.

      243. Рөлдеу басталған кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) тежеуiштердiң ақаусыздығын тексеруге мiндеттi.

      Рөлдеудi әуе кемесiнiң командирi немесе оның нұсқауы бойынша екiншi ұшқыш орындайды.

      Экипаж мүшелерi рөлдеу кезiнде айналадағы жағдайды қадағалап отыруға және байқалатын кедергiлер туралы командирге ескертуге мiндеттi.

      Рөлдеу бағытында қозғалысқа қиындық туғызатын кедергi байқалғанда әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) тоқтатуға, егер соқтығысудың алдын-алу жөнiнде шаралар қабылдауға мүмкiндiгi болмаса, кедергiлердiң бар екенi туралы РДП диспетчерiне (Мұнараға) баяндауға мiндеттi.

      244. Әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) РЖ (ҰҚЖ топырақтың) жай-күйiне, кедергiлердiң бар-жоқтығына және көру мүмкiндiгiне қатысты рөлдеу жылдамдығын таңдайды.

      245. Көрiну 2000 м және одан кем болатын жағдайларда әуе кемесiн түнде, сондай-ақ күндiз рөлдеу аэронавигациялық шамдар мен фараларды жағу арқылы жүзеге асырылады.

      ҰПБ сәйкес жарқылдаған шамшырақтар әуе кемесiн рөлдеу алдында қозғалтқыштар iске қосылғаннан бастап, олар тұраққа келiп тоқтағанға дейiн күндiзде және түнде жанып тұруға тиiс.

      246. РДП, СДП пункттiң (Мұнара) рұқсатынсыз рөлдеу кезiнде ҰҚЖ мен РЖ қиып өтуге немесе онда тұруға тыйым салынады.

      247. Әуе кемелерi бiрiне бiрi қарсы рөлдеген кезде олардың командирлерi (ұшқыштары) рөлдеу жылдамдығын барынша азайтып, оң жаққа ұстануға, қауiпсiз аралықты сақтай отырып, сол жақ бүйiрiмен ажырасуға мiндеттi.

      Қиылысатын бағытқа жақындағанда оң жағынан басқа әуе кемесiн көрген ұшқыш рөлдеудi тоқтатып, аялдауы және әуе кемесiн өткiзiп жiберген соң өз бағыты бойынша рөлдеудi жалғастыруы тиiс. Әуеайлақтың маневр жасау алаңында әуе кемелерiн басып озуға тыйым салынады.

      248. Әуе кемесi ҰҚЖ атқару стартына тұрғанға дейiн ұшқыш ААТЖ арнасы бойынша немесе РДП диспетчерiне (Мұнара) ұшып-көтерiлу, әуеайлақ ауданынан шығу жағдайлары туралы ақпараттар және басқа мәлiметтер (сұрау бойынша) алуы тиiс.

      249. Әуе кемесi, әдетте, ҰҚЖ басынан ұшып-көтерiледi. Егер бұл жағдай осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта көзделген болса, экипаж бұл жағдайда ҰҚЖ басқа тұсынан қауiпсiз ұшып-көтерiлуге қажеттi барлық есептеулердi жүргiзiп және ӘҚҚ тиiстi диспетчерлiк пункттен диспетчерлiк рұқсат алған болса, ұшуды ҰҚЖ басқа тұсынан бастауға рұқсат етiледi.

      250. СДП диспетчерiнiң (Мұнара) ҰҚЖ кедергiнiң жоқтығы туралы анық ақпараты болғанда көру мүмкiндiгi шектеулi жағдайларда ғана (түнде немесе күндiз күрделi метеорологиялық жағдайларда) ҰҚЖ басқа тұсынан ұшуға диспетчерлiк рұқсат берiледi.

      251. Әуе кемесiнiң ұшуы алдында ҰҚЖ тексеруi және ҰҚЖ кедергiлердiң жоқтығы туралы ақпарат алу тәртiбi осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және ӘҚҚ диспетчерлерiнiң жұмыс технологияларында көрсетiледi.

      252. Әуе кемесiнiң экипажы ұшу дайындығы жөнiнде баяндап, СДП диспетчерiнен (Мұнара) ұшуға рұқсат алған соң әуе кемесiнiң ұшуы жүзеге асырылады. ӘҚҚ диспетчерлiк органы жоқ әуеайлақтан (қону алаңынан) ұшу әуе кемесi командирiнiң (ұшқышының) шешiмiмен жүргiзiледi.

      253. Ұшуды әуе кемесiнiң командирi немесе ұшу тапсырмасында бұл мiндет көзделген болса, екiншi ұшқыш орындайды.

      254. Қозғалтқыш iстен шыққанда немесе ұшу қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн басқа ақаулар пайда болып, егер ұшуды жалғастыра беру жөнiнде шешiм қабылданбаса, ұшу дереу тоқтатылуы тиiс.

      255. Әуе кемесi түнде әдетте фараларын жаққан күйде ұшады. Егер фарларды жаққанда көру мүмкiндiгiн нашарлататын жарық экраны пайда болса, әуе кемесi командирiнiң (ұшқыш) шешiмiмен фарларды өшiрген күйде ұшуға болады.

      256. Осы әуеайлақта ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және әуе кемесiнiң ҰПН нұсқауында көзделген болса, жел қолайлы дәрежеде арттан соғатын кезде ұшуға рұқсат етiледi.

      257. Ауысу биiктiгiн қиып өтерде экипаж барометрлiк биiктiк өлшеуiштердiң қысым шкалаларын 760 мм, сын. бағ. бойынша (1013,2 мб) есептеуге көшiрiп, түзетулердi ескеру арқылы биiктiк өлшеуiштердiң көрсетулерiн тексеруге мiндеттi.

      258. Осы әуе кемесiнiң ҰПБ белгiлеген режимдерiнде ұшу бағытына шығудың белгiленген схемасына сәйкес ӘҚҚ қызметi диспетчерiнiң нұсқауы бойынша берiлген ұшу (эшалоны) алынады.

      Белгiленген немесе берiлген шепте берiлген эшалонға (биiктiкке) жету мүмкiн болмаса, ұшқыш бұл туралы ӘҚҚ қызметiнiң диспетчерiне дер кезiнде хабарлауға мiндеттi.

      259. Берiлген эшалон аяқталған соң экипаж белгiленген ережелерге сәйкес биiктiк өлшеуiштердiң көрсетуiн салыстырып, ӘҚҚ диспетчерлiк органға эшалонға шыққаны жөнiнде баяндауы тиiс.

      260. Бағыт бойынша ұшу кезiнде экипаж (ұшқыш) әуе жолының белгiленген енi шегiнде ұшу бағытын сақтауға, ұшу трассасының берiлген эшелонын ұстануға және өз әуе кемесiнiң әуедегi орнын ұдайы бiлiп отыруға мiндеттi.

      261. Бағытты, ұшу эшелонын (биiктiгiн) және бақылау бағдарларын ұшып өту уақытын өзгерту осы ұшуды басқаратын ӘҚҚ диспетчерiнiң тiкелей рұқсатымен жүргiзiледi.

      Авиация техникасы iстеп шыққан немесе қонуға мәжбүр болатын жағдайларда қауiптi метеорологиялық құбылыстар аймағын айналып өтетiн ғана ӘҚҚ қызметiнiң диспетчерiмен келiсе отырып, берiлген бағыттан ауытқуға және ұшу эшелонын (биiктiгiн) өзгертуге рұқсат етiледi.

      262. Ұшу эшелонынан (биiктiктен) төмендеу басталар алдында әуеайлақ ауданына жақындау кезiнде немесе әуе кемесi әуеайлақ ауданында қонуға дейiн төменгi эшелоннан төмен ұшу жағдайында әуе кемесiнің экипажы (ұшқыш) қону алдындағы дайындықты жүргiзедi. Қону алдындағы дайындықтың көлемi алдағы қонудың нақты жағдайларына сүйене отырып анықталады, сондай-ақ әуеайлақ ауданына бет алған әуе кемесiнiң командирi ӘҚҚ диспетчерiне өзiнiң тұрған жерiн, ұшу биiктiгiн хабарлауға және одан ұшу және қону аймағына бет алу үшiн төмендеу жағдайларын алуға мiндеттi.

      263. Жұмыс iстеп тұрған ҰЖБ бағыты (қону бағыты) өзгерген немесе бұрынғы қабылданған шешiмдердi өзгертудi қажет ететiн жағдайлар туған кезде экипаж (ұшқыш) қосымша даярлық жүргiзiп, бақылау тексеруi картасы бойынша жүйелi операциялардың орындалуын қайталап тексеруге мiндеттi.

      264. Әуе кемесiнiң берiлген ұшу эшелоннан (биiктiктен) төмендеуi экипаждың (ұшқыш) белгiленген (көрсетiлген) шепке дейiн төмендей бастауы туралы баяндауынан кейiн ӘҚҚ қызметiнiң диспетчерiнiң рұқсатымен жүргiзiледi. ӘҚҚ диспетчерi белгiленген немесе көрсеткен шепке дейiн берiлген ұшу эшелонына (биiктiгiне) шығу мүмкiн болмаған жағдайда, экипаж бұл туралы ӘҚҚ қызметiнiң диспетчерiне дер кезiнде хабарлауға мiндеттi.

      265. Бiр үлгiдегi екi әуе кемесi бiр мезгiлде көзбен шола қонуға бет алу кезiнде, сол жағында немесе төменгi жағында ұшып келе жатқан әуе кемесiне бiрiншi болып қону артықшылығы берiледi.

      266. Әуе кемесiнiң экипажы қонуға бет алу кезiнде ҰПБ талаптарына сәйкес операцияларды орындауға мiндеттi.

      267. ӘҚҚ диспетчерлiк органдары жоқ қону аландарына ұшып өткен кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш):

      1) алаңды тексеру, оның жай-күйi мен қонуға жарамдылығын анықтау үшiн бақылау ұшуын орындау;

      2) өзi ұшып келе жатқан аудандағы ӘҚҚ диспетчерлiк пунктiнiң байланыс жиiлiгiнде қону орны мен магниттiк бағытын беруге; жерге қонған соң таяу маңдағы әуеайлақтың (онымен байланыс болса) ӘҚҚ органына қонғаны және болжамды ұшып шығу уақыты жөнiнде хабарлауға мiндеттi. Егер қонғаны жөнiнде баяндай алмаса, экипаж ӘҚҚ жақындау диспетчерлiк пунктiнiң жиiлiгiн пайдаланып, биiк әуе кемелерi арқылы қонған уақытын көрсетуi немесе телефон арқылы мүмкiндiгiнше тезiрек тиiстi органға ақпаратты жеткiзу үшiн ӘҚҚ ең жақын органға хабарлауы тиiс.

      268. Экипаж (ұшқыш) МАЖР ұшып өткенге дейiн ӘҚҚ әуе аймағы пунктiнiң диспетчерiне қонуға дайындығы туралы баяндауға мiндетті, бiрақ ҰҚЖ шегiнен кемiнде 1000 м қашықтықта қонуға рұқсат алуы тиiс.

      269. ҰҚЖ кедергiлердiң жоқтығы туралы анық мәлiмет алынған жағдайда ғана әуе кемесiнiң экипажына қону туралы ӘҚҚ тиiстi әуеайлақ пунктiнiң диспетчерлiк рұқсаты берiледi.

      Әуе кемелерi қонар алдында ҰҚЖ қарап көру және ҰҚЖ кедергiлердiң жоқтығы туралы мәлiмет алу тәртiбi осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және ӘҚҚ диспетчерлердiң жұмыс технологияларында көрсетiледi.

      270. Қону алдындағы түзуде ұшу кезiнде қону қауiпсiздiгiн қамтамасыз ете алмайтын жағдайлар (қауiптi метеорологиялық жағдай, ұшу жолағында кедергiлердiң пайда болуы, қонуға болмайтын конфигурация, бағыттан немесе глиссадан айтарлықтай ауытқу) туса, әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) төмендеудi тоқтатып, екiншi шеңберге шығуға мiндеттi.

      271. Минимумдарды бұзбастан қона алатын жағдайлар туғанға дейiн және қайталап қонуға бет алудан кейiн жанармайдың аэронавигациялық қоры қосалқы әуеайлаққа ШҚБ-мен жетудi қамтамасыз ететiн болса, әуе кемесiнiң командирiне (ұшқыш) қонуға қайталап бет алу құқығы берiледi.

      272. Әуе кемелерiнiң қонуы түнде, әдетте, фараларын жаққан бoca отырып орындалады. Жарық экраны түзiлетiн тұманда және басқа метеорологиялық құбылыстарда қону кезiнде фараларды жағу биiктiгi мен оларды пайдалану тәртiбiн әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) анықтайды.

      273. Егер бұл осы әуеайлақта Ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және әуе кемесiнiң ҰПБ көзделген болса, әуе кемелерiн шектi жылдамдықтағы қуалай соққан жел кезiнде қондыруға рұқсат етiледi.

      274. Экипаж әуе кемесiн белгiленген нормативтер шегiнде жерге қону аймағына қондыруға мiндеттi.

      275. Күннiң батуы мен шығуы аралығындағы кезеңде немесе ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi органы белгiлей алатын кез келген басқа кезеңде ұшудағы барлық әуе кемелерiнде мынадай шамдар жанады:

      1) әуе кемесiне назар аударуға арналған, соқтығысуға жол бермейтiн шамдар;

      2) бақылаушыға әуе кемесiнiң салыстырмалы ұшу траекториясын көрсетуге арналған аэронавигациялық шамдар, егер басқа шамдар қателiкпен көрсетiлген шамдар ретiнде қабылданатын болса, басқа шамдарды жақпайды.

      276. Күннiң батуы мен шығуы арасындағы кезеңде немесе тиiстi өкiлеттi орган белгiлеген кез келген басқа кезеңде:

      1) әуеайлақтың жұмыс алаңында қозғалатын барлық әуе кемелерiнде аэронавигациялық шамдар жағылады, олар бақылаушыға әуе кемесi қозғалысының салыстырмалы траекториясын көрсетуге арналған және егер олар қателiкпен көрсетiлген шамдар ретiнде қабылданатын болса, басқа шамдар жағылмайды;

      2) тұрақты немесе әлде бiр басқа тиiстi жарықтан басқа әуеайлақтың жұмыс алаңындағы барлық әуе кемелерiнде олардың құрылғыларының габариттерiн көрсетуге арналған шамдар жағылады;

      3) әуеайлақтың жұмыс алаңында пайдаланылатын барлық әуе кемелерiнде әуе кемелерiне назар аудартуға арналған шамдар жағылады;

      4) әуеайлақтың жұмыс алаңындағы жұмыс iстеп тұрған қозғалтқыштарымен барлық әуе кемелерiнде олардың қозғалтқыштарының жұмыс істеп тұрғанын көрсетуге арналған шамдар жағылады.

      277. Ұшқышқа 276, 277-тармақтардың талаптарын қанағаттандыру үшiн орнатылған кез келген жарқылдақ шамды өшiруге немесе олардың жарығын азайтуға, егер олар:

      1) оның мiндеттерiн ойдағыдай орындауға терiс әсер ететiн болса немесе терiс әсер ете алатын;

      2) сыртқы бақылаушының көзiн шағылыстыратын немесе шағылыстыру қаупi болса, рұқсат етiледi.

 **21-1-тарау. Әуеайлақтарда адамдар және көлік құралдарының қозғалысын басқару тәртібі**

      Ескерту. Ереже 21-1-тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      277-1. Әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы, тіркеп сүйрелетін әуе кемелерін қоса алғанда, адамдардың немесе көлік құралдарының қозғалысы олар үшін немесе қонуды, рөлдеуді немесе ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін туындайтын қауіпті болдырмау үшін әуеайлақтың диспетчерлік пунктімен басқарылады. Барлық жағдайларда рөлдеу жолдары мен ұшу-қону жолағында адамдар мен көлік құралдарының әуеайлақ диспетчерлік пунктінің рұқсатынсыз жүруіне рұқсат етілмейді.

      277-2. Көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда көзделген ережелердің қолданылу шарттарында:

      1) әуеайлақтың маневр жасау алаңындағы жұмыс істеуші адамдар мен көлік құралдарының саны қажетті минимуммен шектеледі және II санатты немесе III санатты аспаптар бойынша қонуға дәл бет алған кезде ILS Сезімтал аймағын (аймақтарын) қорғауға қойылатын талаптарға ерекше назар аударылады;

      2) 277-3-тармақтағы ережелерді сақтауды ескере отырып, әуеайлақ диспетчерлік пунктінің тиісті диспетчері қолда бар техникалық құралдарды назарға ала отырып белгілеген көлік құралдары мен рөлдейтін әуе кемелері арасындағы ең аз қашықтық сақталады;

      3) сол бір ҰҚЖ-ға қонуға нақты бет алу тұрақты орындалған кезде II санатты немесе III санатты аспаптар бойынша ILS-пен бірлесіп, ILS-тің неғұрлым шектейтін сыни және сезімтал аймақтарын қорғау қамтамасыз етіледі.

      Көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда көзделген ережелердің қолданылу мерзімі көру мүмкіндігі шектеулі жағдайда әуеайлақта операцияларды орындауға қатысты нұсқаулық материалына сәйкес белгіленеді, Жер үстіндегі қозғалысты басқару және оны бақылау жүйелері жөніндегі басшылықта көрсетіледі (Халықаралық азаматтық авиация ұйымы, doc 9476) және әуеайлақтың аэронавигациялық паспортында жазылады.

      277-3. Зардап шеккен әуе кемесіне көмек көрсету үшін жүретін авариялық-құтқару көлік құралдары жер үстіндегі барлық басқа қозғалыс түрлерінің алдында басымдыққа ие болады.

      277-4. 277-3-тармақ ережелерінің сақталуы шартымен маневр жасау алаңында орналасқан көлік құралдары мынадай ережелерді сақтайды:

      1) көлік құралдары және әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін көлік құралдары қонатын, ұшатын және рөлдейтін әуе кемелеріне жол береді;

      2) көлік құралдары әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін басқа көлік құралдарына жол береді;

      3) әуеайлақ диспетчерлік пункті диспетчерінің нұсқауларына сәйкес көлік құралдары басқа көлік құралдарына жол береді;

      4) көлік құралдары мен әуе кемелерін тіркеп сүйрейтін көлік құралдары әуеайлақ диспетчерлік пункті диспетчерінің нұсқауларын орындайды.

 **22-тарау. Аспаптар бойынша ұшу ережелерi**

      278. Аспаптар бойынша ұшу ережесi мыналарды көздейдi:

      1) әуе кемелерiнiң бақыланатын А, С сыныптарының әуе кеңiстiгi шегiнде және одан тысқары жерлерде, бақыланбайтын G сыныптың әуе кеңiстiгiнде ұшу-навигациялық аспаптар бойынша ұшу;

      2) бақыланатын әуе кеңiстiгiнде АҰЕ (бұдан әрi - АҰЕ) ұшуға диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету, бақыланбайтын G сыныпты әуе кеңiстiгiнде әуе қозғалысына ұшу-ақпараттық консультациялық қызмет көрсету.

      279. AҰE бойынша ұшулар:

      1) бақыланатын А, С сыныпты әуе кеңiстiгiнде - аспаптық жылдамдық шектелмей;

      2) бақыланбайтын G сыныпты әуе кеңiстiгiнде 3000 м эшелоннан төмен ұшқан жағдайда, егер КҰЕ ережесi қолданбайтын болса, аспаптық жылдамдықты (500 км/сағ астам) шектей отырып;

      3) перделердi қолданып ұшу кезiнде орындалады.

      280. Аспаптар бойынша ұшуды орындау үшiн әуе кемелерiнде бағыт бойынша "соқыр сипаттағы" ұшуды орындау және күрделi метеорологиялық жағдайларда қону үшiн қажеттi тиiстi аспаптар мен навигациялық жабдықтар орнатылады, олар стандартты жабдықтар деп аталады.

      281. Бақыланатын әуе кеңiстiгiнде AҰE бойынша ұшу берiлген эшелондарда (биiктiктер) тiк, бойлай және бүйiрлiк эшелондау ережелерiне сәйкес, ұшудың берiлген режимiн және белгiленген бағытты қатаң ұстана отырып орындалады.

      АҰЕ бойынша ұшуды орындау кезiнде экипаж көзбен шолып және борттағы радиотехникалық құралдарды пайдаланып әуедегi және метеорологиялық ахуалды тұрақты қадағалап отырады.

      282. 414-тармақта көзделген жағдайларды қоспағанда, ұшу эшелонының өзгеруi ӘҚҚ диспетчерлiк органның рұқсатымен және нұсқауымен болады.

      Ескерту. 282-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      283. АҰЕ бойынша ұшу АҰЕ бойынша ұшу үшiн қауiпсiз эшелон белгiленгеннен төмен емес деңгейде немесе аумағы үстiнен ұшу орындалатын осы аудан үшiн ӘҚҚ органы белгiлеген ұшудың ең аз абсолюттiк биiктiгiнен төмен емес деңгейде немесе мұндай ең аз биiктiк белгiленбеген жерде:

      1) қыратты немесе таулы жерлерде, әуе кемесiнiң есептi орнынан 8 км шегiнде орналасқан ең биiк кедергi нүктесiнен бастап санағанда 600 метрден төмен емес биiктiкте;

      2) 1-тармақшада көрсетiлгеннен басқа барлық жағдайларда - әуе кемесiнiң есептiк орналасқан орнынан 8 км шегiнде орналасқан ең биiк кедергi нүктесiнен бастап санағанда 300 метрден төмен емес биiктiкте, сондай-ақ ұшқанда немесе қонғанда, қажет болатыннан басқа жағдайларды қоспағанда немесе бұған әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк орган арнайы рұқсат беретiнiнен басқа жағдайларды қоспағанда, орындалады.

      284. AҰE бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесiнiң командирi:

      1) әуеайлақ аумағынан шығу схемасын, берiлген эшелонда (биiктiк) ұшу бағытын, төмендеу және қонуға бет алу сызбасын, берiлген траекториялар мен ұшу параметрiн сақтауға;

      2) әуе кемесiнiң нақты қай жерде екендiгi, биiктiгi және ұшу жағдайлары туралы ақпараттың дұрыстығына және уақтылығына;

      3) ӘҚҚ диспетчерлiк органның нұсқауларын дәл және уақтылы орындауға жауап бередi.

      285. Басқаруымен ПҰЕ бойынша әуе кемелерiнiң ұшуы орындалатын ӘҚҚ тиiстi органның диспетчерi:

      1) ұшу эшелондарын (биiктiктер) дұрыс тағайындауға;

      2) тiк, бойлай және бүйiрге қарай эшелондаудың белгiленген арақашықтығын қамтамасыз етуге;

      3) радиолокациялық бақылау бар болғанда әуе кемесiнiң ұшу бағытын, әуеайлақ аумағынан шығу, төмендеу және қонуға бет алу схемасын ұстануына бақылау жасауға;

      4) экипажға метеорологиялық ахуал туралы, радиолокациялық бақылау бар болса берiлген траекториядан ауытқу туралы және қажет жағдайда, әуе жағдайы және орнитологиялық жағдай туралы берiлетiн ақпараттың дұрыстығына және уақтылығына;

      5) әуе кемесiнiң экипаждарына берiлетiн нұсқаулар мен ұсыныстардың негiздiлiгiне;

      6) iздестiру-құтқару жұмыстарын жүргiзген кезде iздестiру-құтқару қызметтерiне көмек көрсетуге жауап бередi.

      286. AҰE ұшуы бойынша ұшудан КҰЕ бойынша ұшуға ауысқан кезде ӘҚҚ органын хабардар етедi. ӘҚҚ орган АҰЕ бойынша ұшуды өзгерткендiгi туралы ӘК экипажына растауға тиiс.

 **23-тарау. Көзбен шолып ұшу ережесi**

      287. Көзбен шолып ұшу ережелерi (бұдан әрi - КҰЕ):

      1) экипаждың басқа әуе кемелерiнiң ұшуын көзбен шолып бақылау арқылы әуе кемелерiнiң белгiленген арақашықтығын ұстануды;

      2) төменгi қауiпсiз эшелоннан төмен биiктiкте ұшқан кезде, сонымен қатар, нағыз қауiпсiз биiктiктi ұстану және алдыңғы жақты көзбен шолып бақылай отырып жасанды кедергiлердi айналып өтудi;

      3) көзбен шолу бағдары көмегiмен және қолдағы бар пилотаждық-навигациялық құралдарды пайдалана отырып белгiленген бағытта ұшу схемасын ұстануды көздейдi.

      288. КҰЕ бойынша ұшу ережелерi:

      1) бақыланатын С сыныбы әуе кеңiстiгiнiң шегiнде және одан тысқары шеңберде, бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңiстiгiнде ұшқан кезде;

      2) күндiз;

      3) iңiрде - жарық техникасы құралдарымен жабдықталған әуеайлақтарда (қону алаңында) немесе әуеден қону алаңын таңдағанда және жарық техникасы құралдарымен жабдықталмаған әуеайлақтарда, таң атқан соң 30 минуттен ерте емес және қараңғылық түскен соң 30 минуттен кеш емес уақытта ұшқан кезде қолданылады.

      289. КҰЕ бойынша түнде ұшуға тыйым салынады, бiрақ көзбен шолып түнде қонуға рұқсат берiледi.

      290. KҰE бойынша ұшу төменгi әуе кеңiстiгiнде орындалады. КҰЕ бойынша бақыланатын ұшу диспетчер рұқсат еткен жолдың ұзына бойына көзбен шолынатын метеорологиялық жағдайда (бұдан әрi - КМЖ) орындалуға тиiс. КҰЕ бойынша бақыланатын ұшуды орындауға ұшқышқа рұқсат беру ӘҚҚ орган тарапынан эшелондау қамтамасыз етiлмеуiн көздейдi.

      291. KҰE бойынша ұшу (КҰЕ бойынша арнайы ұшуды қоспағанда) көзге көрiнетiн және бұлттарға дейiнгi аралықта 3-кестеде және осы Ереженiң 5-қосымшасын көрсетiлген қашықтыққа тең немесе одан асатын жағдайда бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңiстiгiнде, аспаптық жылдамдықты 500 км/сағ-тан асырмай шектей отырып, ұшу эшелоны 3000 метрден төмен ұшқан кезде орындалады.

                                                           3-кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Сыныбы    | Ұшулардың биiктiгi  |   Ұшудағы көру    | Бұлттарға

          |                     |    мүмкiндiгi     | дейiнгi

          |                     |                   | аралық

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

G        Бұл шамалардың қайсысы  Теңiз деңгейiнен    Көлденеңiнен

          көп екендiгiне қарай,   3000 м биiктiкте -  1500 м

          теңiз деңгейiнен 900 м  8 км-ден кем емес

          биiктiктен жоғары       немесе теңiз        Тiгiнен 300 м

          немесе сол жердiң       деңгейiнен - 3000

          үстiнде 300 м           м-ден төменгi

          биiктiктен жоғары       биiктiкте - 5 км-

                                  ден кем емес

          Бұл шамалардың қайсысы  5 км.               Бұлттар

          көп екендiгiне қарай,                       болмаған

          теңiз деңгейiнен 900 м                      және жер бетi

          биiктiкте және одан                         мен су бетi

          төмен немесе сол                            көрiнген

          жердiң үстiнде 300 м                        жағдайда

          биiктiкте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      КҰЕ бойынша ұшу (КҰЕ бойынша арнайы ұшуды қоспағанда) көзге көрiнетiн және бұлттарға дейiнгi аралықта осы Ереженiң 3 А-кестесiнде көрсетiлген қашықтыққа тең немесе одан асатын жағдайда бақыланатын G сыныбы әуе кеңiстiгiнде, аспаптық жылдамдықты 500 км/сағ-тан асырмай шектей отырып, ұшу эшелоны 6000 метр және одан да төмен ұшқан кезде орындалады.

                                                        N 3 А кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Жергілік.|Ұшу жылдамдығы   |КҰЕ бойынша ұшудың ең төмен жағдайлары

ті жер   |(нақты), км/сағ  |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

         |                 |жер бедерінің |көру      |әуе

         |                 |ең жоғары     |мүмкіндігі|кемелерінен

         |                 |нүктесінің    |          |бұлттардың

         |                 |үстіндегі     |          |төменгі

         |                 |бұлттардың    |          |шекарасына

         |                 |төменгі       |          |дейінгі тік

         |                 |шекарасының   |          |аралық, м

         |                 |биіктігі      |          |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                        Ұшу және қону аймағында

Жазық және 300 және одан      150             2000       50

           кем

төбелi     301-550            300             5000       100

жерлер

Таулы жер  550 және одан      300             5000       100

           кем

Әуe трассалары, ЖӘЖ және белгiленген бағытта бойынша келу аймағында

Жазық және 300 және одан      150             2000       50

           кем

төбелi     301-550            300             5000       100

жерлер

Таулы жер  550 және одан      400             5000       100

(2000 м-ге кем

дейiн)

және одан

да астам

Таулы жер  550 және одан      700             8000       100

(2000 м-ге кем

дейiн)

және одан

да астам

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      292. С сыныбы әуе кеңiстiгiндегi KҰE бойынша ұшу, егер бұлттар шамасы 2 октанттан аспайтын болса, және әуе кемесiнен бұлттардың жоғарғы шекарасына дейiнгi тiгiнен алғандағы қашықтық кемiнде 300 м болса - бұлттардың үстiмен ұшу; немесе:

      егер әуе кемесiнен бұлттардың төменгi шекарасына дейiнгi аралық 3 А-кестесiнде көрсетiлгеннен кем болмаса, бұлттардың астымен бұлттарға дейiнгi көлбеу қашықтық барлық жағдайларда 1500 м-ден кем болмаса; орындалуы мүмкiн.

      3) бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңiстiгiнде, теңiз деңгейiнен 900 м биiктiктен төмен, бұлттардың сыртында ұшқанда көру мүмкіндігі кемiнде 5 км болса, бұл ретте ұшу бағыты бойында және оның төңiрегiндегi жер (cу) бетi және олардағы барлық дөңестер (жасанды кедергiлер) ұшқышқа көретiндей болуға тиiс;

      4) бақыланбайтын G сыныбы әуе кеңiстiгiнде теңiз деңгейiнен 900 м-ден төмен биiктiкте ұшуға көру мүмкiндiгi ұшқанда 1500 м-ден кем емес, аспаптық  жылдамдығы 300 метр және одан төмен әуе кемелерiне рұқсат етiледi; ұшқандағы көру мүмкiндiгi 1500 м-ден кем, осы мүмкiндiктi ескерiп басқа әуе кемелерiмен немесе қандай да бiр кедергiлермен соқтығысып қалудан сақтандыратын аспаптық жылдамдық алған тiкұшақтарға бұлттардан тысқары жерде ұшуға рұқсат етiлген.

      293. КҰЕ бойынша ұшқан кезде диспетчер аймағының шегiнде орналасқан әуеайлақтан ұшып шығу және оған қону, сондай-ақ әуеайлақтық қозғалыс аймағына немесе қозғалыс сызбасына кiру, әуе қозғалысына қызмет ететiн органдардың диспетчерлiк рұқсаты бар жағдайлардан басқа реттерде, егер:

      1) бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 450 м-ден аз, немесе:

      2) жердегi көру мүмкiндiгi 5 км-ден аз болса орындалмайды.

      294. Ұшып шығу немесе қону үшiн қажет болған немесе ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi органдардың рұқсаты берiлген жағдайлардан басқа реттерде ұшудың КҰЕ бойынша ұшу:

      1) халық көп тұратын iрi қалалардың немесе елдi мекендер мен қалалардың үстiмен, немесе сырттағы жиналған адамдардың үстiмен - әуе кемесiнен 600 м радиустағы ең биiк кедергiнiң үстiмен 300 м-ден төмен биiктiкте;

      2) 1) тармақшада көрсетiлгеннен басқа кез-келген аудандарда - жер немесе су бетiнен 150 м-ден төмен биiктiкте орындалмайды.

      295. Әуе кемесiнiң курсы бойынша алдында көрiнген кедергiнi, одан кемiнде 500 м қашықтықта оң жағынан, әуе кемесiнiң ұшқышына (экипажына) өте сақтықпен айналып өтуге рұқсат етiледi.

      296. Алда ұшып бара жатқан әуе кемесiн кемiнде 500 м қашықтықта оң жағынан басып озуға болады.

      Әуеайлақ шеңберi бойынша ұшқанда бiр үлгiдегi әуе кемелерiнiң бiрiн бiрi басып озуына рұқсат берiлмейдi. Шапшаңырақ ұшатын әуе кемелерi баяу ұшатындарды кемiнде 500 м ара қашықтықта шеңбердiң сыртқы жағымен үшiншi айналымға дейiн басып оза алады.

      297. Әуе кемесiнiң симметрия жазығына 70 градустан аз бұрыш құрып, оған құйрық жағынан жақындап келе жатқан әуе кемесi басып озушы деп саналады, алдыңғы кеме басып озушы кемеге қарағанда, сондай жағдайда болады, түнгi уақытта әуе кемесiнiң ешбiр сол немесе оң аэронавигациялық оттарын ажырату мүмкiн емес. Басып озылатын әуе кемесi бiрiншi кезектiк құқықты пайдаланады, ал басып озушы әуе кемесi, жоғарылап немесе төмендеп бара жатқандығына, не көлбеу ұшып бара жатқандығына қарамастан оңға бұрылып жол бередi; бұл екi әуе кемелерiнiң бiр бiрiне қатысты орналасуы ғана өзгергенiмен, басып озушы әуе кемесiн, ол жеткiлiктi ара қашықтықта басып озғанша жоғарыдағы талапты орындау мiндетiнен босатпайды.

      298. Әуе кемелерi өзара қиылысатын бағытта және бiр эшелонда (биiктiкте) ұшқанда сол жағынан әуе кемесiн байқаған пилот (ұшқыш) биiктiгiн азайтуға, ал оң жағынан байқаған пилот (ұшқыш) ұшу биiктiгiн көтеруге тиiс, сөйтiп олар әуе кемелерiнiң қауiпсiз айырылысып кетуi үшiн әртүрлi биiктiкте ұшады.

      Егер биiктiктi өзгерту мүмкiн болмаса (бұлт болғандықтан, немесе ең аз биiктiкте ұшқандықтан немесе басқадай шектеулерден) ұшқыштар бiр бiрiнен қарама қарсы жақтарға бұрылып кету арқылы қауiпсiз өтудi қамтамасыз етуге тиiс, немесе, тiкелей кездесетiн бағыттарда әдейiлеп емес жақындасып қалған жағдайда, әрбiр ұшқыш сол бортпен өту үшiн өз әуе кемесiн оңға бұрады. Айырылысу процесiнде ұшқыштар басқа әуе кемесiн көзден таса қылмауы тиiс.

      299. Бiр биiктiкте және айырылмаған бiр бағытта, эшелоннан 900 м төмен ұшқанда әуе кемелерiнiң бiрiне бiрi қарсы қозғалуына жол берiлмейдi.

      300. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша ұшуға қойылған тиiстi талаптарға сай келмейтiн шамаға дейiн нашарлағанда әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы):

      1) егер КҰЕ бойынша арнайы ұшу ережелерiн қолдануға және ұшуды жалғастыруға мүмкiндiк болмаса, ұшып шыққан әуеайлаққа қайтуға немесе ең жақын қосалқы әуеайлаққа қонуға;

      2) егер ұшудағы мақсат, пилоттардың (ұшқыштардың) ұшу дайындығы, әуe кемесiнiң жасақталуы және ӘҚҚ тиiстi органның рұқсаты бұған кедергi болса, AҰE бойынша ұшуға ауысуға мiндеттi;

      3) тiкұшақ пилоттары әуеден таңдаған алаңға қона алады. Өз әрекетi жайында тiкұшақ ұшқышы ӘҚҚ көрсететiн тиiстi органға хабарлауға мiндеттi.

      301. КҰЕ бойынша қарама-қарсы курстарда - төменгi эшелоннан төмен биiктiкте ұшу айырылған бағытта жүргiзiледi. Бүйiрге эшелондау мүмкiн болмаған жағдайда биiктiк бойынша эшелондау жасалынады немесе бiр жақты қозғалыс ұйымдастырылады.

      302. КҰЕ бойынша ұшқанда әуе кемесiнiң пилоты әуеайлақты қауiпсiз қашықтықта немесе ӘҚҚ диспетчерлiк органның белгiлеген дәлiзi бойынша өте сақтықпен айналып өтуге тиiс.

      303. KҰE бойынша елдi мекеннiң үстiнен ұшу, әуе кемесiнде ақау болған жағдайда, оны осы елдi мекеннен тысқары жерге немесе жақын жердегi әуеайлаққа қондыруға мүмкiндiк беретiн биiктiкте орындалады. Метеорологиялық жағдай тиiстi биiктiктi сақтауға мүмкiндiк бepмece егер айналып ұшудың басқадай тәртiбi белгiленбеген болса, әуе кемесiнiң ұшқышы елдi мекендi, әдетте, оң жағынан айналып ұшады.

      304. Егер КҰЕ бойынша ұшып келе жатқан әуе кемесiнiң ұшқышы AҰE бойынша ұшуға көшкiсi келсе, мұндай жағдайда ол мынадай әрекеттер жасайды:

      1) егер ұшу жоспары берiлген болса - ұшудың ағымдағы жоспарына енгiзiлуге жататын қажеттi өзгертулер туралы хабарлайды;

      2) ұшу жоспарларын ұсынуға қатысты талаптарға сәйкес органға ұшу жоспарын ұсынады және бақыланатын әуе кеңiстiгiнде AҰE ұшуға көшкенше рұқсат алады.

      305. Кез келген жағдайда, КҰЕ бойынша ұшудан АҰЕ-мен ұшуға көшкен кезде ұшқыш өз әрекетiн, сондай-ақ қажеттi эшелонды (биiктiктi) ӘҚҚ тиiстi органмен келiсiп алуға тиіс, ол өз кезегінде мұндай көшу үшiн қажеттi жағдай тудыруға мiндеттi.

      306. Әуе кемесi KҰE бойынша ұшу үшiн белгiленген минимумнан төмен жағдайға кенеттен түскенде, көзбен шолып ұшуға көшу мақсатында белгiленген қауiпсiз биiктен төмен құлдилауға рұқсат етiлмейдi. Бұл жағдайда, егер ол мүмкiн болса, ұшқыш аспаптар бойынша ұшуға көшуi керек және ұшып шыққан аэродромына қайтуға немесе жақын арадағы әуеайлаққа қонуға тиiс. 180 0 бұрылғаннан кейiн көзбен шолып ұшуға көшу мүмкiндiгi болмаса, ұшқыш ұшудың төменгi қауiпсiз эшелонын алуға және өзінің алдағы әрекетін әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк органмен келiсуге мiндеттi.

      307. Ауа райының жағдайы КМЖ минимумынан төмен нашарласа және КМЖ ұшудың ағымдағы жоспары бойынша ұшудың мүмкiн емес екендiгi анық болса KҰE бойынша ұшуды орындаушы ұшқыш:

      1) бағытталған жерiне немесе қосалқы әуеайлаққа дейiн КМЖ ұшуды жалғастыруға мүмкiндiк беретiн, өзгертiлген рұқсатты немесе шегiнде диспетчерлiк рұқсатты қажет ететiн әуе кеңiстiгінен кетуді сұрайды;

      2) егер рұқсат алу мүмкiн болмаса, әуе кемесi КМЖ ұшуын жалғастырады және ӘҚҚ тиiстi органға қабылданған шешiм жайында хабарлайды, не бұл әуе кеңiстiгiнен кетедi, не жақын арадағы әуеайлаққа қонады;

      3) Аспаптар бойынша ұшу ережелерiне (AҰE) сәйкес ұшуға рұқсат сұрайды.

      308. Әуе қозғалысына диспетчерлiк қызмет көрсететiн орган қамтамасыз ететiн, KҰE бойынша ұшу мына жағдайларда орындалады:

      1) олар бақыланатын С сыныбы әуе кеңiстiгi шегiнде орындалатын болса;

      2) олар бақыланатын әуеайлақтарда әуеайлақтық қозғалыстың құрамдас бөлiгi болса;

      3) олар KҰE ережелерi бойынша арнайы ұшулар ретiнде орындалса.

      309. Ұшуды КҰЕ бойынша диспетчерлiк ауданның шегiнде немесе ауданға кiрерде немесе ӘҚҚ ұшу жоспары ұсынылатын тиiстi өкiлеттi орган белгiлеген бағыт бойымен орындаған кезде ұшу ақпаратын ұсынуды қамтамасыз ететiн ӘҚҚ органының тиiстi радио жиiлiкте ұдайы тыңдайды және қажеттiлiгiне қарай әуе кемесiнiң қай жерде келе жатқандығы туралы мағлұмат бередi.

      310. КҰЕ бойынша ұшқанда ұшқыш:

      1) ұшудың нағыз қауiпсiз биiктiгiн сақтауға;

      2) ұшу бағытын, әуеайлақ аумағынан шығуға және қонуға беттелу сызбасын дәл ұстауға;

      3) ұшып шыққан әуеайлаққа (қосалқы әуеайлаққа) қайту туралы немесе метеорологиялық жағдайлар белгiленгеннен төмен шамаға дейiн нашарлағанда AҰE бойынша ұшуға көшу туралы уақтылы шешiм қабылдауға;

      4) әуе кемесiнiң ұшып келе жатқан орны және ұшу жағдайлары туралы шынайы ақпарат беруге;

      5) ӘҚҚ диспетчерлiк органның нұсқауларын дәл және уақтылы орындауға;

      6) эшелондауды (apa қашықтықты) сақтауға жауапты болады.

      311. ӘҚҚ органның КҰЕ бойынша ұшуға тiкелей басшылық жасайтын диспетчерi:

      1) ұшу биiктiгiн (эшелонын) тағайындауға;

      2) әуе кемелерi ұшып шыққанда уақыт аралығын сақтауға;

      3) әуе, метеорология және орнитология жағдайлары туралы ақпаратты уақтылы ұсынуға;

      4) АҰЕ бойынша ұшуға көшкенде әуе кемелерi арасындағы белгiленген ара қашықтықты сақтауға;

      5) радиологиялық бақылау болған жағдайда әуе кемесiнiң ұшып келе жатқан нақты орны туралы дәл және дер кезiнде ақпарат беруге жауапты болады.

 **24-тарау. КҰЕ бойынша арнайы ұшулар**

      312. KҰE бойынша арнайы ұшулар КМЖ-дан нашар метеорологиялық жағдайлардай болған кезде диспетчерлiк аймақта күндiз және түнде орындалуы, ондай ұшулар ресми белгiленген және оларды орындау тәртiбi арнайы нұсқаулықтармен (әуеайлақтық аймақта ұшу нұсқаулықтарымен немесе аэротораптық аймақта ұшу нұсқаулықтарымен) анықталған жағдайда ӘҚҚ диспетчерлiк орган рұқсат еткен ұшуларды көздейдi, сонымен қатар:

      1) әуе кемесiнiң табиғи көкжиек, жарық және жер бағдарлары бойынша, оның кеңiстiк орнын пилотаж-навигациялық аспаптар бойынша бiр мезгiлде бақылау арқылы ұшқыштығын;

      2) АҰЕ үшiн белгiленген көлденең және бүйiрге қарай эшелондау аралығын және осы Ұшу ережесiнде көзделген тiк эшелондау аралығын сақтау арқылы ұшуды орындауды;

      3) жасанды кедергiлердi ескере отырып ұшудың берiлген эшелонын (биiктiгiн) сақтауды;

      4) радиолокациялық құралдарды қолдану арқылы және (немесе) экипаждан алатын ақпарат негiзiнде, әуе кемелерi арасындағы аралықты сақтау үшiн ӘҚҚ диспетчерлiк органды бақылауды көздейдi.

      313. КҰЕ бойынша түнгi арнайы ұшулар 6000 м эшелонда, әуе кеңiстiгiнiң төменгi шегiндегi эшелондарда немесе биiктiктерде, А, В, С санатындағы 4-сыныпты ұшақтарда және тiкұшақтарда, денсаулық сақтау ұйымдарына қызмет көрсетуге байланысты жедел ұшуды орындағанда, iздестiру-құтқару және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргiзгенде, Қазақстан Республикасының ҚМ, ҰҚК, IIM-нiң мүддесi үшiн ұшулар орындағанда, сондай-ақ оқу және жаттығу ұшуларын орындағанда, басқа кез келген аудандарда және/немесе жағдайларда, Қазақстан Республикасының ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi органдарының рұқсатымен ұшқанда қолданылады.

      314. КҰЕ бойынша ұшуды және КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерiн эшелондау сол эшелондаудың ережелерi мен минимумдарына сәйкес және мұны ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган мiндеттеген жағдайда, КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерi арасында, эшелондаудың осы өкiлеттi органдар белгiлеген минимумдарына сәйкес жүзеге асырылады.

      315. Жердегi көру мүмкiндiгi кемiнде 1500 м болса, КҰЕ бойынша арнайы ұшу орындайтын әуе кемелерiне олардың қонып-ұшуы үшiн диспетчерлік аймаққа кiруiне және диспетчерлiк аймақтан тiкелей ұшып шығуына рұқсат етiледi. G сыныбы әуе кеңiстiгiнiң шегiнде, әуе кемесiнiң ақаусыз қабылдау-беру құралымен жабдықталған-жабдықталмағандығына қарамастан, КҰЕ бойынша арнайы ұшулар орындалуы мүмкiн.

      316. Жердегi көру мүмкiндiгi кемiнде 1500 м болып, әуе кемесi ақаусыз қабылдау-беру құралымен жабдықталған және ұшқыш тиiстi радиожиiлiктi тыңдай алатын жағдайда диспетчерлiк аймақ шегiнде КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындауға рұқсат берiледi.

      317. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу жазық және төбелi жерлерде:

      1) көру мүмкiндiгi 4000 м; бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 450 м;

      2) көзбен шолып ұшуды орындағанда нағыз қауiпсiз биiктiк 400 м-ден кем болмауға тиiс, ал әуе кемесiнен бұлттардың төменгi шекарасына дейiнгi тiк қашықтық кемiнде 50 м метеорологиялық жағдайларда орындалады.

      318. Таудағы әуеайлақта жаттығу тұрғысына ұшуды қоспағанда, таулы жерлерде КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшуға тыйым салынған.

      319. АҰЕ схемасы бойынша, таулы әуеайлақтарда түнде көру мүмкiндiгi 5000 м және бұлттардың төменгі шекарасының биiктiгi ұшу биiктiгiнен кемiнде 200 м астам кезiнде, таулы жерлердегi әуеайлақтарда жаттығу тұрғысына ұшуларды көзбен шолып орындауға рұқсат етiледi.

      320. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу олардың саны 2-октанттан артық болмаған кезде орындалуы мүмкін, бұл жағдайда әуе кемесiнен бұлттардың жоғарғы шекарасына дейiнгi тiк арақашықтық кемiнде 300 м болуы тиіс.

      321. КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу бiр бағытта қарсы қозғалыс болмаған кезде және ӘҚҚ орган мен ұшқыш арасында үздiксiз екi жақсы байланыс болған жағдайда ғана орындалады. Көзбен шолып түнде ұшқанда сол биiктiкте алдында келе жатқан әуе кемесiн басып озуға тыйым салынады.

      322. КҰЕ бойынша түнгi арнайы ұшуға дайындалғанда ұшу бағыты жасанды кедергiлердi қауiптi биiктiктiң есебiне кiргiзбеуге мүмкiндiк беретiн қашықтықта айналып өтудi қамтамасыз ететiндей есеппен, түнде жыға танылатын, өзiндiк ерекшелiгi бар бағдарлар арқылы белгiленедi.

      323. Күндiз және кешқұрым КҰЕ бойынша белгiленген бағыттар бойынша КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшуды орындағанда қарсы қозғалуға және әуе кемелерiн басып озуға осы ҚР ӘК ҰHE көзделген тiк эшелондауды қолданған жағдайда рұқсат етiледi.

      324. Мұндай ұшуларды тiк эшелондауды жүзуге асыру мүмкiн болмаған кезде осы Ұшу ережесiне сәйкес көлденең эшелондаудың ара қашықтығымен әуе кемелерiнiң бiр жақты қозғалысы ұйымдастырылуы тиiс.

      325. КҰЕ бойынша арнайы ұшу және түнде қонуға бет алу жұмыс алаңы мiндеттi түрде жарықпен таңбаланған, жарық бағдарларымен жабдықталған алаңда орындалады. Бұлай жабдықталмаған алаңдарға көзбен шолып түнде қонуға тыйым салынған.

      326. Метеорологиялық жағдай КҰЕ бойынша түнде арнайы ұшу үшiн белгiленген шамадан нашарлап кеткен жағдайда әуе кемесiнiң командирi ұшып шыққан әуеайлағына қайтуға, немесе жақын жердегi қосалқы әуеайлаққа қонуға тиiс. Әуе кемесi түнде көзбен шолып ұшуға болмайтындай жағдайға тап болса, әуе кемесiнiң командирi АҰЕ бойынша ұшуға көшедi, ӘҚҚ органмен ұшу бағытын және ұшу эшелонын (биiктiктi) келiседi.

 **25-тарау. Ұшып шығатын әуе кемелерi**

      327. Жоспарланған ұшуға (немесе, ұшудың бiр бөлiгiне) қатысты, ӘҚҚ органға жiберiлуге жататын ақпарат ұшу жоспары нысанында ұсынылады, ол:

      1) диспетчерлiк қызмет оны қамтамасыз етуi үшiн кез келген ұшу (немесе, оның бiр бөлiгi);

      2) консультациялық әуе кеңiстiгiнiң шегiнде АҰЕ бойынша жүзеге асырылатын кез келген ұшу;

      3) ұшу ақпаратына, авариялық хабар беруге, iздеу салуға және құтқаруға қатысты қызмет көрсетудi оңайлату мақсатында ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган талап еткен жағдайда, берiлген аудан шегiнде немесе берiлген бағыт бойынша орындалатын кез келген ұшу;

      4) тану мақсатында көршiлес мемлекеттерде әуе кемесiн ұстап қалуды болдырмау үшiн тиiстi әскери органдармен немесе ӘҚҚ органдармен iс-әрекеттердiң үйлесiмiн оңайлату мақсатында ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган талап еткен жағдайда, берiлген аудан шегiнде немесе берiлген бағыт бойынша орындалатын кез келген ұшу;

      5) мемлекет шекараларын кесiп өтетiн кез келген ұшу, ол басталғанға дейiн ұсынылады.

      328. ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган тарапынан басқадай нұсқаулар болмаған кезде диспетчерлiк қызметтi немесе консультациялық қызметтi қажет ететiн ұшу жоспары ұшуға дейiн, тым болмағанда, 1 сағат iшiнде берiледi, ал ұшып бара жатып берiлсе, ӘҚҚ тиiстi органның оның алуын қамтамасыз ететiндей әуе кемесiнiң:

      1) диспетчерлiк аймаққа немесе консультациялық ауданға кiретiн жоспарлы пунктке;

      2) әуе трассасын немесе консультациялық бағытты кесiп өтетiн межеге жетуiне 20 минут iшiнде берiледi.

      329. Әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ұшуға шешiмдi:

      1) экипаждың (ұшқыш) ұшуға дайындығы;

      2) әуе кемесiнiң ұшуға дайындығы;

      3) әуеайлақ аймағындағы, ұшу бағыты бойынша, баратын және қосалқы әуеайлақтағы метеорологиялық жағдайды талдау;

      4) әуеайлақтық ААҚ-нан (ААБ-нан) алынған аэронавигациялық ақпарат негiзiнде қабылдайды.

      Егер ұшып шығатын, барып қонатын және/немесе қосалқы әуеайлақтарда, сондай-ақ бағыт бойынша (авиациялық жұмыстар ауданында) метеорологиялық жағдай ұшуға шешiм қабылдағаннан әуе кемесi ұшып шыққанға дейiнгi аралықта, бұл минимумдар үшiн белгiленгеннен төмен шамаға дейiн нашарласа, ӘҚҚ диспетчерi ол жайында экипажға (ұшқышқа) хабарлауға тиiс. Әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ұшып шығу мүмкiндiгiн қайта қарап, тиiстi шешiм қабылдауға тиiс.

      330. Мемлекеттiк (әскери) авиацияның әуе кемелерiнiң азаматтық әуеайлақтардан, сондай-ақ белгiленген бағыттар (авиациялық жұмыс аудандары) бойынша ұшуы немесе әскери әуеайлақтарға қонуы үшiн азаматтық авиацияның әуе кемелерінің ұшуына тиісті әскери органдардың келісімімен ғана рұқсат берiледi.

      331. Әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) аспаптар бойынша ұшу ережелерiмен ұшуға, егер:

      1) ұшып шығатын әуеайлақтағы сол кездегi ауа райы ұшу үшiн белгiленген минимумнан төмен болмаса;

      2) ұшу бағытында айналып өтуге болмайтындай қауiптi метеорологиялық құбылыстар жоқ болса;

      3) барып қонатын әуеайлақта ұшып келгенге дейiн нақты және жобадағы ауа райы 5-кестедегi нұсқалардың бiреуiнiң талаптарына сай келсе;

      4) 4-кестенiң және осы ҚР ӘК ҰНЕ 339-340-тармақтарының талаптарына сай келетiн қосалқы әуеайлақ болса;

      5) ETOPS ережесi бойынша ұшуларды орындау кезiнде маршрут бойында жарамды қосалқы әуе айлақтар болса метеорологиялық жағдайға талдау жасау негiзiнде шешiм қабылдайды.

                                                         4- кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Нұс.|               Тағайындалған әуеайлақта

қау.|\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

лар |Нақты ауа   |Болжау мен   |Ұшып баратын      |Барып

    |райы (ВНГО, |белгiленген  |әуеайлаққа дейiн  |қонатынын

    |ҰҚЖ-да көру |минимумның   |ұшудың есеп       |әуеайлақтағы

    |мүмкiндігi, |арақатынасы  |бойынша           |ВПР ұшу баруды

    |жел)        |(ұшып келген |ұзақтығы          |қамтамасыз ете

    |            |уақытқа)     |                  |алатын қосалқы

    |            |             |                  |әуеайлақтар саны

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1.  Белгiленген   Болжамды ауа   2 сағ. дейiн            1

    минимумнан    райы мини-     2 сағаттан          2 немесе 1\*

    төмен емес    мумнан төмен   5 сағатқа дейiн

2.  Нақты ауа     Болжамды ауа   1 сағат және одан       1

    райына        райы           көп

    байланысты    минимумнан

    емес          төмен емес

3.  Нақты ауа     Болжамды ауа   5 сағаттан астам    2 немесе 1\*

    райына        райы

    байланысты    минимумнан

    емес          төмен

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      \*Егер ауа райының болжамы ұшып келетiн уақытқа бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 100 метрге, көру мүмкiндiгi 1000 метрге белгiленген минимумнан жоғары болады деп көзделсе, мұндай жағдайда қосымша әуеайлақ таңдалады.

      4-кестедегi 1-нұсқа бойынша ұшуға шешiм қабылдағанда ұшып баратын әуеайлақтағы нақты ауа райы туралы деректердiң алынған мерзiмi бақыланған кезден бастап 1 сағаттан аспауға тиiс.

      332. Ұшу ұзақтығы 2 сағатқа дейiн болса:

      1) жылдамдық пен жол бағытының белгiленген шектеулерге сәйкестiгi жел екпiнi ескерiлiп анықталады;

      2) ҰҚЖ көру мүмкiндiгiн басшылыққа алуға рұқсат етiлген, бұл ретте, егер ұшып-қону жолағындағы көру мүмкiндiгi бойынша ұшуға шешiм түнде қабылданса, ал ол ұшып баратын (қосалқы) әуеайлаққа кешқұрым немесе күндiз қонатын болса, тәулiктiң қараңғы кезiнен жарық кезiне ауысқанда ҰҚЖ көру мүмкiндiгiнiң азаятындығын ескеру қажет.

      Ұшу ұзақтығы 2 сағаттан асатын болса, көру мүмкiндiгiнiң болжамдығы шамасын басшылыққа алу керек.

      333. АҰЕ ұшуға шешiм қабылдағанда, барып қонатын және қосалқы әуеайлақтарда:

      1) ұшып келетiн уақытқа болжамды қауiптi метеорологиялық құбылыстар (қосалқы әуеайлақтардағы, болу мүмкiндiгi 40%-тен асатын қарсы жолығатын найзағайлардан басқасы);

      2) ұшып келетiн уақытқа болжамды жел екпiнi;

      3) бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi (егер олардың мөлшерi 2 октанттан аспаса);

      4) ұшып келу уақытына болжамды көру мүмкiндiгiнiң уақытша нашарлауы және/немесе бұлттардың төменгi шекарасының төмендеуi ескерiлмейдi.

      Егер ұшып баратын (қосалқы) әуеайлаққа жету уақыты көру мүмкiндiгiнiң және/немесе бұлттардың төменгi шекарасының болжамды өзгеру кезеңiмен дәл келсе, АҰЕ ұшуға шешiм қабылдағанда олардың ең аз шамасы ескерiледi.

      334. АҰЕ бойынша ұшу үшiн, егер әуеайлақта ұшып келетiн уақытқа:

      1) бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 50 м-ге және көру мүмкiндiгi 500 м-ге минимумнан жоғары;

      2) егер әуеайлақ санатталған минимум бойынша пайдалануға рұқсат етiлген, ал ұшқыш пен әуе кемесi тиiстi санат бойынша ұшуға жiберiлген болса, бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi кемiнде 90 м және көру мүмкiндiгi кемiнде 1000 м;

      3) таңдап алынған қосалқы әуеайлақ ұшып баратын әуеайлақтан 50 км-ден аспайтын жерде орналасқан жағдайда бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 100 м-ге және көру мүмкiндiгi 1000 м-ге минимумнан жоғары деп болжанса ол қосалқы әуеайлақ ретiнде таңдалады.

      335. Таудағы әуеайлақ, егер әуеайлақ алдын ала дайындық кезiнде зерттелсе және онда төмендеу және қонуға беттелу схемасы бойынша тренажерде жаттығу жүргiзiлген болса, ал әуе кемесiнiң командирi 1-сыныпты ұшқыш болса алдын ала тексерiлмей-ақ қосалқы әуеайлақ ретiнде таңдап алынады.

      336. Қолайсыз аэронавигациялық және (немесе) метеорологиялық жағдай, сондай-ақ жанармай құю қосалқы әуеайлақ таңдауға мүмкiндiк бермесе, әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) қосалқы әуеайлаққа немесе ұшып шығу әуеайлағына арналған шептi есептеу арқылы, ұшуға шешiм қабылдау құқығы берiледi, егер:

      1) кететiн межеден ұшып баратын әуеайлаққа және қосалқы әуеайлаққа дейiн ұшу ұзақтығы есеп бойынша 2 сағаттан аспаса;

      2) ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтарда нақты ауа райы минимумнан төмен емес (ұшу ұзақтығы есеп бойынша 2 сағаттан аспаса - нақты ауа райына байланысты емес);

      3) ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтарға ұшып келген уақытқа ауа райының болжамы осы Ережеде белгiленген талаптарға сай келсе, бұл ретте қосалқы әуеайлаққа нeмece ұшып шыққан әуеайлаққа ұшып жету жағын ескерiп шешiм қабылдауға құқық берiлген, ал әуе кемесiнiң бортындағы жанармайдың есептiк шамасы ұшып баратын әуеайлаққа ұшып келген кезде айналу биiгiнде кемiнде 1 сағат ұшуға жететiн болу керек. Кету межесiн қосалқы әуеайлаққа ұшып келудiң есептiк уақытына алғанда, әуе кемесiнiң бортындағы жанармай мөлшерi айналу биiгiнде кемiнде 30 минут ұшуға жететiндей қалған жағдайда анықталады.

      337. Әуе кемесiнiң командирi, егер:

      1) ұшып баратын әуеайлақта бiрiн-бiрi қиып өтпейтiн, осы үлгiдегi әуе кемелерiнiң қонуына жарамды ҰҚЖ, оның iшiнде осы ӘК үлгiдегi қонуға жарамды қара жол ҰҚЖ болса;

      2) ұшып баратын әуеайлақта ұшып келетiн кезге алғандағы нақты және болжамды көру мүмкiндiгi 2000 м-ге және бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 150 м-ге, осы екi ҰҚЖ үшiн белгiленген ең көп минимумнан жоғары болса (қону кезiнде пайдаланылатын жүйе бойынша);

      3) ұшып баратын әуеайлаққа ұшып келген кездегi әуе кемесiнiң бортындағы жанармайдың есептiк қалдығы айналу биiктiгiнде кемiнде 1 сағат ұшуға жететiн болса, аспаптар бойынша ұшу ережесiмен қосалқы аэродромсыз ұшуға шешiм қабылдауға құқылы.

      338. КҰЕ бойынша ұшуды орындау үшiн әуе кемесiнiң командирi (ұшқыш) мынадай жағдайларда:

      1) ұшып шығатын, ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтарда нақты ауа райы әуе кемесi командирiнiң минимумына сай келедi және КҰЕ бойынша ұшу үшiн көзделгеннен төмен емес болса;

      2) бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы), ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтар бойынша болжамды көру мүмкiндiгi мен бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi әуе кемесi командирiнiң және КҰЕ бойынша ұшу үшiн көзделген минимумнан төмен болмаса;

      3) ұшу бағыты бойынша (авиациялық жұмыстар ауданында) айналып өту мүмкiн емес қауiптi метеорологиялық құбылыстар болжанбайтын болса ұшуға шешiм қабылдайды.

      339. Қосалқы әуеайлақ болмаған жағдайда, егер ұшып баратын әуеайлаққа ұшып келетiн уақытқа сол әуеайлақта көру мүмкiндiгi 500 м және бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 50 м белгiленген минимумнан жоғары болады деп болжамданса, КҰЕ бойынша ұшып шығуға шешiм қабылдау рұқсат етiледi.

      КҰЕ бойынша ұшып шығуға шешiм қабылдағанда көру мүмкiндiгiнiң және/немесе бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi олардың болжамдағы бiртiндеп және тез, уақытша және қысқа уақытқа өзгеруiнiң ең аз шамасы алынады.

      340. КҰЕ бойынша ұшып шығуға шешiм қабылдағанда ұшу бағыты бойындағы, ұшып шығатын, ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтардағы бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi, егер нақты және болжамды мөлшерi ұшу биiктiгiнiң астында 2 октанттан аспаса және ұшу бұлттардың жоғарғы шекарасынан кемiнде 300 м биiктiкте қамтамасыз етiлсе есепке алынбайды.

      341. Ұшып шығатын әуе кемелерiне диспетчерлiк қызмет көрсетiлгенде әуе кемелерiн ұшыру рәсiмi ұшқыштың (экипаж) ӘҚҚ диспетчерлiк пункттен қозғалтқышты iске қосу алдында немесе от алдырғаннан кейiн алдын ала стартқа дейiн ұшу шарттарын және диспетчердiң рұқсатын алуды көздейдi.

      342. Диспетчердiң рұқсаты:

      ӘК шақыру белгiсiн, пайдаланылатын ҰҚЖ, ұшып баратын әуеайлаққа дейiн немесе пунктке дейiн баруға рұқсатты, ұшу бағыты немесе аспаптар бойынша ұшып шығудың стандартты сызбасын, ұшып шыққаннан кейiн алуға рұқсат етiлген эшелонды, СКВОК (ҚШРЛ радиолокациялық тану коды) және әуе қозғалысына қызмет ететiн келесi диспетчерлiк пунктпен және қажеттiлiгiне қарай басқалармен байланыс жиiлiгiн қамтиды.

      Диспетчерлiк рұқсатты әуе кемесiнiң экипажы толық растауға тиiс.

      343. Ұшу шарты мыналарды қамтиды:

      1) жердегi желдiң бағыты мен жылдамдығы туралы мәлiметтердi (оның екпiнi), көру мүмкiндiгiнiң шамасын (ҰҚЖ көру қашықтығы), егер ол 2000 м-ден аз болса;

      2) атмосфералық қысымның шамасын, QNH немесе QFE биiктiк өлшеу құрылғысы үшін;

      3) ауа температурасын (ГТҚ үшiн шық тұру нүктесi) немесе экипаждың сұрауы бойынша.

      344. Ұшар алдында ұшқышқа (экипажға) диспетчер:

      1) жердегi желдiң бағыты мен жылдамдығының кез келген елеулi өзгерiсiн, көру мүмкiндiгiнiң шамасын, егер 2000 м-ден кем болса, ҰҚЖ көру мүмкiндiгiнiң ара қашықтығын;

      2) ұшып шығатын және биiктiк алатын аймақтағы ерекше метеорологиялық жағдайларын;

      3) ұшу сызбасының (траекториясының) стандарттан өзгеше және ААТЖ кiрмеген кез келген өзгерiсiн қосымша хабарлайды.

      Қозғалтқыш iске қосылғаннан кейiн РДП (Мұнараның) диспетчерi алдын ала старт алуға және СДП (Мұнараның) диспетчерi атқарушы стартқа нұсқау бередi.

      Ұшып шығатын әуе кемелерiнiң экипаждары үшiн ААТЖ бойынша берiлетiн мiндеттi хабарлардың және ӘҚҚ әуеайлақ пунктiнiң диспетчерiнен берiлетiн қосымша ақпараттардың тiзбесi ИКАО-ның 11-қосымшасына сәйкес анықталады.

      345. Iс жүзiндегi әуе жағдайларын ескере отырып, ӘҚҚ диспетчерi ұшу үшiн экипажға "слот-тайм" тағайындауы мүмкiн. Ұшу уақыты не тіркелген не анықталған ара қашықтықта көрсетiледi. Ұшу үшiн тағайындалған "слот-тайм" алғаннан кейiн ұшқыш (экипаж) тағайындалған уақытта ұшуға дайын болуы үшiн қозғалтқыштарды (қозғалтқышты) iске қосудың уақытын дербес есептейдi.

      346. Атқарушы стартта тоқтаусыз ұшқан кезде пилот (экипаж) ұшуға рұқсат сұрайды және оны рульдеу процесiнде немесе әуе кемесiнiң ҰҚЖ шыққан сәтiнде диспетчерден алады.

      347. Егер ұшуға рұқсат алғаннан кейiн ӘК экипажы 40 секунд өткеннен кейiн ұшуды бастамаса, экипаж жаңадан рұқсат сұрауға немесе ұшудың жаңа уақытын хабарлауға мiндеттi.

 **26-тарау. Ұшу-қону операцияларының ең аз аралығы**

      348. Әуе кемелерiнiң ұшатын үшін ұшуға және қонуға бет алған әуе кемелерiнiң орналасқан жерiн ескере отырып, рұқсат етiлген ең аз (қауiпсiз) аралық белгiленедi.

      349. Әуе кемелерiнiң ұшуы мен қонуы арасындағы ең аз уақыттық ара қашықтық:

      1) бiр ҰҚЖ-нан және остерiнiң аралығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ-нан ұшқанда - 45 секунд;

      2) остерiнiң арасындағы қашықтығы 760 метр және одан көп болатын қатарлас ҰҚЖ-нан ұшқанда - 30 секунд;

      3) қалған жағдайлардың барлығында - 1 минуттан кем емес.

      350. ҰҚЖ және остерiнiң арасындағы қашықтығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ ұшқанда ең аз уақыттық аралық:

      1) орта және ауыр әуе кемелерiнiң соңынан ұшатын жеңiл және аса жеңiл әуе кемелерi үшiн - 3 минут;

      2) ауыр әуе кемелерiнiң соңынан ұшатын ауыр, сондай-ақ ауыр әуе кемелерiнiң соңынан ұшатын орта әуе кемелерi үшiн - 2 минут болып белгiленген.

      351. Бiр және остерiнiң арасындағы қашықтығы 760 метрден аз болатын қатарлас ҰҚЖ қонғанда ең аз уақыттық аралық:

      1) орта және ауыр әуе кемелерiнiң соңынан ұшатын жеңiл және аса тыс жеңiл әуе кемелерi үшiн - 3 минут;

      2) ауыр әуе кемелерiнiң соңынан ұшатын орта және ауыр әуе кемелерi үшiн - 2 минут;

      3) қалған жағдайлардың барлығында - 1 минуттан кем емес.

 **27-тарау. Биiктiк өлшегiштерiн орнату ережесi**

      352. Әуе кемелерi ұшуының барометрлiк биiктiгiн есептеу мынадай ұшу кезiнде жүргiзiледi:

      1) әуеайлақ ауданында ұшудың әуеайлақтық шеңберi шегiнде, ауысу биiктiгiнде және одан төменде - әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасы бойынша (ҰҚЖ шегі) немесе орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасы бойынша (ҰҚЖ шегі);

      2) төменгi эшелонның биiктiгiндегi бағыт бойынша - теңiз деңгейiне келтiрiлген бағытта (бағыт телiмiнде) ең аз атмосфералық қысым бойынша;

      3) ауысу эшелонында және одан жоғарыда - 760 мм сынап бағанасының (1013,2 мб) стандартты атмосфералық қысымы бойынша.

      Ескерту. 352-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      353. Алдын ала стартта экипаж барометрлiк биiктiк өлшегiшiнiң стрелкасын "нөл" деген биiктiкке қоюға және қысым шкаласының көрсеткенiн әуеайлақтағы атмосфералық қысым шамасымен салыстыруға мiндеттi.

      Экипаж орташа теңіз деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымның шамасын (ҰҚЖ шегін) пайдалану туралы шешім қабылдаған жағдайда экипаж мүшелері барометрлік биіктік өлшегіштің стрелкаларын әуеайлақтан ұшу биіктігіне қояды және қысым шкаласының көрсеткенін теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысым шамасымен салыстырады.

      Ескерту. 353-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      354. Эшелонда ұшу үшiн биiктiк алғанда барометрлiк биiктiк өлшегiшiнiң қысым шкаласын әуеайлақтағы атмосфералық қысымға (немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымға (ҰҚЖ шегі), сәйкес келетiн көрсеткiштен "760" деген көрсеткiшке ауыстыру өтудiң биiктiгiнен қиып өткен кезде жүргiзiледi.

      Ескерту. 354-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      355. Қонуға бағыт алар алдында барометрлiк биiктiк өлшегiштiң қысым шкаласын 760 мм сынап бағанасының (1013,2 мб) көрсеткiшiнен қону әуеайлағындағы (немесе теңіздің орта деңгейіне келтірілген әуеайлақтағы атмосфералық қысымға) атмосфералық қысымның шамасына сәйкес келетiн көрсеткiшке ауыстыру, диспетчер одан әрi төмендеуге рұқсат бергеннен кейiн өту эшелонында көлбей ұшқанда мына ретпен орындалады: әуе кемесінің ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулығында айтылған жағдайларды қоспағанда, әуе кемесiнiң командирі, екiншi ұшқыш, штурман.

      Ескерту. 355-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      356. Төменгi эшелоннан төменгi биiктiктегi бағыт бойынша ұшқанда барометрлiк биiктiк өлшегiштiң қысым шкаласын әуеайлақтағы атмосфералық қысымға сәйкес келетiн көрсеткiштен теңiз деңгейiне келтiрiлген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымға сәйкес келетiн көрсеткiшке ауыстыру ұшу және қону аймағынан (ұшудың әуеайлақтық шеңберiнен) шыққан кезде жүргiзiледi.

      357. Төменгi эшелоннан төмен биiктiкте әуеайлаққа жақындаған кезде барометрлiк биiктiк өлшегiштiң қысым шкаласын теңiз деңгейiне келтiрiлген бағыт бойынша ең аз атмосфералық қысымға сәйкес келетiн көрсеткiштен әуеайлақтағы қысымға (оны пайдалану туралы экипаж шешім қабылдаған жағдайда) сәйкес келетiн көрсеткiшке ауыстыру ұшу және қону аймағына (жергiлiктi әуе қатынасының әуеайлағында - ұшудың әуеайлақтық шеңберiне) шыққан кезде жүргiзiледi.

      Ескерту. 357-тармаққа өзгерту енгізілді - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      358. Тегiс немесе қыратты жерлерге орналасқан, АМСА жоқ әуеайлақтардан ұшудың алдында келтiрiлген қысымды экипаж барометрлiк биiктiк өлшегiштiң қысым шкаласы бойынша анықтайды, оның стрелкасы әуеайлақтың абсолюттiк биiктiгiне тең биiктiк шамасында белгiленуi тиiс.

      359. ҰҚЖ деңгейiндегi атмосфералық қысым кезiңде таулы жерлердегi әуеайлақтарда барометрлiк биiктiк өлшегiштiң қысым шкаласында белгiленетiн шектi шамадан аз атмосфералық қысымда мыналар қажет:

      1) ұшу алдында әуеайлақ қысымының мәнi теңiз деңгейiне келтiрiлген шамада белгiленуi керек. Бұл жағдайда биiктiк өлшегiшiнiң көрсеткiшi "шартты нөл" деп алынады, соған қарап берiлген биiктiк алынады;

      2) қону алдында диспетчер экипажға әуеайлақтың абсолюттiк биiктiгiн және әуеайлақтың атмосфералық қысымының теңiз деңгейiне келтiрiлген мәнiн хабарлайды, биiктiк өлшегiшiнiң ұшудың абсолюттiк биiктiгiн, ал қону кезiнде - әуеайлақтың теңiз деңгейiнен биiктiгiн көрсететiндiгiн ескере отырып, экипаж оны биiктiк өлшегiшiнде белгiлейдi және қонуға бағыт алады.

      360. Ұшу кезiнде қысымды тексеру және белгiлеу тәртiбi ӘК ҰПЕ сәйкес жүзеге асырылады.

 **28-тарау. Өту эшелонын анықтау**

      361. Жақын келетiн диспетчерлiк пункттерi немесе әуеайлақтық аймақтың диспетчерлiк пункттерi, қажет болған жағдайда, QNH туралы хабарлардың және теңiздiң орташа деңгейiндегi болжанған қысымның негiзiнде тиiстi уақыт аралығына өту эшелонын белгiлейдi, ол тиiстi әуеайлаққа (аэроторапқа) жақын жерде пайдаланылады.

      362. Өтудiң тиiстi әуеайлақ (аэроторап) үшiн белгiленген абсолюттiк биiктiгiнен жоғары пайдаланылатын ең төменгi ұшу эшелоны өту эшелоны болып табылады. Бiрiне-бiрi жақын орналасқан екi және одан көп әуеайлақтар үшiн өтудiң жалпы абсолюттiк биiктiгi белгiленедi. ӘҚҚ тиiстi органдар өтудiң тиiстi әуеайлақтарға жақын жерде кез келген уақытта пайдаланылатын жалпы эшелонды белгiлейдi.

      363. Ұшуда пайдаланылатын ең төменгi эшелон - ұшудың белгiленген ең аз абсолюттiк биiктiгiне сәйкес келетiн немесе тiкелей оның үстiндегi эшелон.

      Ұшуда пайдаланылатын нақты ең төменгi эшелон қолданылатын диспетчерлiк ауданның бөлiгi әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң мұқтаждығына сәйкес анықталады.

      364. ӘҚҚ тиiстi органдар кез келген уақытта ұшудың ең төменгi эшелоны үшiн қажеттi ақпарат иелiк етедi, олар бағыттарда немесе бағыттар телiмдерiнде жер бетiнен жеткiлiктi биiктiк қорын қамтамасыз етедi, оларға қатысты бұл ақпарат қажет болады және ұшқыштардың сұрауы бойынша әуе кемесiнiң бортына берiледi.

      365. ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган мiндеттеген жағдайда немесе ұшқыштың сұрауы бойынша өту эшелоны қону үшiн берiлетiн диспетчердiң рұқсатына қосылады.

      366. Ұшу ақпарат орталықтарында және аудандық диспетчерлiк орталықтарда әуе кемесiнiң бортына беру үшiн (сұрау бойынша) тиiстi мөлшерде QNH туралы хабарлар немесе атмосфералық қысымның ұшу ақпарат аудандарына және олар қамтитын диспетчерлiк аудандарға қатысты болжамдар болады.

 **29-тарау. Ұшудың қауiпсiз биiктiгiн анықтау және ұстау**

      367. АҰЕ, КҰЕ және арнайы КҰЕ бойынша ұшудың ақиқат қауiпсiз биiктiгi жердiң бедерiне және ондағы жасанды кедергiлердiң биiктiгiне, ӘК ұшу жылдамдығына, ұшуда және навигацияда жiберiлетiн ауытқулар ескерiле отырып қолданылатын ережеге және ұшу ауданына биiктiк өлшегiшi жiберетiн қателiктерге, атмосфераның турбуленттiгi жағдайында ұшу траекториясынан тiгiнен алған бағытта ауытқуы мүмкiн екендiгiне және орнитологиялық жағдайға байланысты белгiленедi.

      Ұшудың ақиқат қауiпсiз биiктiгi 5-кестеде көрсетiлген.

      368. Ақиқат қауiпсiз биiктiктен төмен емес биiктiктегi ұшуды қамтамасыз ету үшiн ұшудың аспаптық қауiпсiз биiктiгiне есептеме жасалады.

      369. АҰЕ бойынша әр ұшу алдында:

      1) аэронавигациялық ақпараттар жинағы бойынша (әуеайлақтар аудандарында ұшуды жүзеге асырудың нұсқаулықтары) әуеайлақ шеңберi бойымен ұшу биiктiгi (шеңбер биiктiгi), әуеайлақ ауданындағы ең төменгi қауiпсiз биiктiк (ЕҚБ) және жақын келетiн аудандағы қауiпсiз биiктiк анықталады;

      2) төменгi қауiпсiз эшелонның биiктiгi есептеледi.

                                                          5-кесте

АҰЕ және КҰЕ ұшудың белгiленген ақиқат қауіпсiз биiктiгi С сыныбы

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  Ұшу жылдамдығы (ақиқат), км/сағат   | Ұшудың қауiпсiз биiктiгi

                                      |       (ақиқат), метр

                                      |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                                      | АҰЕ бойынша | КҰЕ бойынша

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ұшу және қону аймағында

     300 және одан аз (шеңбер бойынша)     300          100

     300-ден артық (шеңбер бойынша)        300          100

Жақындап қону ауданында,

әуе трассаларында,

ЖӘЖ және белгiленген бағыттарда

        а) тегiс және қыратты жерлерде

        және су кеңiстiгiнiң үстiнде

        300 және одан аз                   600          100

        301-ден 550-гe дейiн               600          200

        550-ден артық                      600

        б) таулы жерлерде (2000 метр

        және одан аз):

        550 және одан аз                   900          300

        550-ден артық                      900

        в) таулы жерлерде (2000 метрден

        биiк):

        550 және одан аз                   900

        550-ден артық                      900

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      370. Ұшу және қону аймағындағы ұшудың қауiпсiз биiктiгiне есептеме жасағанда жер бедерi мен ондағы жасанды кедергiлердiң артықшылығын есепке алғандағы жолақ АҰЕ бойынша ұшқанда 10 км, ал КҰЕ бойыншада - бағыт осiнiң екi жағында 5 км болуы тиiс. Радиолокациялық бақылау бар болған жағдайда 10 км, ал радиолокациялық бақылау жоқ болған жағдайда - бағыт осiнiң екi жағында 25 км; КҰЕ бойынша ұшу - дәлiз енi шегiнде.

      Әуе кемелерiнiң барлық түрлерiне арналған шынайы қауiпсiз биiктiктiң бұл шамасы қонуға бағыт алған сұлба бойынша ұшу кезiнде 4-бұрылыстан шыққанға дейiн сақталады. 4-бұрылыстан шығу нүктесiнен 1-бұрылысқа дейiн аралықта ұшу биiктiгi мен кедергiлерi есепке алынған жолақ енi "Азаматтық авиация әуе кемелерiнiң ұшуы және қонуы үшiн минимумдарды анықтау әдiстемесiне" сәйкес анықталады және ocы әуеайлақта ұшуды жүзеге асыру жөнiндегi нұсқаулықта көрсетiледi.

      Егер жер бедерiнiң жағдайларымен немесе басқа себептермен бұл талаптарды орындау мүмкiн болмаса Қазақстан Республикасы авиация әкiмшiлiгiнiң өкiлеттi мемлекеттiк органы бекiтетiн, қонуға бет алудың арнайы сұлбасы қолданылады.

      371. Жер бедерiнiң және ондағы жасанды кедергiлердiң көп болуын есепке алу жолағы әуе жолдары, ЖӘЖ және белгiленген бағыттар (әуеайлақ ауданынан тысқары) бойынша қауiпсiз биiктiктi және төменгi қауiпсiз эшелонды есептеп, АҰЕ ұшу кезiнде - бағыт осiнiң екi жағында 25 км, ал КҰЕ - жол енiнiң шегiнде (жергiлiктi әуе жолдарында, белгiленген бағытта) болуы керек.

      372. Таулы жердегi әуеайлақтарда КҰЕ бойынша ұшқанда, кейбiр жағдайларда шеңбер бойынша ұшу жылдамдығы 300 км/сағат және одан артық әуе кемелерi үшiн жер бедерiнiң және ондағы жасанды кедергiлердiң көп болуын есепке алу жолағының енi авиация әкiмшiлiгiнiң шешiмiмен қысқаруы мүмкiн, ол жайында осы әуеайлақта ұшуды жүзеге асыру жөнiндегi нұсқаулықта көрсетiледi.

      373. Арнайы КҰЕ ұшу үшiн ақиқат қауiпсiз биiктiк осы Ереженiң 6-кестесiнде келтiрiлген.

      374. Әуеайлақ шеңберi бойынша ұшу биiктiгi (шеңбер биiктiгi) шеңбер бойынша ұшу жылдамдығына және ақиқат қауiпсiз биiктiкке байланысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейiн ұлғаю жағына дөңгелектенедi.

      375. Әр әуеайлақ үшiн аспаптар арқылы ұшудың ең төмен қауiпсiз биiктiгi (бұдан әрi - ЕҚБ) белгiленедi, ол биiктiк қонуға бағыт алған сұлбаның сыртына шығып кеткенде апаттық жағдайда төмендеу үшiн пайдаланылады және ӘБН 50 км радиустағы жер бедерiнiң ең жоғарғы нүктесiнен және жасанды кедергiлерден 300 метр жоғары ақиқат қауiпсiз ұшудың ең аз қорын қамтамасыз етедi. Егер жасанды кедергiлердi қоса алғанда, жер бедерiндегi биiктiктердiң айырмасы 100 метрден аспаса, ЕҚБ әуеайлақтың барлық ауданы үшiн бiрдей белгiленедi. Биiктiктердiң айырмасы үлкен болған жағдайда әуеайлақ секторларға бөлiнедi, ал әрбiр сектор үшiн ең төмен қауiпсiз биiктiк белгiленедi. Жер бедерiнiң ең жоғары нүктесiнiң және жасанды кедергiлердiң биiктiгi ұшу жолағының қонуға баратын бағытындағы табалдырықтың деңгейiне қатысты анықталады және 100 метр еселенген мәнге дейiн ұлғаю жағына дөңгелектенедi.

      376. Жақын келетiн ауданда ұшудың қауiпсiз биiктiгi әуеайлақтың теңiз деңгейiне келтiрiлген атмосфералық қысымы бойынша анықталады.

      377. Жақын келетiн ауданда ұшудың қауiпсiз биiктiгi, шеңбер биiктiгi және ЕҚБ орташа жылдық температура мен әуеайлақтағы қысымның ең аз шамасы бойынша жүргiзiлген көп жылдық бақылау негiзiнде есептеледi және осы әуеайлақта ұшу жүргізудің нұсқаулығында және аэронавигациялық ақпарат жинағында көрсетiледi.

      378. Төменгi қауiпсiз эшелонның биiктiгi алынған мәндi таяу iлеспе эшелонға дейiн өсiре отырып, 760 мм сынап бағанасындағы атмосфералық қысым (1032,2 мб) бойынша ұшудың қауiпсiз биiктiгiн есептеу арқылы анықталады.

      379. АҰЕ және арнайы КҰЕ бойынша әрбiр ұшу алдында:

      1) төменгi эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауiпсiз биiктiк;

      2) төменгi эшелоннан төмен бағыт бойындағы (авиациялық жұмыстар ауданындағы) ұшудың қауiпсiз биiктiгi;

      3) төменгi қауiпсiз эшелонның биiктiгi есептеледi.

      380. КҰЕ бойынша төменгi эшелоннан төмен ұшқанда әуеайлақ ауданындағы қауiпсiз биiктiк (әуеайлақтың атмосфералық қысымы бойынша) және бағыт бойындағы қауiпсiз биiктiк (келтiрiлген ең аз қысым бойынша) ұшу (тағайындалған) әуеайлақтағы температураның нақты шамасы бойынша есептеледi.

      381. Бағыт бойында және тегiс және қыратты жердегi әуеайлақ ауданында төменгi эшелоннан төмен, КҰЕ бойынша ұшу үшiн қауiпсiз биiктiктi есептегенде, егер әуе кемесiнiң ұшу жылдамдығы 300 км/сағаттан аспайтын болса, жасанды кедергiлердiң биiктiгi есепке алынбайды. Әуе кемесiнiң экипажы жасанды кедергiнi Көзбен шолып кемiнде 500 метр қашықтықта айналып өтуi тиiс.

      Таулы жерлерде КҰЕ бойынша ұшқанда жасанды кедергiлердiң биiктiгi ұшу жылдамдығына қарамастан қауiпсiз биiктiктiң есебiне кiредi.

      382. Бағыт бойынша, сондай-ақ ұшу және қону аймағында арнайы КҰЕ бойынша ұшу 6-кестенiң талаптарына сай болған жағдайларда орындалады.

      Ұшу биiктiгiнен төмендегi бұлттардың мөлшерi екi октанттан аспаса - КҰЕ бойынша бұлттан жоғары ұшуға рұқсат берiледi. Бұл жағдайда бұлттардың жоғары шекарасынан әуе кемесiне дейiнгi қашықтық 300 метрден кем болмауы тиiс.

      383. Ұшудың аспаптық қауiпсiз биiктiгiн есептеудiң тәртiбi осы Ереженiң 1-қосымшасында келтiрiлген.

      Ұшуды орындаған кезде экипаж Түзетулер енгiзудiң бiрыңғай әдiстемесi талаптарына сай биiктiк өлшегiшiнiң түзетулерiн ескеруге мiндеттi.

                                                       6-кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Жер     |Ұшудың қауіпсiз |Бедердiң ең биiк нүктесі    |  Көру

жағдайы |биiктiгi        |бұлттардың төменгi шекара.  |  мүмкіндігі

        |(ақиқат),       |сының биiктiгi, метр        |

        | метр           |                            |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

        | күндiз  | түнде  | күндiз  |  түнде  | күндiз  | түнде

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Денсаулық сақтау ұйымдарына, iздестiру-құтқару жұмыстарына қызмет көрсетуге байланысты жедел ұшу және жаттығу мақсатындағы ұшу

Тегiс

және

қыратты     50       250      100       300       1000     4000

Таулы       300       -       400        -        2000

       Әуe тасымалы және авиациялық жұмыстар бойынша ұшулар

Тегiс        -       400       -        450         -       400

және

қыратты

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ұшу және қону аймағында жер бедерiн және жасанды кедергiлердiң көп болуын есептеу, жолағының енi бағыт осiнiң екi қапталында күндiз 5 км, түнде - 10 км болады.

      ЖӘЖ бойынша және белгiленген бағытпен ұшу кезiнде жер бедерiнiң және жасанды кедергiлердiң көп болуын есептеу жолағының енi бағыт осiнiң екi қапталында күндiз - 5 км, түнде - 10 км, таулы жерлерде - ЖӘЖ (белгiленген бағытының) енi шегiнде болады.

      Тегiс және қыратты жерлерде бұлттардың төменгi шекарасының нақты және болжамды биiктiгi 150 метрден кем және көру мүмкiндiгi 3000 метр және одан алыс болғанда, ұшу жылдамдығы 300 км/сағат болатын әуе кемелерi үшiн жасанды кедергiлердiң биiктiгi есепке алынбайды.

 **30-тарау. Бақыланатын әуе кеңiстiгiнде тiк,**
**көлденең және бүйiрге қарай эшелондау ережелерi**

      384. Тiгiнен эшелондаудың ара қашықтығы:

      1) 900 эшелоннан 8100 метр эшелонға дейiн - 300 метр;

      2) 8100 эшелоннан 12100 метр эшелонға дейiн - 500 метр;

      3) 12100 метр эшелоннан жоғары, сондай-ақ дыбыстан жоғары жылдамдықта ұшатын әуе кемелерi және басқа әуе кемелерi арасында - 1000 метр болып белгiленедi.

      385. Төменгi эшелоннан төмен ұшқанда төменгi эшелон мен ұшу биiктiгi арасындағы тiгiнен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиiс.

      Төменгi эшелоннан төмен биiктiкте әуе кемелерiнiң КҰЕ бойынша (арнайы КҰЕ) 300 км/сағат аспайтын жылдамдықпен ұшу 150 метрден кейiн, 300 км/сағ. асатын жылдамдықпен ұшу - барлық жағдайларда 300 метрден кейiн эшелондалады.

      386. Шеңбер бойынша ұшу биiктiгi мен күту аймағының төменгi эшелоны арасындағы тiгiнен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиiс.

      387. Әуеайлақ ауданында әуе кемелерi арасындағы тiгiнен болатын қашықтық 300 метрден кем болмауы тиiс. Төменгi эшелоннан төмен КҰЕ бойынша ұшуды орындайтын 4-сыныпты ұшақтар мен тiкұшақтар үшiн 1, 2 және 3-сыныпты ұшақтардың ұшу бағыттарының қиылысатын жерiнде, радиолокациялық бақылау кезiнда және олардың арасындағы көлбеу қашықтық 5 км кем болмаса - тiгiнен болатын ара қашықтық кемiнде 150 метр болуы тиiс.

      388. Әуе кемелерiнiң КҰЕ бойынша және АҰЕ бойынша ұшуы үшiн бiр уақытта бiрдей эшелон (биiктiк) тағайындауға тыйым салынған.

      389. Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiнде тiгiнен эшелондау жартылай шеңбер жүйесi бойынша жүзеге асырылады:

      1) әуе жолдарын, ЖӘЖ және бағыттарды 0-ден 179 0 -қа дейiнгi (қоса алғанда) ақиқат жол бұрыштарымен белгiленген бағыттарды бағыттау кезiнде мынадай ұшу эшелондары белгiленедi: 900, 1500, 2100, 2700, 3300, 3900, 4500, 5100, 5700, 6300, 7500, 8100, 9100, 10100, 11100, 12100, 14100.

      2) әуе трассаларын, жергiлiктi әуе жолдарын және белгiленген бағыттарды 180-нен 359 0 -қа дейiнгi (қоса есептегенде) нағыз жолдық бұрыштармен бағыттағанда ұшудың мынадай эшелондары белгiленедi: 1200, 1800, 2400, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 6600, 7200, 7800, 8600, 9600, 10600, 11600, 13100, 15100 метр.

      390. Бағыттардың бұрылыс пунктiнде эшелонды ауыстырғанда, ұшудың жалпы бағыты өзгергендiктен, жаңа эшелонды алу диспетчердiң рұқсатымен, осы Ережеде белгiленген ара қашықтық сақтала отырып көрсетiлген пункттi ұшып өтуден 20 минут бұрын орындалады.

      391. Егер жолдың (бағыттың) басым учаскелерiнiң берiлген ақиқат жол бұрыштары бiр шеңбердiң жартылай шегiнде, ал жекелеген учаскелерде - бiр шеңбердiң басқа шегiнде болса, онда барлық әуе жолы (бағыты) үшiн ұшудың қауiпсiздiк шаралары сақтала отырып бiрыңғай эшелондар белгiленуi мүмкiн.

      392. Әуеайлақ (аэроторап) ауданында және күту аймақтарында тiгiнен эшелондау белгiленген ара қашықтықтарға сәйкес ұшудың берiлген жол бұрыштарына тәуелсiз жүргiзiледi.

 **1-параграф. КҰЕ бойынша ұшқанда көлденең**
**эшелондаудың ең аз ара қашықтығы**

      393. Бiр эшелонда (биiктiкте) бiр бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерiнiң арасы - 2 км.

      394. Басқа әуе кемесi ұшып келе жатқан ұшу эшелонын (биiктiгiн) қиып өткен, сондай-ақ бір эшелонда (биiктiкте) ұшу бағытын қиып өткен кезде:

      1) ұшу жылдамдығы 300 км/сағат және одан аз болатын әуе кемелерi үшiн - 2 шақырым;

      2) ұшу жылдамдығы 301-550 км/сағат болатын әуе кемелерi үшiн - 5 км.

 **2-параграф. Үздiксiз радиолокациялық**
**бақылауға алынып, АҰЕ және КҰЕ бойынша**
**ұшқан кезде көлденең эшелондаудың**
**ең аз аралығы**

      395. Бiр эшелонда (биiктiкте) бiр бағыт бойынша ұшып келе жатқан әуе кемелерiнiң арасы:

      1) әуе жолдарында, ЖӘЖ және белгiленген бағыттар бойынша - 30 км;

      2) жақын келетiн аймақта - 20 км;

      3) жақын келетiн аймақта ӘКБ АЖ пайдаланғанда - 10 км;

      4) ұшу және қону аймағында - ұшу салмағы 136 тонна және одан көп болатын әуе кемелерiнiң соңынан ұшқан барлық әуе кемелерi үшiн - 10 км. Қалған барлық жағдайларда - 5 км.

      396. Басқа әуе кемесi иеленген қарсы эшелонды (биiктiктi) қиып өткен кезде - қиып өтетiн сәтте 30 км (10 км бүйiрдегi ара қашықтықты сақтай отырып).

      397. Басқа әуе кемесi иеленген iлеспе эшелонды (биiктiктi) қиып өткен кезде - 20 км, ал жақын келетiн аймақта ӘКБ АЖ пайдалану кезiнде - қиып өтетiн сәтте 10 км.

      398. Бiр эшелондағы (биiктiктегi) қиып өтетiн бағыттар бойынша (70 о кем емес қиылысу бұрыштары кезiнде) ұшып келе жатқан әуе кемелерiнiң арасы - қиып өтетiн сәтте 40 км.

 **3-параграф. Үздiксiз радиолокациялық**
**бақылау болмаған кезде АҰЕ (арнайы КҰЕ бойынша)**
**көлденеңiнен эшелондаудың ең аз аралығы**

      399. Қашықтыққа негiзделген АӨЖ пайдаланылғанда көлденеңiнен эшелондаудың минимумдары, белгiленген шамадан кем болмайтын, әуе кемелерiнiң басқа да ыңғайлы навигациялық құралдарын, қашықтықты (қашықтықтарды) пайдалануды үйлестіре отырып АӨЖ көмегiмен анықталатын, әуе кемелерiнiң хабарланатын орналасқан жерлерiнiң ара қашықтығын сақтау арқылы қамтамасыз етiледi.

      Мұндай эшелондауды пайдаланған кезде ұшқыш пен ӘҚҚ диспетчер арасында тiкелей радиобайланыс орнайды. Бiр ұшу жолының бойында және бiр эшелонда ұшатын (крейсерлiк) әуе кемелерi үшiн мынадай көлденеңiнен эшелондау минимумы белгiленедi:

      әрбiр әуе кемесi ұшу жолының бойында орналасқан АӨЖ станциясын пайдаланған және әуе кемелерiнен минимумдардың сақталуын қамтамасыз ету мақсатында қысқа уақыт аралығында АӨЖ көрсетулерi туралы мәлiметтердi бiр уақытта алу арқылы эшелондау тексерiлген жағдайда - 40 км.

 **4-параграф. Yздiксiз радиолокациялық**
**бақылау болмаған кезде АҰЕ және КҰЕ**
**көлденең эшелондаудың ең аз**
**уақыттық аралығы**

      400. Бiр бағыт бойынша бiр эшелонда (биiктiкте) ұшып келе жатқан әуе кемелерiнiң арасында:

      әуе жолдары, ЖӘЖ, белгiленген бағыттар бойынша және жақын келетiн аймақта - 10 мин;

      ұшу және қону аймағында қонуға бағытталған сұлба бойынша маневрдi орындағанда - 3 мин.

      401. Басқа әуе кемесi иеленген iлеспе немесе қарсы эшелонды (биiктiктi) қиып өткен кезде - қиып өткен сәтте 20 минут.

      402. Бiр эшелондағы (биiктiктегi) қиып өтетiн бағыттар бойынша (70 о -тан кем емес қиылысу бұрыштары кезiнде) ұшып келе жатқан әуе кемелерiнiң арасы - қиып өтетiн сәтте 15 минут.

      403. Әуеайлақ ауданында үздiксiз радиолокациялық бақылау жоқ болғанда, АҰЕ бойынша ұшқан жағдайда бiр биiктiкте бiр ғана әуе кемесi болуы тиiс.

      404. КҰЕ және АҰЕ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерiнiң арасындағы көлденеңiнен эшелондаудың ара қашықтығы АҰЕ бойынша ұшу үшiн белгiленген ара қашықтан кем болмауы тиiс.

      405. Бүйiрден эшелондауды қолданғанда әуе кемелерiн бүйiрден эшелондауды қамтамасыз етуге тиiстi болжамды бағыттар участкелерiнiң арасындағы қашықтық навигациялық қателiктер ескерiле отырып, тиiстi бiр қорғану резервi ескерiле отырып белгiленген қашықтықтан әрқашан кем болмайды. Қорғану резервiн ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi орган анықтайды, ол бүйiрден эшелондаудың минимумына оның ажырамас бөлiгi ретiнде кiредi.

      406. Әуе кемелерiн бiр деңгейде бүйiрден эшелондауды қамтамасыз ету үшiн олар көзбен шолып қарау арқылы немесе навигациялық құралдарды пайдалану арқылы анықталатын әртүрлi бағыттарда немесе әртүрлi географиялық жерлерде ұшуды орындауы тиiс.

      407. КҰЕ бiр биiктiкте ұшқанда бүйiрден эшелондаудың ең аз ара қашықтығы:

      1) төменгі эшелоннан төмен ЖӘЖ ұшқанда ажыратылған бағыттар үшiн - 5 км;

      2) алдында ұшып бара жатқан әуе кемесiн оң жағынан басып озғанда (әуеайлақтық шеңберде - сырт жағынан) - 500 метр.

      408. Үздiксiз радиолокациялық бақылау болып АҰЕ бойынша ұшқанда бүйiрден эшелондаудың ең аз ара қашықтығы:

      1) қатарлас әуе жолдары остерiнiң арасы - 50 км.

      2) iлеспе әуе кемесi иеленген эшелонды (биiктiктi) қиып өткенде - қиып өткен сәтте (әуе жолы, ЖӘЖ, дәлiз шегiнде) - 10 км;

      3) қарсы ұшып келе жатқан әуе кемесi иеленген эшелонды (биiктiктi) қиып өткенде - қиып өткен сәтте (әуе жолы, ЖӘЖ, дәлiз шегiнде, 30 км бойлық ара қашықтықты сақтай отырып) 10 км, не 12 км - егер ӘК бiрiмен бiрi қатар ұшса.

      409. Үздiксiз радиолокациялық бақылау болмаған жағдайда АҰЕ бойынша ұшу кезiнде бүйiрден эшелондауға тыйым салынады.

 **31-тарау. Ұшу эшелонын (биiктiгiн) өзгерту**
**және әуе жолдарын қиып өту**

      410. Тағайындалған эшелонды (жолды) қауiпсiздiк шарттарын сақтай отырып, ӘҚҚ диспетчердiң рұқсатымен өзгертуге болады.

      411. Берiлген эшелонда (биiктiкте) ұшуды орындайтын әуе кемесi осы эшелонды (биiктiктi) алуға рұқсат сұраған әуе кемесiнiң командирi алдында басым құқыққа ие.

      412. Әуе кемесi иеленген эшелон, егер эшелондаудың басқа түрiн қолдану мүмкiндiгi болмаса алғашқы әуе кемесiнiң командирi төмендеу немесе биiкке көтерiлу туралы баяндағаннан соң басқа әуе кемесiне берiлуi мүмкiн.

      413. Басқа әуе кемесiнiң эшелонды немесе әуе трассасын (ЖӘЖ, белгiленген бағытты) иеленуiне немесе қиып өтуiне байланысты рұқсат берiлгенде ӘҚҚ диспетчер қауiпсiз ара қашықтықпен қамтамасыз етуге мiндеттi.

      414. Берiлген эшелонда ұшу қауiпсiздiгiне қатер төнсе (қауiптi метеорологиялық жағдайға кез болу, авиация техникасындағы ақау) әуе кемесiнiң командирiне эшелонды дербес өзгертуге құқық берiледi және ол осы жайында әуе қозғалысын тiкелей басқаруды жүзеге асырушы ӘҚҚ органына жедел баяндайды.

      Мұндай жағдайда командир ұшу эшелонын өзгертпей, әдетте әуе кемесiн бағыт осiнен 30 о оңға бұрады, 20 км ұшып өткеннен кейiн, кеменi бiр мезгiлде қалаған эшелонына дейiн биiктiкке өзгерте отырып бастапқы бағытқа шығаруға мiндеттi. Маневрдiң орындалғаны туралы командир әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерге хабарлайды. Төтенше жағдайларда төмендеу, қарсылық туындаған сәттен бастап, тез арада әуе кемесiн ҰПЕ-нiң шектеулерi шегiнде орындалады.

      Жаңа эшелонға иеленгеннен кейiн командир ӘҚБ органының келiсiмiмен әуе кемесiн әуе жолына немесе ЖӘЖ шығарады.

      Әуе жолдарына (ЖӘЖ) кiру, олардан шығу және оларды қиып өту алдын ала келiсiлген эшелондарда (биiктiктерде) және участкелерде көлбей ұшу режимiнде жүзеге асырылады.

      415. Әуе жолын (ЖӘЖ) қиып өтуге немесе оған шығуға арналған эшелонды (биiктiктi) әуе кемесi оның шекарасына кемiнде 10 км қалғанға дейiн иеленуге тиiс.

      416. Әуе жолына (ЖӘЖ) кiру үшiн әуе кемесiнiң командирi оның шекарасына жақындауға кемiнде 5 минут қалғанда ұшуды жалғастыру үшiн әуе қозғалысын тiкелей басқаруды жүзеге асыратын диспетчерден рұқсат және нұсқау алуға мiндеттi.

      417. Егер көтерiлiп ұшу әуеайлағы әуе трассасына (ЖӘЖ) жақын орналасса оны қиып өтуге рұқсатты және нұсқауды ӘҚҚ тиiстi органдар өзара келiседi және тiкелей ұшу алдында әуе кемесiнiң командирiне берiледi. Трассаны қиып өту ӘҚҚ екi органының бақылауымен, әуе кемесi командирiнiң диспетчерлердiң бiрiмен мiндеттi түрде радиобайланыс орнатқаннан кейiн жүзеге асырылады.

      418. Әуе кемесi бiрнеше әуе трассасын немесе ЖӘЖ бiрiнен соң бiрiн қиып өткен кезде қиып өту ауданында әуе қозғалысын тiкелей басқаруды жүзеге асыратын, ӘҚҚ органы әуе кемесiнiң командирiне бiрнеше әуе трассасын қиып өтуге бiр ғана рұқсат бередi.

 **32-тарау. Әуеайлақ ауданында, күту аймағында,**
**белгiленген бағыт және ЖӘЖ бойынша ұшулар**

      419. Әуеайлақ ауданында ұшу осы әуеайлағы үшiн белгiленген дәлiздер, сұлбалар және ұшуды орындау жөнiндегi нұсқаулыққа сәйкес диспетчер белгiлеген траекториялар бойынша орындалады.

      Таулы жерлердегi әуеайлақтар ауданында ұшқанда ӘК диспетчер берген траекториямен төмендеуi тек радиолокациялық бақылау болғанда, ұшу өндiрiсi жөнiндегi нұсқаулықпен анықталған қауiпсiз эшелонда (биiктiкте), борттағы навигациялық құралдар жақсы жұмыс істеп тұрған жағдайда, экипаждың және диспетчердiң ӘК орналасқан орнын жақсы бiлгенде ғана жүргiзiледi.

      420. Белгiленген сұлбадан тыс ең қысқа қашықтықпен АҰЕ бойынша қонуға бағыт алуға үздiксiз радиолокациялық бақылау болғанда немесе бұрыш-қашықтық өлшегiш жүйелерi қолданылғанда рұқсат етiледi. Бұл ретте РТҚ кешендi пайдалану және қонуға кiру сұлбасын (диспетчер беретiн траекторияларды) ұстану мiндеттi болып табылады.

      421. Әуе кемелерiнiң қонуға кiру кезектiлiгiн реттеу үшiн арнайы алынған PHH немесе жер бетiндегi ерекше бағдарлардың үстiнен күту аймағы белгiленедi.

      422. Күту аймағындағы ұшу эшелондау ережесiне сәйкес эшелондарда белгiленген сұлбалар бойынша жүргiзiледi.

      423. Күту аймағының төменгi эшелоны шеңбер (өту биiктiгi) бойынша ұшу биiктiгiнiң үстiнен кемi 300 метрден асырып белгiленедi. Күту аймағының төменгi эшелонының биiктiгi әуеайлақтағы нақты температура мен қысым бойынша анықталады және жақын эшелонның шамасына дейiн ұлғайту жағына дөңгелектеледi.

      Атмосфералық қысым 4 мм сынап бағанасы (5,3 мб) шамасына және одан көп немесе ауа температурасы 10 0 С және одан көп өзгерген жағдайда күту аймағының төменгi эшелонының биiктiгi қайта есептеледi.

      Күту аймағының төменгi эшелонының биiктiгiн есептеудi кезекшi штурман (диспетчер) осы Ереженiң 1-қосымшасына сәйкес жүргiзедi.

      424. Күту аймағында ұшудың ережесi және қонуға кiру үшiн күту аймағынан кезектен тыс шығудың тәртiбi әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшу өндiрiсi жөнiндегi нұсқаулықпен белгiленедi.

      425. Қатар немесе қатарға ҰҚЖ, егер:

      1) ҰҚЖ екеуi де тек ұшуға (тәуелсiз ұшуға) пайдаланылса;

      2) ҰҚЖ бipeуi ұшу үшiн, ал екiншiсi ұшу үшiн де, қону үшiн де (жартылай аралас операциялар) пайдаланылса;

      3) ҰҚЖ екеуi де тек қону (тәуелсiз қону) үшiн пайдаланылса;

      4) ҰҚЖ екеуі де ұшу үшiн де, қону үшiн де пайдаланылса (аралас операция) аспаптар арқылы тәуелсiз ұшуға және қонуға пайдаланылады.

      426. Қатар ҰҚЖ-дан, егер:

      1) ҰҚЖ остерiнiң ара қашықтығы 760 метр және одан көп болса;

      2) тiкелей ұшқаннан кейiн жолдардың сызығы кемiнде 15 о ажыратылса;

      3) әуе кемелерiн ҰҚЖ табалдырығынан 2 км қашықтықта тани алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресiмi жол сызығының қажеттi ажыратылуын қамтамасыз етсе;

      4) екiншi айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса (ұшқаннан кейiн биiктiк алудың белгiленген траекториясы мен екiншi айналымға өтудiң белгiленген траекториясы арасындағы бұрыш кемiнде 15 0 болады) бiр мезгiлде тәуелсiз қатар ұшуға болады.

      427. Қатар ҰҚЖ-на, егер:

      1) ҰҚЖ осьтерiнiң ара қашықтығы 760 метр және одан көп болса;

      2) әуе кемесі қонуға тiке бағытпен келсе;

      3) әуе кемелерiн ҰҚЖ табалдырығынан 2 км қашықтықта ажырата алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресiмi жол сызығының қажеттi ажыратылуын қамтамасыз етсе;

      4) ҰҚЖ екеуiнде де аспаптар арқылы қону жүйесi бойынша қонуға бет алу орындалады. АҰЖ немесе қонудың радиомаяктiк жүйесі (бұдан әрi - ҚРЖ);

      5) әуе кемесiнiң бортына ұшу-қону жолағының айыратын нөмiрi хабарланса;

      6) екiншi айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса және әрбiр ҰҚЖ қонуға бет алуды бақылау үшiн диспетчерлiк қону пунктiң бiр-бiр диспетчерi бөлiнсе бiр уақытта тәуелсiз қонуға болады.

      428. Қатар ҰҚЖ, егер:

      1) ҰҚЖ осьтерiнiң ара қашықтығы 760 метрден кем болса;

      2) әуе кемелерi тiке бағытпен келiп қонса;

      3) әуе кемелерiн ҰҚЖ шегiнен 2 км қашықтықта ажырата алатын радиолокатор болса, әуе қозғалысына қызмет көрсету ресiмi жол сызығының қажеттi ажыратылуын қамтамасыз етсе;

      4) ҰҚЖ екеуiнде де (АҰЖ немесе ҚРЖ) жүйесi бойынша орындалса;

      5) әуе кемелерiнiң бортына ҰҚЖ екеуiне де қону орындалатыны хабарланатын болса (xaбap ААТЖ жүйесi бойынша берiлуi мүмкiн);

      6) екiншi айналымға өту сызбасы даулы жағдай туындатпаса (ұшқаннан кейiн биiктiк алудың белгiленген траекториясы мен екiншi айналымға өтудiң белгiленген траекториясы арасындағы бұрыш кемiнде 15 0 болады) тәуелдi қону жүзеге асырылады.

      429. Диспетчерлiк нұсқаулар мен хабарлама әуе кемелерi арасындағы эшелондауды сақтау мақсатында ғана берiледi, АҰЖ немесе ҚРЖ бойынша бағытты сақтау үшiн жауапкершiлiк экипажға жүктеледi.

      430. Әуе жолдары, ЖӘЖ және белгiленген бағыттар бойынша ұшу метеорологиялық жағдайлар мен әуе кемелерiнiң түрлерiне қарай АҰЕ, КҰЕ немесе әуе жолының белгiленген енi шектерiнде (ЖӘЖ, бағыттары) берiлген эшелондарда (биiктiктерде) арнайы КҰЕ бойынша орындалады.

      431. Қарама-қарсы бағыттарда ЖӘЖ бойынша ұшу төменгi эшелонның төменгi биiктiктерiндегi барланған бағыттар бойынша жүргiзiледi. Бүйiрден эшелондауды қамтамасыз ету мүмкiндiгi болмаған жағдайда биiктiк бойынша эшелондау жүргiзiледi немесе бiр жақты қозғалыс ұйымдастырылады.

      432. КҰЕ бойынша ұшқан кезде әуе кемесiнiң командирi барынша қырағылықты сақтай отырып диспетчердiң нұсқауы бойынша әуеайлақты қауiпсiз қашықтықтан айналып өтуге немесе белгiленген алаңмен өтуге мiндеттi.

      433. Елдi мекен үстiнен КҰЕ бойынша ұшу әуе кемесiнде ақау болған жағдайда қонуды осы елдi мекеннен тыс жерде жүргiзуге мүмкiндiк беретiн биiктiкте немесе жақын маңдағы әуеайлақта орындалуы мүмкiн.

      Метеорологиялық жағдайлар тиiстi биiктiктi сақтауға мүмкiндiк бермесе әуе кемесiнiң командирi елдi мекендi, егер оны айналып өтудiң басқа ережесi белгiленбесе, тәртiп бойынша сол жағынан айналып өтуге мiндеттi.

 **33-тарау. Отынның аэронавигациялық қорын анықтау**

      434. Әрбiр әуе кемесiнде отынның есептi мөлшерiнен басқа, жоспар бойынша ұшу сәтiнен қону сәтiне дейiн ұшуды орындау үшiн қажеттi отынның аэронавигациялық қоры (бұдан әрi - АНҚ) болуы тиiс.

      435. АНҚ баратын әуеайлақтың шешiм қабылдау биiктiгiнен немесе есеп бойынша қосалқы әуеайлаққа дейiн жету шебiнен ұшуды және айналып ұшу биiктiгiнде кемiнде 30 минут ұшуды қамтамасыз етуi тиiс.

      Қосалқы әуеайлаққа өту шебi есебiмен немесе қосалқы әуеайлақсыз ұшуға шешiм қабылдаған жағдайда әуе кемесi бортындағы отынның мөлшерi жететiн әуеайлаққа ұшып келуiнiң есептi уақыты айналып ұшу биiктiгiнде кемiнде 1 сағат ұшуды қамтамасыз етуі тиіс. Бұл орайда өту шебі қосалқы әуеайлаққа ұшып келудiң есептi уақыты әуе кемесiнiң бортындағы отынның мөлшерi айналым биiктiгiнде кемiнде 30 минут ұшуына есептелуi арқылы анықталады. Мемлекеттiк авиацияның әскери ұшақтары үшiн отынның аэронавигациялық қоры мемлекеттiк авиациядағы ұшуды орындау ережесiнiң талаптарына сай есептеледі.

      436. АНҚ ҰПБ сәйкес және барлық жағдайда да мына мөлшерден:

      1) 1, 2, 3-шi сыныптағы ұшақтар үшiн - 1 сағаттан;

      2) 4-шi сыныптағы ұшақтар үшiн - 45 минуттан;

      3) тiкұшақтар үшiн - 30 минуттан кем болмауы тиiс.

      437. АНҚ мөлшерi туралы шешiмдi әуе кемесiнiң командирi ұшу бағыты бойынша тағайындалған және қосалқы әуеайлақтағы аэронавигациялық, метеорологиялық жағдайға және тағайындалған әуеайлақ пен қосалқы әуеайлақтардағы қашықтыққа байланысты қабылдайды.

 **34-тарау. Ұшып келетiн әуе кемелерi**

      438. Келiп қонған кезде әуе кемесiнiң экипажы автоматты хабар тарату жүйесiнiң немесе жоғары жиiлiктегi қызмет көрсетудiң метеорологиялық хабар беру арнасы арқылы хабар тыңдайды. Автоматты тарату жүйесi хабарламасының ақпараттар құрамы ААХҰ-ның 11-қосымшасына сәйкес анықталады.

      439. Әуе кемесi келiп қонған кезде әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданының диспетчерi (қонуға кiру пунктiнiң диспетчерi) әуе кемесi экипажына диспетчерлiк рұқсат беруге мiндеттi, оған мыналар:

      1) әуе кемесiнiң шақыру белгiсi;

      2) тағайындалған әуеайлаққа ұшуға рұқсат алу;

      3) жақын келетiн бағыты немесе приборлар арқылы ұшып келудiң стандартты схема нөмiрi;

      4) төмендеуге рұқсат етiлетiн эшелон;

      5) жеке тану коды (CKBOK) жатады.

      Экипаж диспетчерлiк рұқсатты толық растауға мiндеттi. Растау алынбаған жағдайда диспетчер оны талап етуi тиiс.

      440. Ақпаратты автоматты тарату жүйесi жоқ болған жағдайда ауысу эшелоны қонуға кiруге арналған диспетчерлiк рұқсатқа қосылады.

      441. Әуеайлақ ауданындағы ұшу сол әуеайлақ үшiн белгiленген дәлiздер мен сызбалар бойынша ұшу жүргiзу жөнiндегi нұсқаулық талаптарына сәйкес орындалады. Таулы жерлердегi әуеайлақтар аудандарында ұшу кезiнде әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчер белгiлеген траекториялар бойынша, әуе кемесiнiң төмендеуi ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта белгiленген ұшудың қауiпсiз эшелонын (биiктiгiн) сақтаған жағдайда, радиолокациялық бақылаудың бар болуы, борттағы навигациялық жабдықтың тұрақты жұмыс iстеуi кезiнде, сондай-ақ экипаждың және әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчердiң әуе кемесiнiң дәл орналасқан жерiн бiлген кезiнде ғана жүргiзiледi.

      442. Келiп қонатын әуе кемелерiнiң күту аймағында кешiгуi айқын болған жағдайда ол туралы пайдаланушыларға немесе авиакомпанияның тағайындалған өкiлiнiң назарына жеткiзу үшiн ақпараттық анықтама тобына жеткiзiледi, сондай-ақ ұшу бағыттарын өзгерту жөнiнде одан әрi iс-қимылдарды жоспарлау үшiн алдағы кешiгудегi кез келген өзгерiстер туралы хабарланады.

      443. Келiп қонатын әуе кемелерiнен әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчер бақылау пунктiнен кету немесе оның үстiнен ұшып өту туралы, стандартты бұрылыстың орындалуы немесе қону бағытына бұрылыстың басталуы туралы хабарлар берудi немесе ұшатын әуе кемелерiнiң қозғалысын жылдамдату үшiн әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк органға қажеттi басқа да ақпаратты берудi талап етуi мүмкiн.

      444. Аспаптар арқылы ұшу ережесi бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесiне сол аймақтағы (сектордағы) әуе қозғалысына қызмет көрсететiн орган белгiлеген ең қауiпсiз биiктiкке сәйкес келетiн биiктiктен төмен қонуға бет алудың бастапқы учаскесi шегiнде ұшуға немесе осы қауiпсiз биiктiктен төмен биiктiкке дейiн төмендеуге, егер:

      1) ұшқыш борттағы радиоқұралдармен немесе жердегi радиолокациялық құралдармен анықталатын тиiстi бақылау пунктiнен ұшып өткeнi туралы баяндамаса; немесе

      2) ұшқыш әуеайлақты көргенiн және оны көзiнен таса қалдырмайтынын хабарламаса; немесе

      3) әуе кемесi қонуға көзбен шолу арқылы қонуға бағыт алуын орындамаса; немесе

      4) әуе кемесiнiң орналасқан жерi радиолокатордың көмегiмен дәл анықталмаса рұқсат берiлмейдi.

      445. Әуе кемесi ұшқышының сұрауы бойынша, егер бұл әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi органға жататын болса, келiп қонатын әуе кемесiне ұшқыштың эшелондауды дербес қамтамасыз ететiн және көрiнетiн метеорологиялық жағдайларда қалатын болса, егер берiлген хабар мұның мүмкiн болатынын дәлелдейтiн болса, төмендеуге рұқсат беруге болады.

      446. Әуеайлақ ауданында ұшудың әуеайлақтық шеңберi белгiленедi. Айналып ұшудың биiктiгi жергiлiктi жағдайларға, ұшудың қауiпсiз биiктiгiне, әуе кемелерiнiң айналып ұшуы бойынша ұшудың түрлерiне және жылдамдығына байланысты белгiленедi.

      447. Ең қысқа қашықтық бойынша аспаптар арқылы ұшу ережесi бойынша қонуға бет алуға үздiксiз радиолокациялық бақылау жағдайында немесе борттағы және жердегi бұрышөлшеу-алыстыөлшеу жүйелерi қолданыла отырып рұқсат етiледi, бұл орайда радиотехникалық құралдарды кешендi пайдалану және қонуға бет алу сұлбасын (немесе берiлген траекторияларды) сақтау мiндеттi болады.

      448. Әуе кемелерiнiң қонуға бет алуының кезектiлiгiн реттеу үшiн арнайы бөлiнген радионавигациялық нүктелерге немесе жердегi ерекше бағдарларға күту аймақтары белгiленедi.

      449. Күту аймақтарына ену мен күту аймағында ұшу әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi өкiлеттi органдар белгiлейтiн ережеге және жинақтарда жарияланған аэронавигациялық ақпараттарға сәйкес орындалады. Егер күту аймағына ену мен ұшу ережесi жарияланбаған болса немесе егер бұл ереже ұшқышқа белгiсiз болса, әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi диспетчерлiк орган ол орындауы тиiс рәсiмдер туралы оны хабардар етедi.

      450. Әуе кемелерi ұшуды күту режимiнде орындаған кезде күту аймағындағы әуе кемелерi мен бағыттағы әуе кемелерi арасында тiгiнен эшелондаудың тиiстi минимумы барлық уақыт кезеңiнде, әзiрге олардың соңғылары, егер бүйiрден эшелондау қамтамасыз етiлмейтiн болса күту аймағынан ұшудың шегi 5 минут болған кезде қамтамасыз етiледi.

      451. Күту аймағындағы эшелондар әрбiр әуе кемесiне тиiстi кезектi сақтай отырып қонуға кiру үшiн рұқсат берудi жеңiлдету есебiмен белгiленедi. Әдетте, күту алаңына бiрiншi болып келген әуе кемесi күту аймағының ең төменгi эшелонында, ал одан кейiн келген әуе кемелерi ретiмен жоғары эшелондарда орналасуы тиiс. Алайда, төменгi эшелондарда отынды аса көп шығындайтын ауыр әуе кемелерiне ұшуды күту аймағында, қонуға бет алудың кезегiмен көзделетiн эшелондарда емес, жоғары эшелонда орындауға рұқсат берген жөн, бұған шамалау арқылы қауiпсiз төмендеудi қамтамасыз ете отырып мүмкiн болатын кезде барлық жағдайда да олардың кезегiн сақтай отырып, осы әуе кемелерiне басқа әуе кемелерi кейiннен эшелондардың қиылысуы арқылы төмендеуге рұқсат беру керек.

      452. Егер ұшқыш ол әуе қозғалысына қызмет көрсетудiң диспетчерлiгi белгiленген күту немесе радиобайланысын жүргiзу тәртiбiн (ережесiн) сақтай алмайтынын хабарлап, мұның өзi әуе қозғалысының шартына мүмкiндiк берген жағдайларда әуe қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерi ұшқыш сұраған ұшуды орындаудың балама тәртiбiн қабылдауы керек.

      453. Күту аймағының төменгi эшелоны шеңбер бойынша ұшу биiктiгiнен (ауысу биiктiгiнен) кемiнде 300 метр жоғарырақ белгiленедi. Күту аймағының төменгi эшелонының биiктiгi әуеайлақтағы нақты температура мен қысым бойынша анықталады және таяу эшелонның шамасына дейiн арттыру жағынан дөңгелектенедi.

      Атмосфералық қысым 4 мм сынап бағанасына (5,3 мбар) және одан да артық немесе ауа температурасы 10 0 және одан да жоғары өзгерген жағдайда күту аймағының төменгi эшелонының биiктiгi қайта есептеледi.

      454. Күту аймағындағы ұшу ережесi және қонуға бет алу үшiн күту аймағынан кезектен тыс шығудың тәртiбi Әуеайлақ (аэроторап) ауданында ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта көрсетiледi.

      455. Қатарлас немесе қатарлас дерлiк ұшу-қону жолағы аспаптар арқылы бiр мезгiлде орындау:

      1) қонуға тәуелсiз қатарлас бет алу; немесе

      2) қонуға тәуелдi қатарлас бет алу; немесе

      3) бөлек қатарлас операциялар үшiн пайдаланылады.

      456. Қатарлас ұшу-қону жолағына қонуға тәуелсiз параллель бағыт алу, егер:

      1) ұшу-қону жолағы остiк желiлерiнiң арасындағы қашықтық 760 метр және одан да артық болған;

      2) әуе кемелерi қонуға бағыт алуды тура жүргiзген;

      3) қонуға кiрудiң дәлдiгiн азимут бойынша 0,3 градусқа және ақпаратты жаңарту шапшаңдығын 4-5 секундқа қамтамасыз ететiн тиiстi радиолокатор болған;

      4) ұшу-қону жолағының екеуiне де қонуға кiру қонудың радиомаяк жүйесi аспаптары бойынша орындалған;

      5) әуе кемелерiнiң бортына ұшу-қону жолағының тану нөмiрi мен бағыттық радиомаяк жұмыс iстейтiн жиiлiк хабарланған (хабар ATIS жүйесi арқылы берiлуi мүмкiн);

      6) диспетчерлердiң индикаторында аралық қорғау аймағы (NTZ) көрiнген;

      7) бiр ұшу-қону жолағына қонуға бет алған екiншi айналымға өту жолының желiсi, әрi кеткенде, қонуға бет алған екiншi айналымға өту жолының желiсi iргелес ұшу-қону жолағына 30 о бұрышқа ауытқыған;

      8) екiншi айналымға өту сұлбасы даулы жағдайлардың туындауын болдырмайды және әрбiр ұшу-қону жолағы қонуға бет алуды бақылау үшiн радиолокациялық бақылаудың бiр диспетчерi басқаруды қамтамасыз еткен;

      9) қону бағытына айналу нүктелерiнiң алшақтауы (төртiншi айналымды орындау) кемiнде 5 км айырмашылығы болған жағдайларда орындалуы мүмкiн.

      457. Бағыттық радиомаркердiң (бұдан әрi - БРМ) сәулесiн ұстауға оңтайланған кезде көрсетiлген шамалардан соңғысы әуе кемесiнiң БРМ сәулесiн 30 0 аспайтын бұрышпен ұстап қалуды, және БРМ сәулесін ұстағанға дейiнгi түзу сызықты және көлденең бағытта ұшу учаскесiнiң ұзақтығы кемiнде 2 км болуын қамтамасыз етуi тиiс. Бұл шама әуе кемесiне көлденең ұшу кезiнде БРМ бағытын тұрақтандыру мүмкiндiгiн, әрi кеткенде, глиссада сәулесiн ұстағанға дейiн 4 км iшiнде қамтамасыз етуi тиiс.

      458. Радиолокациялық бақылау кезiнде ең аз тiгiнен эшелондау 300 метр немесе ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км болуы әуе кемелерi мынадай жағдайларда болғанға дейiн:

      1) БРМ-ға жақындау бағытында;

      2) қалыпты ұшу аймағында (NOZ) болғанға дейiн қамтамасыз етiлуге тиiс; және де бiр БРМ-ның бағытын ұстаған әуе кемелерiнiң арасында ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км және оған қоса радиолокациялық бақылау кезiнде iлеспе ағысты есепке ала отырып қажет болатын қосымша бойлық эшелондау қамтамасыз етiлуi тиiс.

      459. Қонуға тәуелдi қатарлас бет алу мынадай шарттарды сақтаған кезде:

      1) ҰҚЖ-ның осьтiк желiлердiң арасындағы қашықтық кемiнде 760 км болуы тиiс;

      2) әуе кемелерi қонуға бет алуды тура орындаған;

      3) қонуға кiрудiң дәлдiгiн азимут бойынша 0,3 0 және ақпаратты жаңарту жылдам 4-5 секундқа қамтамасыз ететiн тиiстi радиолокатор бар болған;

      4) ҰҚЖ-ның екеуiне де қонуға бет алу ILS; немесе MLS бойынша орындалған;

      5) әуе кемелерiнiң бортына қонуға кiру екi ҰҚЖ-да орындалатыны туралы хабарланған (бұл ақпарат ATIS жүйесi бойынша берiлуi мүмкiн);

      6) бiр ҰҚЖ-ға қонуға кiру кезiнде екiншi айналымға өту жолының желiсi, әрi кеткенде, қонуға кiру кезiнде екiншi айналымға өту жолының желiсiмен iргелес ҰҚЖ-ға 30 о -тан кем емес бұрышқа ауытқыған;

      7) қонуға жақын келетiн диспетчерлiк қызмет әуеайлақтың диспетчерлiк пунктiне қатысты байланысқа басымдықпен шығу құқығы болған (егер екi пункттiң де функциялары бiрiктiрiлмесе) жағдайларда қатарлас ҰҚЖ-да орындалады.

      460. БРМ-ның қатарлас бағыттарына бұрылу процесiнде радиолокациялық бақылау кезiнде ең аз тiгiнен эшелондаудың 300 метр немесе ең аз бойлық ара қашықтығы 6 км болуы қамтамасыз етiледi.

      461. БРМ-ның бағытын ұстаған әуе кемелерi арасында қамтамасыз етiлетiн радиолокациялық бақылау кезiнде ең аз бойлық интервалы:

      1) БРМ-ның белгiлi бiр бағытты ұстаған әуе кемелерiнiң арасы 6 км (бұған қоса iздегi турбуленттiк есебi үшiн қажеттi қосымша бойлық эшелондау);

      2) көршiлес бағыттық радиомаркердiң белгiлi бiр бағытты ұстаған әуе кемелерiнiң арасы 4 км болады.

      462. Бөлек қатарлас операциялар қатарлас ҰҚЖ-да мынадай шарттарды сақтаған кезде орындалуы мүмкiн:

      1) ҰҚЖ-ның осьтiк желiлерiнiң арасындағы қашықтық кемiнде 760 метр болуы тиiс;

      2) ұшатын әуе кемесi жолының номиналды желiсi ұшқаннан кейiн-ақ көршiлес ҰҚЖ-ға қонуға кiрген кезде екiншi айналымға өту жолының желiсiнен 30 0 бұрышқа ауытқиды.

      463. Бөлек қатарлас операцияларды жүзеге асырған кезде, егер радиолокатор мен қондырудың жердегi құралдары қонуға кiрудiң нақты түрi үшiн белгiленген нормаларға сай келсе, қонуға бет алудың мынадай түрлерi:

      1) ILS бойынша қонуға дәл бет алуы;

      2) қонуға көзбен шолып бет алуы орындалады.

 **35-тарау. Қонуға бет алудың кезектiлiгi**

      464. Қонуға бет алудың кезектiлiгi ең аз орташа кiдiрiспен әуе кемелерiнiң көп санының келуiн жеңiлдету есебiмен белгiленедi. Бiрiншi кезектiлiк құқығы ерекше жағдайларда:

      1) техникалық себептермен әуе кемесiнiң ұшуына қауiп төнуi салдарынан қонуға мәжбүр болғанын хабарлаған ұшқыштың әуе кемесiне;

      2) санитариялық авиацияның әуе кемелерiне немесе бортында жедел медициналық көмектi қажет ететiн науқас немесе ауыр жарақат алған адам бар әуе кемелерiне;

      3) заңсыз араласу актiлерiн қоса алғанда, апат жағдайына ұшырауы белгiлi болған немесе ол сондай жағдайға тап болған деп болжам жасалатын әуе кемелерiне берiледi.

      Бiрiншi кезектiлiк құқығына ие болатын әуе кемесi өзiнiң бағыты мен жылдамдығын сақтайды, алайда бұл Ереже әуе кемесiнiң командирi, соқтығысудың алдын алудың борттағы жүйесi беретiн соқтығысу қаупiнiң алдын aлу жөнiндегi ұсыныстарға сәйкес соқтығысудың алдын алуы жөнiндегi маневрлердi қоса алғанда, соқтығысудың алдын алу жөнiнде неғұрлым тиiмдi iс-қимылдар қабылдау үшiн жауапкершiлiктен босатылмайды.

      465. Егер қонуға бет алудың кезектiлiк ретiн сақтауға тиiс әуе кемесiнiң ұшқышы өзiнiң метеорологиялық жағдайлардың жақсаруын күту немесе басқа себептер бойынша ұшуды күту режимiнде (аймағында) орындау ниетiн хабарлайтын болса, ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерi күту аймағында ұшуды қамтамасыз етуге мiндеттi.

      466. Егер ұшқыш қонуға бет алу сұлбасымен таныс емес екенiн әуе кемесiнiң ұшқышы хабарлап, немесе ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерiне бұл жағдай анық болса, қонуға бет алудың бастапқы учаскесiндегi биiктiк, стандартты бұрылыс басталатын пункт (тиiстi бақылау пунктiнiң км-мен) сондай-ақ, стандартты бұрылыс аяқталатын биiктiк немесе қонуға кiретiн соңғы учаскедегi жолдың желiсi көрсетiледi, бұған егер ұшқышқа қонуға тiк бағытта бет алу үшiн рұқсат берiлуi жатпайтын болса, онда аталғандардың тек соңғысы ғана көрсетiледi.

      Қажет болған жағдайларда ғана ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерi екiншi айналымға өтудiң тәртiбiн көрсетедi.

      467. Жер бетiмен көзбен шолу байланысы (бағдарлармен) қонуға бет алу аяқталғанға дейiн орнатылған жағдайларда егер ұшқыш көзбен шолу арқылы қонуға бет алуға рұқсат сұрамаса және алмаса, сонда да бүкiл сұлба сақталуы тиiс. Қозғалысты жеделдету үшiн қонуға бет алудың нақты сұлбасы көрсетiледi. Егер қонуға бет алудың нақты сұлбасы көрсетiлмесе, бұл ұшқыштың қалауы бойынша қонуға бет алудың кез келген рұқсатын пайдалануға болатынын бiлдiредi.

 **36-тарау. Қонуға көзбен шолып бет алудың ережесi**

      468. Қонуға көзбен шолып бет алудың ережесi:

      1) көзбен шолып маневр жасаудың белгiленген аймақ шегiндегi әуеайлақ ауданында көзбен шолып қону алдындағы жағдайға тiкелей шығу үшiн маневр жасауды;

      2) қону бағытына бұрылыс (бұрылу) басталған сәтке дейiн белгiленген төмендеудiң ең төменгi биiктiгiн сақтауды;

      3) ҰҚЖ-мен және ұшу жолағының шегiндегi бағдарлармен тұрақты көзбен шолу байланысын орнату мен сақтауды;

      4) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы болмаған жағдайда, АҰЕ бойынша екiншi айналымға өтудi және АҰЕ бойынша қонуға бет алудың белгiленген сұлбасына шыға отырып, қонуға көзбен шолып бет алудың кез келген нүктесiнен екiншi айналымға кетудi көздейдi.

      469. Қонуға көзбен шолып бет алудың (бұдан әрi - ҚКБ) ережесi егер осы әуеайлақтың ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулығында көзделген болса, барлық сыныптағы әуе кемелерiнiң күндiз және кешқұрым ұшуы үшiн, сондай-ақ түнде ҚКБ-ны қоса алғанда, КҰЕ бойынша арнайы ұшуды орындайтын "жеңiл" санатына жататын әуе кемелерi үшiн қолданылады.

      470. ҚКБ барлық сыныптағы әуе кемелерiнiң күндiзгi және кешқұрым сәттерiнде ұшуына қолданылады.

      471. Қонуға көзбен шолып бет алу:

      1) қонудың радиотехникалық құралдармен жабдықталмаған әуеайлақтарда, сондай-ақ осы құралдар iстен шыққан жағдайларда;

      2) әуеайлақтардың өткiзу қабiлетiн арттыру отын мен әуеайлақтың радиотехникалық құралдармен жабдықталуына қарамастан ұшу уақытын үнемдеу мақсатында;

      3) ұшуда ерекше жағдайлар туындаған кезде жедел түрде қонуды қамтамасыз ету мақсатында;

      4) қонуға көзбен шолып бет алуды орындау бойынша ұшқыштар құрамын жаттықтыру мақсатында орындалады.

      472. Кешқұрым сәттерде қонуға көзбен шолып бет алуды жарық техникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақтарда (қону алаңдарында) орындауға рұқсат етiледi.

      473. Қонуға көзбен шолып бет алудың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн көзбен шолып маневр жасау аймағы белгiленедi, оның шектерiнде төмендеудiң ең төменгi биiктiктiгi мен ҚКБ-ның ең аз мөлшерiнiң есебi жағдайында кедергiлердi ескеру керек. Көзбен шолып маневр жасау аймағы осы иiндерге жанасу арқылы қосылған әуеайлақтың әрбiр ҰҚЖ-ның шегi орталығынан жүргiзiлген иiндермен шектеледi. Осы иiндердiң ең аз радиустарының сандық мәнi әуе кемелерi санаттарына қарай 7-кестеде берiлген. Кестедегi жеке бағанада қонуға көзбен шолу арқылы бет алудың рұқсат етiлетiн ең жоғары жылдамдығы бойынша шектеулер бөлiп көрсетiлген.

      474. Кедергiлердi есепке алу тәртiбi және төмендеудiң ең төменгi биiктiктерi мен ҚКБ-ға арналған минимумдар есебi "Қонуға көзбен шолып бет алу үшiн әуеайлақтардың минимумдарын анықтаудың әдiстемесiне" сәйкес белгiленедi.

                                                        7-кесте

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

ӘК санаты     |   ҰҚЖ шегiнен           |    ҚКБ кезiндегi ең

              |   бастағандағы ең аз    |    жоғары жылдамдық

              |   радиусы (R), км       |    (аспаптық) км/сағат

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

   А                    3,12                       185

   В                    4,90                       250

   С                    7,85                       335

   D                    9,79                       380

   E                    12,82                      445

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      475. ҚКБ ережесi бойынша ұшуға белгiленген бағдарлама бойынша даярлықтан өткен әуе кемелерiнiң командирлерi (бұдан әрi - ӘКК) жiберiледi.

      476. ҚКБ ережесi бойынша ұшу кезiнде ӘКК:

      1) қонуға көзбен шолып бет алудың басталатын нүктесiне дейiн аспаптар арқылы қонуға төмендеу мен бет алудың сұлбасын ұстағаны;

      2) көзбен шолып маневр жасау аймағының шегiнде көзбен шолу арқылы айналым маневрiн және ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы кезiнде қонуды орындағаны;

      3) қону бағытына бұрылуды бастағанға дейiн көзбен шолу арқылы маневр жасау кезiнде белгiленген ең төменгi төмендеу биiктiгiн сақтағаны;

      4) ҰҚЖ-мен және (немесе) оның бағдарларымен көзбен шолу байланысы жоғалған кезде немесе көзбен шолу арқылы маневр жасау аймағының шегiнен шығып кеткен кезде екiншi айналымға дер кезiнде кеткенi;

      5) өздерiнiң алдында көзбен шолып қонуды жүргiзген ӘК-мен қауiпсiз ара қашықтық ұстағаны үшiн жауапты болады.

      477. ҚКБ ережесi бойынша әуе кемесiнiң ұшуын орындауға басшылық жасайтын ӘҚҚ диспетчерi:

      1) әуедегi жағдай мен метеожағдайларды талдаудың негiзiнде ҚКБ-ны орындау мүмкiндiгiн анықтауға;

      2) радиолокациялық бақылаудың болуы кезiнде ҚКБ-ның бастапқы нүктесiне дейiн аспаптар бойынша төмендеуге және қонуға бет алудың сұлбасын экипаждың ұстауын бақылауға;

      3) РЛБ болмаған кезде диспетчер әуе кемесi экипажының баяндауы бойынша бақылауды жүзеге асыру үшiн;

      4) көзбен шолып маневр жасаудың белгiленген аймағынан шығуды бақылауға және ҚКБ-ны орындауға рұқсат бергенi үшiн жауапты болады.

      ҚКБ-ға рұқсат, ол көзбен шолып маневр жасау аймағының шегiнде ҚКБ-ны орындау кезiнде ұшуды, АҰЕ бойынша қонуға бет алуды орындайтын ұшақтар мен ҚКБ-ны орындайтын ұшақ арасында қауiпсiз ара қашықтықтар сақталады дегендi бiлдiредi.

      5) Радиолокациялық бақылау бар кезiнде аспаптар бойынша экипаждың екiншi айналымға өту сұлбасын ұстауын бақылауға;

      6) әуе, метеорологиялық және орнитологиялық жағдай туралы экипаждың дер кезiнде ақпарат беруiне жауапты болады.

 **37-тарау. Ерекше жағдайлардағы ұшу**

      478. Ерекше жағдайлардағы ұшуға:

      1) мұзды аймақтардағы, найзағайлы әрекеттi және күштi нөсерлi жауын-шашын, күштi шайқалу, атмосфераның жоғары электрлiк белсендiлiгi, желдiң ұйытқуы, шаң бораны кезiндегi ұшу;

      2) таулы және бағдарлану қиын жерлердегi, шөлейттердегi және су бетiндегi ұшу;

      3) Солтүстiк және Оңтүстiк жарты шарларының полярлық аудандарында ұшу;

      4) қиын орнитологиялық жағдайдағы ұшу;

      5) ауқымды орман өрттерiн сөндiру аймақтарындағы ұшу жатады.

      479. Ұшу кезiнде қауiптi метеорологиялық құбылыстар аймағына жақын келу белгiлерi пайда болған немесе ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органдарынан тиiстi ақпараттар алған кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) бұл туралы ӘҚҚ-ның тиiстi органына ұшудың бағытын немесе эшелонын (биiктiгiн) өзгерту себептерi туралы тез арада хабар бере отырып, қауiптi аймақты айналып өту үшiн қажеттi шараларды қабылдауға мiндеттi, берiлген эшелондағы ұшу қауiпсiздiгiне төнген қауiптiң пайда болуын қоспағанда, бұл жағдайда әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органына дереу хабарлай отырып, эшелонды өз бетiмен өзгертуге рұқсат берiледi.

      Бұл жағдайда ұшқыш, ұшу эшелонын өзгертпей, әдетте, әуе кемесiн бағыт осiнен оңға қарай 30 0 бұрылып, 20 км ұшқан соң биiктiктi таңдап алынған эшелонға дейiн өзгерте отырып, бастапқы бағытқа шығаруға мiндеттi. Төтенше жағдайларда төмендеу бұрылыстың басталу сәтiнен бастап кiдiрiссiз орындалады.

      Жаңа эшелонға шыға отырып, командир ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органының келiсiмi бойынша әуе кемесiн әуе жолына шығарады.

      480. Полярлық аудандарда, Арктика мен Антарктидада, бағдарлануы қиын жерлерде, шөлейттерде және су бетiнде ұшуды орындаған кезде әуе кемелерi бортында:

      1) авариялық радиостанция;

      2) тағам өнiмдерiнiң, ауыз судың және дәрi-дәрмектердiң қоры;

      3) жеке және топтық жүзу құралдары (cy үстiнде ұшу кезiнде);

      4) белгi беру құралдары (электрлiк, пиротехникалық);

      5) қару-жарақ пен құтқару жабдықтары болуға тиiс.

      481. Мұздану қаупi пайда болған кезде ұшудың барлық кезеңдерiнде, егер әуе кемесiн ҰПБ оны пайдаланудың басқа тәртiбiн көздемеген болса, әуе кемесінің мұздануға қарсы қолданылатын жүйесі мұздануы мүмкін аймаққа кiргенге дейiн қосылуға тиiс.

      482. Мұздануға қарсы арнайы қолданылатын жабдығы жоқ және осы жағдайларда пайдалануға жiберiлмейтiн әуе кемелерiнде мұздану жағдайында ұшуға тыйым салынады.

      483. Найзағай әрекетiнiң және мүмкiн болатын күштi жауын-шашынды аймақтарын кесiп өтiп ұшуға шешiм қабылдаған кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы):

      1) найзағайдың сипатын (iшкi салмақтық, қарсы алдынан);

      2) найзағайлы (нөсерлi) ошақтардың орналасуын және орын ауыстыруын, оларды айналып өту мүмкiн болатын бағыттарын және/немесе ұшу эшелонын (биiктiгiн) өзгертудi;

      3) қосымша отын құю қажеттiгiн ескеруге мiндеттi.

      Таулы жерлерде өтетiн ұшу бағыты бойынша қарсы беттегi найзағайлардың болуы мен оларды болжау кезiнде КҰЕ бойынша төменгi эшелоннан төмен болса, ұшуға шешiм қабылдауға тыйым салынады.

      484. Найзағай ошақтарын байқаудың борттық РЛЖ-сыз найзағай әрекетiнiң аймағында АҰЕ бойынша ұшуға тыйым салынады.

      485. Ұшу әуеайлағы ауданында iрi түйдек және түйдек-жаңбырлы бұлттану болған кезде экипаж (ұшқыш) борттық РЛЖ-ның көмегiмен ұшу және әуеайлақ ауданынан шығу аймағын тексерiп қарауға, ұшу мүмкiндiгiн бағалауға, iрi түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттануды, күштi нөсерлi жауын-шашынды аймақты айналып өту тәртiбiн анықтауға және сонымен бiрге (қажет болғанда) әуеайлақтың ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерiнен тиiстi ұсынымдар сұрауға мiндеттi.

      486. Найзағай әрекетi (күштi нөсерлi жауын-шашынды) аймағына әуе кемесi жақындаған кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органымен өзiнiң iс-қимылын келiсе отырып, ұшуды одан әрi жалғастыру мүмкiндiгiн бағалау, аймақты айналып өту немесе қайтып оралу үшiн шешiм қабылдауға мiндеттi.

      487. ӘҚҚ органының диспетчерi радиолокаторлардың деректерiн, метеорологиялық ақпаратты және әуе кемесiне түскен хабарды пайдалана отырып, экипажды бұлттанудың, найзағай ошақтары орналасуының сипаты туралы хабардар етуге мiндеттi.

      488. Әуе кемелерiнiң экипаждарына iрi-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлтқа және күшті нөсерлі жауын-шашынды аймаққа әдейі енуге тыйым салынады.

      489. Ұшу кезiнде найзағайлы ошақтарға жалғасатын iрi-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттарды көзбен шолып байқаған кезде, оларды кемiнде 10 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етiледi. Берiлген биiктiкте аталған бұлттарды айналып өту мүмкiн болмаған жағдайда бұлттың астымен немесе оның үстiмен көзбен шолып ұшуға рұқсат етiледi.

      Бұлттың астымен ұшуға тек күндiз, нөсерлi жаңбыр аймағынан тысқары, егер:

      1) әуе кемесiнiң ұшу биiктiгi жер бедерi мен жасанды кедергiлер үстiндегi нағыз қауiпсiз биiктiктен кем емес, бiрақ барлық жағдайларда да, жазық пен қыратты жерлерде кемiнде 200 метр және таулы жерлерде кемiнде 600 метр болғанда;

      2) әуе кемесiнен бұлттың төменгi шегiне дейiнгi тiк қашықтық кемiнде 200 метр болғанда рұқсат етiледi.

      Ipі-түйдек, түйдек-жаңбырлы бұлттың жоғары шегi үстiмен кемiнде 500 метр жоғары ұшуға рұқсат етiледi.

      490. Ұшу кезiнде күштi-түйдек, құйынды-жаңбырлы бұлттарды байқаған кезде борттық PЛЖ-мен осы бұлттарды жарықтың жақын шегiнен кемiнде 15 км қашықтықта айналып өтуге рұқсат етiледi. Жекелеген найзағай ошақтары бар қарсы беттегi бұлтты кесiп өтудi борттық РЛЖ экранындағы жарық шегi арасындағы кемiнде 50 км жерде жүргiзуi мүмкiн.

      491. Нөсерлi жауын-шашын жағдайларында ұшу мен қонуға бет алу кезiнде экипаж көру мүмкiндiгiнiң нашарлауын, сондай-ақ әуе кемесiнiң қонуға бет алу кезiнде және су басқан ҰҚЖ-ға қону сәтiнде аэродинамикалық сипаттамаларын ескеруге мiндеттi.

      492. Мүмкiн болатын шайқалма аймағына ену алдында және/немесе оған тап болған кезде экипаж мүшелерi мен жолаушылар орындықтарға белбеулермен таңылуы тиiс.

      493. Әуе кемесi күштi шайқалмаға тап болған кезде командир (ұшқыш) ӘҚҚ-ның тиiстi диспетчерлiк органына бұл туралы алдын ала хабарлай және рұқсат ала отырып, биiктiктi (ұшу эшелонын) өзгертудi қоса алғанда, осы қауiптi аймақтан дереу шығу үшiн шаралар қабылдауға мiндеттi.

      494. Кемiнде 900 метр биiктiктердегi таулы жерде КҰЕ бойынша ұшуы және әуе кемесiнiң күштi шайқалма аймағына тап болуы кезiнде командир (ұшқыш), егер тағайындалған әуежай бағыты бойынша одан әрi ұшуға мүмкiндiк болмаған жағдайда, осы аймақтан әуе кемесi биiктiгiн жоғарылату арқылы шығаруға (диспетчердiң рұқсатымен) көтерiлiп ұшқан әуеайлаққа қайтып оралуы немесе қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиiс.

      495. Бұлтпен байланысты емес және көзбен шолып байқалған тiк бағыттағы құйынды (дүлей дауылды) экипаж (ұшқыш) қауiпсiз қашықтықтан айналып өтуге мiндеттi.

      Түйдек-жаңбырлы бұлтпен байланысты, көзбен шолып байқалған тiк бағыттағы құйынды (дүлей дауылды) экипаж олардың көрiнетiн бүйiрлiк шекарасынан кемiнде 30 км қашықтықтан айналып өтуге мiндеттi.

      496. Атмосфераның жоғары электрлiк белсендiлiгi аймағында ұшу кезiнде әуе кемесiнiң күштi электрлену белгiлерi:

      1) дауыс естiгiштегi шу мен ызың;

      2) радиокомпас көрсеткiшiнiң ретсiз шайқалуы;

      3) тәулiктiң қараңғы мезгiлiнде кабина әйнектерiнде ұшқын мен тұйықтама ұштарының жарқыл беруi болып табылады. Электрленудiң пайда болуы +5-тен -10 0 С-қа дейiнгi аралықтағы бұлт қабатында неғұрлым басым болады.

      Әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) күштi электрлену белгiлерi пайда болған кезде бұл туралы ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органына баяндайды және диспетчердiң қауiптi аймақтан шығу жөнiндегi ұсынымдарын орындайды. Бұл орайда жоғары жиiлiктегi қызмет көрсету радиостанцияларының бipeуi өшiрiледi, сонымен бiрге түнде экипаж кабинасының жарығы қосылады.

      497. Берiлген эшелонда ұшудың қауiпсiздiгiне қатер төнген кезде командирге (ұшқышқа) ұшу эшелонын өздiгiнен өзгерту құқығы берiледi. Жоғары электрлену аймағында ұшу биiктiгiн өзгертудi ҰПБ ұсынымдарына сәйкес ұшуды жоғары тiк және жылдамдықты бiрте-бiрте көбейте отырып орындалуы тиiс. Бұлт қабатынан шыққаннан кейiн (басқа қабатқа енгенге дейiн) ұзақтығы 5-10 секундта ұша отырып, көлденең алаң жасаған жөн.

      498. Әуе кемесi атмосфералық электрлiк разрядқа тап болған жағдайда экипаж (ұшқыш):

      1) ӘҚҚ тиiстi пунктiнiң диспетчерiне зақымдану фактiсi, осы уақыттағы метеорологиялық ахуалдар, ұшу орны және биiктiгi туралы баяндауы;

      2) қозғалтқыштардың жұмыс параметрлерiн қадағалауы;

      3) электр жабдығының, пилотажды-навигациялық жабдықтарының және радиобайланыс құралдарының жұмысын тексеруi;

      4) ақауларды табу мақсатында ұшуда немесе қонғаннан кейiн жерде әуе кемесiнiң кабинасы мен салонын қарап шығуы;

      5) жабдықтардың iстен шығуы мен бұзылуы байқалған жағдайда әуе кемесiн ҰПБ-ның және ӘҚҚ диспетчерлiк органының нұсқауларына сәйкес iс-қимыл жасауы тиiс.

      499. Желдiң нақты (желдiң баяудан қалыптыға дейiн) соғуы жағдайларында ұшу немесе қонуға бет алу кезiнде экипаж (ұшқыш):

      1) ҰПБ-ға сәйкес осы әуе кемесiнiң есептi жылдамдығын арттыруы;

      2) үдемелi және тiк бағыттағы жылдамдықтың өзгеруiне барынша бақылауды жүзеге асыруы және ұшудың есептi шамалары мен берiлген траекториясы ауытқи бастаса дереу қалпына келтiруi;

      3) қонуға бет алған кезде, егер төмендеудiң берiлген глиссадасын ұстап түру үшiн қозғалтқыштардың жұмыс режимiн ұстау режимiне дейiн арттыру қажет болса және/немесе ұшып өткеннен кейiн алысқа хабар жеткiзетiн маркерлi радиостанция бойынша тiк бағыттағы төмендеу жылдамдығы 3 метр/секундқа және есептi жылдамдықтан да артатын болса, ұшу режимiн пайдалана отырып тез арада екiншi айналымға өту қажет.

      500. Күштi желдiң белең алуы iс жүзiнде байқалған жағдайда (немесе ӘҚҚ-ның әуеайлақтық пунктi диспетчерiнiң хабарлауы бойынша) ұшуға немесе қонуға бет алуға тыйым салынады.

      501. Ұшу бағытында күштi шаң-тозаң боранға тап болған жағдайда экипаж (ұшқыш) оны көзбен шолып қауiпсiз қашықтықта айналып өтуге немесе шаң-тозаң массаның көрiнетiн жоғары шегi үстiнен кемiнде 300 метр биiктiкте ұшып өтуге мiндеттi.

      Шаң-тозаң боранын айналып өту мақсатында әуе кемесiнiң ұшу биiктiгi мен бағытын өзгерту үшiн экипажға ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органының келiсiмi бойынша ғана рұқсат етiледi. Берiлген эшелонда ұшудың қауiпсiздiгiне қатер төнген жағдайда ұшқышқа, әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк органға бұл туралы тез арада хабарлай отырып, ұшу эшелонын өздiгiнен өзгертуге құқық берiледi.

      502. Шаң-тозаң бораны мен күштi шайқалу жағдайларында әуе кемесiнiң қонуға бет алуы және қонуы, әдетте бiр мезгiлде орындалмайды. Мұндай жағдайларда қонуға бет алуды және қонуды одан әрi жалғастыру туралы шешiмдi әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) қабылдайды.

      503. Таулы жерлерде ұшуға дайындық кезiнде экипаж (ұшқыш) қосымша:

      1) бағыт осiнiң екi жағынан кемiнде 50 км бағыт белдеуiндегi жер бедерiн зерттеуге, командалық биiктiктердi шектеу пеленгiлерiн картаға түсiруге және қауiптi метеорологиялық құбылыстар ұшырасқан жағдайда айналма бағыттарды белгiлеуге;

      2) ұшу картасында командалық биiктiктер бойынша жергiлiктi жердiң профилiн сызып көрсетуге және олардың абсолюттiк биiктiгiн көрсетуге;

      3) метеорологтың (аэрологтың) консультациясын пайдалана отырып, болжамданатын метеорологиялық жағдайларды және ауаның күштi ену және шығу ағындарының болу мүмкiндiктерiн, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орфографикалық шайқалуды талдауға;

      4) таулы жерлерде орналасқан әуеайлақтардың биiктiгiн, ондағы ұшу және қону ерекшелiгiн, таулы жерлердегi әуеайлақтарда ұшу-қону кезiнде барометрлiк биiктiктi өлшеуiштi пайдалану ережесiн, сондай-ақ әуе кемесiнiң ұшу (қону) кезiндегi ең көп салмағының есебiн зерделеуге мiндеттi.

      504. Баратын бағыты бойынша таулы жерлерде ұшу эшелонын (биiктiгiн) таңдап алуға белгiленген шегiне дейiн қауiпсiз эшелонды (биiктiктi) таңдап алуды қамтамасыз еткен жағдайда ғана рұқсат етiледi. Басқа жағдайларда ұшудың берiлген (қауiпсiз) эшелонына дейiн биiктiктi таңдап алу белгiленген сұлба бойынша, әдетте ұшудың әуеайлақтық айналымы шегiнде жүргiзiледi.

      505. Көзбен шолып ұшу ережесi бойынша ұшу кезiнде тау жоталарынан өткен кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) алдыңғы жақтан және артқы жақтан соғатын ауа тасқындарының болуын ескеруге мiндеттi. Егер тау жоталарына жақын келген кезде қарсы беттен ауа тасқыны байқалатын және көлденең ұшуды ұстап қалу үшiн қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс режимiн ұстап тұруға дейiн арттыру қажет болса, тау жотасынан жер бедерiнен 900 метрден кемiрек биiктiкте өтуге мiндеттi болады.

      506. Таулы әуеайлақтарда АҰЕ бойынша ұшу кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеу және белгіленген схема бойынша қонуға бет алуды орындауға рұқсат меже ұшуларын жүргізу жөніндегі нұсқаулықта белгіленген радиолокациялық бақылау, навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы кезінде ұшып өткеннен, экипаж бен диспетчердің әуе кемесінің орналасқан жерін білгеннен кейін беріледі.

      Радиолокациялық бақылаудың болмауы, бірақ навигациялық жабдықтың тұрақты жұмыс жасауы кезінде ӘК экипажы қатаң түрде АҰЕ-де жарияланған қонуға төмендеу сызбаларын ескере отырып ұшуға төмендеуді жүзеге асыра алады.

      РЛБ болуы және навигациялық жабдықтың тұрақты емес жұмыс жасауы кезінде ӘК экипажы осы ережеге және әуеайлақтың векторлық картасына сәйкес ӘКҚҰ қызметінің диспетчері арқылы басқарылатын радиолокациялық айналысты пайдалана отырып, ұшуға төмендеуді жүзеге асыра алады.

      Радиолокациялық бақылаудың болмауы және навигациялық жабдықтың тұрақсыз жұмыс істеуі кезінде төменгі қауіпсіз эшелоннан төмендеуге рұқсат етілмейді. Бұл жағдайда әуе кемесі қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиіс.

      Ескерту. 506-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      507. Әуеайлақ аймағында немесе ұшу бағытында әуе кемесiнiң экипажы (ұшқышы) көзбен шолу арқылы байқаған немесе ӘҚҚ-ның тиiстi пунктi радиолокатордың көмегiмен байқаған құстардың (құстар тобының) пайда болуынан туындайтын қиын орнитологиялық ахуал мен осының салдарынан әуе кемесiнiң құстармен соқтығысуы болатын нақты қауiптi жағдайларында, әуе кемесiнiң экипажына (ұшқышына) ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн әуе қозғалысына қызмет көрсететiн диспетчерлiк пунктпен келiсiлген қажеттi iс-қимылды (бағытты немесе эшелонды ұшу биiктiгiн өзгертудi) қолдануға құқық берiледi.

      ӘҚҚ пунктi диспетчерiнiң мұндай жағдайларда әуе кемелерiн ұшыруға және қондыруға бұдан бұрын берiлген рұқсаттарын жоюға және ұшу қозғалысы қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн қажеттi iс-қимылды қолдануға құқығы бар.

      508. Ұшуға шешiм қабылдар алдында әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ӘҚҚ-ның әуеайлақтық пункт диспетчерiнен және ақпаратты (метеорологиялық хабарды) ААТЖ арнасы бойынша алынған әуеайлақ ауданындағы (ұшу және қону аймағындағы) орнитологиялық жағдай туралы ақпаратты ескеруге мiндеттi.

      Диспетчерден осындай ақпаратты алған кезде атқарушылық старт алдында әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) жағдайды бағалауы және ұшудың орындалуы туралы шешiмдi қабылдауы тиiс. Мұндай жағдайларда ұшу шамдарды жағу арқылы жүргiзiледi.

      509. Бағыт бойынша ұшу кезiнде құстар байқалған жағдайда ұшқыш оларды айналып өтуге немесе олардың үстiнен ұшып өтуi тиiс.

      Қону әуеайлағына таяп келген кезде ӘҚҚ органынан күрделi орнитологиялық жағдай туралы ақпарат алғаннан кейін немесе құстарды көрiп байқаған кезде экипаж (ұшқыш):

      1) қырағылықты арттыруы;

      2) сыртқы шамдарды және кабина әйнектерiн жылытқышты қосуы;

      3) қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс параметрлерiне бақылауды күшейтуі;

      4) қажет болған кезде, құстармен iс жүзiнде соқтығысу қаупi төнген жағдайда қонуға қайта бет алу үшiн екiншi айналымға өтуi керек.

      510. Бағдарлау қиын жерлерде және шөл далада ұшуға әзiрлiк барысында әуе кемесiнiң экипажы (ұшқышы) қосымша мыналарға:

      1) бағыт бойынша бар сипатты бағдарларды (керуен жолдарын, өзендердi, көлдердiң арналарын, құдықтарды), сондай-ақ жалпы бағдар үшiн пайдаланылуы мүмкiн алыс бағдарларды картада белгiлеуге;

      2) осы бағыт бойынша ұшудан тәжiрибесi бар басқа экипаждардан (ұшқыштардан) бағдар жасауға қатысты қажеттi хабарлар алуға;

      3) тамақ өнiмдерiнiң, ауыз судың, дәрi-дәрмектер қорының, авариялық радиостанцияларының және сигнал беру құралдарының болуын тексеруге мiндеттi.

      511. Су үстімен ұшуды орындауға:

      1) екi қозғалтқышы және неғұрлым жарақтандырылған жүзу құралдары бар әуе кемелерiне және суға қону үшiн бейiмделген барлық әуе кемелерiнде ұшуға;

      2) бiр қозғалтқышы бар, жағалау шегiнен онша алыс ұшпайтын және iстен шыққан қозғалтқышпен төмендейтiн құрғақтағы әуе кемелерiнде ұшуға рұқсат берiледi.

      512. Судың бетiмен ұшу кезiнде, жағалаудан және жағалауға дейiнгi қашықтығы iстен шыққан қозғалтқыштармен (қозғалтқышпен) ұшуды жоспарлау қашықтығынан артатын кезде, сондай-ақ ұшуға және қонуға бет алу траекториясы мәжбүрлi суға қону мүмкiндiгiн көздейтiн кезде, экипаждың барлық мүшелерi мен жолаушылары құтқару кеудешелерiмен қамтамасыз етiлуi тиiс.

      Жағалаудан ұшу ұзақтығы 30 минуттен аспайтын барлық жағдайларда әуе кемелерiнде (түрлерiне қарамастан) жеке құтқару құралдарынан басқа, әуе кемесiн ҰПБ-ға сәйкес тiршiлiктi қамтамасыз ету құралдары бар борттағы адамдардың санына есептелген топтық жүзу құралдары (үрленген құтқару салдары мен олардың апаттық қосалқы бөлшектерi) болуы тиiс.

      513. Су үстiмен ұшуға әзiрлiк кезiнде экипаж (ұшқыш) қосымша мыналарға:

      1) жағалаумен шектесу шегiн, мәжбүрлi қону жағдайында мұз бен судың бет қабатын егжей-тегжейлi зерттеуге;

      2) жеке және топтық құтқару құралдарының, тағам өнiмдерiнiң, ауыз судың, апаттық радиостанциясының және сигнал беру құралдарының бар болуы мен дұрыс орналасуын тексеруге;

      3) суға мәжбүрлi қонудың және жүзу құралдарын пайдаланудың ережелерiн оқып-үйренуге;

      4) жолаушыларға жеке және топтық құралдарды пайдалану мен апат жағдайында қону кезiнде оларды пайдалану ережесi туралы нұсқау беруге мiндеттi.

      514. Құрлық пен аралдардың жағалаумен шектесу шегiне жақын маңда КҰЕ бойынша ұшу бағыт осiнiң екi жағынан әрқайсысы 5 км жолақта жер бедерiнен ең жоғары рельефi есепке алына отырып, қауiпсiз биiктерде орындалады.

 **38-тарау. Шекаралық белдеудiң әуе кеңiстiгiнде ұшу**

      515. Шекаралық белдеуге мемлекет аумағына орналасқан құрлықтағы мемлекеттiк шекарасына және енi 25 км сыртқы теңiздердiң жағалаумен шектесу шегiне жақын жатқан, ал теңiз жағалауындағы аудандарда - қосымша аумақтық су үстiндегi енi 12 теңiз милль (22,2 км) әуе кеңiстiгi жатады.

      516. Радиобайланыс құралдарымен және/немесе радиолокациялық таным апаратурасымен жабдықталмаған әуе кемелерiнiң ұшулары шекаралық белдеудiң әуе кеңiстiгiнде ұшуына тыйым салынады.

      517. Шекаралық белдеудегi ұшуға экипаждар (пилоттар, ұшқыштар) олардың сол ауданда ұшудың ерекшелiктерiн оқып-үйренгеннен кейiн, осы ерекшелiктер бойынша бiлiмдерiн және орындалған тасымалды тексергеннен кейiн ғана жiберiледi. Мемлекеттiк авиация экипаждарын осындай ұшуға жiберудi Қазақстан Республикасы Қорғаныс министрлiгiнiң уәкiлеттi органы жүргiзедi.

      518. Әуе кемелерiнiң экипажы шекаралық жолақта ұшуға әзiрлiк процесiнде:

      1) белгiлi бiр аудандағы мемлекеттiк шекара мен шекаралық белдеудiң дәл белгiлерiн;

      2) жер бедерiн, өзiндiк сипатты радиолокациялық және көзбен шолу бағдарларларын;

      3) байланыс және радионавигациялық құралдарының орналасуы мен жұмыс тәртiбiн, шектеу пеленгiлерiнiң мәнi мен олардың координаттарын;

      4) ӘҚҚ-ның және ӘҚК-ның органдарымен байланыс жүргiзу тәртiбiн;

      5) ұшу бағыты бойынша метеорологиялық жағдайды;

      6) бағдарлауды қалпына келтiру ережесi мен тәртiбiн;

      7) ұшуда ерекше жағдайлар мен ерекше оқиғалардың пайда болуы кезiнде iс-қимыл жасаудың тәртiбiн оқып-үйренуге және мұқият бiлуге мiндеттi.

      519. Шекаралық белдеуде орналасқан әуеайлақтар, әуе жолдары мен белгiленген бағыттар бақылау, әуе кемелерi қозғалысын басқару және шекаралық жолақта экипаждардың ұшу ережесiн сақтауы үшiн қажеттi навигация, радиолокация және байланыс құралдарымен жабдықталуға тиiс.

      Шекаралық белдеуде ұшуды орындау кезiнде әуе кемелерiнiң белгiленген бағыттардан ауытқуына тыйым салынады.

      520. Шекаралық белдеудiң әуе кеңiстiгiнде бағдарлауды жоғалтқан кезде экипаж мемлекеттiк шекарадан Қазақстан Республикасы аумағының түкпiрiне ұшу бағыты бойынша кiдiрiссiз бағыт ұстауға мiндеттi, бұдан әрi осы ҚР ӘК ҰHE-нiң 537-тармағына сәйкес iс-қимыл жасайды. Әуе кеңiстiгiнде бағдарлауды қалпына келтiру үшiн шекаралық белдеуде маневр жасауға тыйым салынады.

      521. Егер әуе кемесi екi жақты радиобайланысынан айырылса санкцияланған транзиттiк ұшуды (мемлекет аумағында қонбастан ұшу) орындайды немесе Қазақстан Республикасының аумағында қону арқылы ұшу жағдайында оған белгiленген әуеайлаққа дейiн ұшу немесе қону үшiн, берiлген флайг-жоспарға сәйкес, оны таныған жағдайда, мейлiнше қолайлы режим берiледi.

 **39-тарау. Ұшудағы ерекше жағдайлар**

      522. Ұшудағы ерекше жағдайларға:

      1) әуе кемесiнiң қауiптi метеорологиялық құбылыстарға тап болуы;

      2) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) iстен шығуы;

      3) ұшудың жоспарын немесе профилiн өзгерту қажеттiлiгiне, оның iшiнде мәжбүрлi қонуға әкелiп соқтыратын әуе кемесi жүйесiнiң iстен шығуы;

      4) әуе кемесiндегi өрт;

      5) тұрақтылықтан, басқарудан айырылу берiктiктiң бұзылуы;

      6) радиобайланыстың үзiлуi (радиобайланыстың борттағы немесе жердегi жүйелерiнiң iстен шығуы);

      7) бағдарлаудан айырылу;

      8) экипажға немесе жолаушыларға шабуыл жасалу;

      9) экипаж мүшелерiнiң немесе жолаушылардың жарақаттануы немесе олардың денсаулығының кенеттен нашарлауы;

      10) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлi қону;

      11) қону әуеайлағында ӘҚБ-ның радионавигациялық құралдарының немесе радиотехникалық жабдықтың iстен шығуы;

      12) авариялық жағдайларда парашюттарды қолдану жатады.

      523. Ұшуда ерекше жағдайлардың пайда болуы туралы әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ӘҚҚ диспетчерлiк органына тез арада хабарлайды. Байланыс жасау қиындаған жағдайда негiзгi арна бойынша 121,5 МГц апат жиiлiгiне көшiрiледi.

      Тану аппаратурасының апат сигналын беруi:

      1) қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) iстен шығуы;

      2) әуе кемесiндегi өрт;

      3) әуе кемесiнiң тұрақтылықтан, басқарудан айырылуы, берiктiгiнiң бұзылуы;

      4) радиобайланыстың iстен шығуы;

      5) бағдарлаудан айырылу;

      6) экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасалу;

      7) әуеайлақтан тысқары мәжбүрлi қону;

      8) апатты жағдайларда парашюттарды қолдану;

      9) шұғыл төмендеу жағдайларында қосылады.

      524. Ұшуда ерекше жағдайлар пайда болған кезiнде әуе кемесiн жүргiзу мен басқару осы әуе кемесiн ҰПБ талаптарына сәйкес болуы тиiс.

      Ерекше жағдайларда әуе кемесiн ҰПБ талаптарына сәйкес операцияларды орындаған кезде экипаж мүшелерi өздерiнiң барлық iс-қимылдары туралы әуе кемесiнiң командирiне баяндауға мiндеттi.

      525. Одан әрi ұшу экипаждың және жолаушылардың қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпеген жағдайларда, әуе кемесi командирiнiң әуеайлақтан тыс мәжбүрлi қонуды орындауға немесе егер, экипаж және жолаушылар парашюттармен қамтамасыз етiлген болса, әуе кемесiн тастап шығуға шешiм қабылдауға құқығы бар.

      526. Ұшу үнiн қауіпті метеорологиялық құбылыстарға:

      1) ұшу және қону әуеайлағында - найзағай, бұршақ, күштi шайқалма, желдің күштi соғуы, тайғанақ, қалың мұз басу, құйын, дауыл, күштi құм бораны, күштi нөсерлер жауын-шашын, жанартау күлі;

      2) ұшу бағыты бойынша - бұршақ, найзағай, қалың мұз басу, әуе кемесiнiң күштi шайқалмасы, күштi электрленуi жатады.

      527. Ұшу бағыты бойынша қауiптi метеорологиялық құбылыстарға кезiккен жағдайда әуе кемесiнiң командирi оларды айналып өту үшiн шаралар қолданады. Оларды айналып өту мүмкiн болмаған жағдайда ұшу бағытын немесе биiктiгiн өзгерту арқылы экипаж (ұшқыш) ұшу әуеайлағына қайтып оралады немесе жақын маңдағы қосалқы әуеайлаққа қонады. Тiкұшақтың командирiне (ұшқышына) бұл жағдайда әуеден таңдап алынған алаңға қонуға рұқсат етiледi.

      528. Әуе кемесiндегi қозғалтқыштың iстен шығуы кезiнде бiр қозғалтқышпен 100 метрге дейiнгi биiктiкте (оның iшiнде - ұшар кезiнде) әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) өзiнiң алдындағы кедергiлермен соқтығысудан аулақ бола отырып, мәжбүрлi қонуды жүргiзедi.

      Егер қозғалтқыштың iстен шығуы 100 метрден астам биiктiкте болса, әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) әуе кемесiнiң мүмкiндiгiнше аз зақымдануын қамтамасыз етiп, мәжбүрлi қону үшiн жарамды алаңды таңдап алуына рұқсат eтiледi.

      529. Бiрнеше қозғалтқышы бар әуе кемесiнде қозғалтқышы (қозғалтқыштар) iстен шыққан кезде командирдiң (ұшқыштың):

      1) көтерiлiп ұшқан әуеайлаққа қонуына;

      2) ұшу жағдайларын жақсарту үшiн отынның бiр бөлiгiн төгуге немесе жүктi лақтыруға;

      3) жұмыс iстейтiн қозғалтқыштың кез келген режимiн пайдалануға;

      4) бағытты ұшуда жақын маңдағы әуеайлаққа дейiн (оның ведомстволық бағыныстылығына қарамастан) одан әрi ұшуға және онда қонуға құқығы бар.

      Үш және одан көп қозғалтқышы бар әуе кемелерiнде iстен шығу белгiлерi (өрттен басқа) бойынша ұшуда экипаж бiр қозғалтқышты қосқан жағдайда әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) баратын әуеайлағына дейiн одан әрi ұшуға құқық берiледi.

      Егер жұмыс iстейтiн қозғалтқыштармен одан әрi ұшу мүмкiндiгi және ұшудың қауiпсiздiгiне нақты қауiп төнетiн болса, әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы):

      5) ҰПБ талаптарына сәйкес қажеттi iс-қимылдарды орындауға;

      6) тану аппаратурасының авариялық сигналын қосуға;

      7) егер, нақтылы орын алған жағдайда жақын маңдағы әуеайлаққа дейiн ұшуға қарағанда кез келген әуеайлаққа, оның iшiнде көтерiлiп ұшқан әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қонудың қауiпсiздiк қатерi аз болса, мұндай қону жасауға мiндеттi.

      530. Ұшудың жоспарын немесе профилiн өзгерту қажеттiлiгiне, соның iшiнде мәжбүрлi қонуға әкелiп соқтыратын әуе кемесi жүйелерiнiң iстен шығуы. Әуе кемесi ұшуда сыр берген жағдайда экипаж әуе кемесiн ҰПБ талаптарына сәйкес iс-қимыл жасайды.

      Электрмен қоректендiрудiң резервтiк көздерi жоқ болған немесе оларды пайдаланудың мүмкiндiгi болмаған жағдайда әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы):

      1) КҰЕ бойынша ұшу кезiнде жақын маңдағы әуеайлаққа немесе әуеайлақтан тыс жерге қонады;

      2) АҰЕ бойынша ұшқан кезде көзбен шолу арқылы ұшуға көшу жөнiнде шаралар қолданады;

      3) бұлттан жоғары ұшқан кезде, көзбен шолу арқылы ұшуға көшудiң қауiпсiздiгiне сенiмдi болмаған, бiрақ ұшуды одан әрi жалғастырудың техникалық мүмкiндiгi болған жағдайда көзбен шолу арқылы ұшуға көшуге немесе өзiнiң ұшу эшелонында (биiктiгiнде) тiкбұрышты бағыт сұлбасы бойынша күту режимiнде ұшуды орындау мүмкiн болатын ауданға бағыт алу керек.

      531. ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерi, әуе кемесiмен байланыстың тоқталғанын анықтап, оның орналасқан жерiн радилокациялық құралдардың көмегiмен анықтағаннан кейiн:

      1) апатқа ұшыраған әуе кемесiнiң басқа әуе кемелерiмен жақындауын болдырмайтындай дәрежеде қозғалысты бақылауды және басқаруды қамтамасыз етуге;

      2) қонуға бағыт алуына көмек көрсету үшiн осы ауданда болатын басқа әуе кемесiмен радиобайланысын үзген әуе кемесiнiң жол көрсету мүмкiндiгiн пайдалануға мiндеттi.

      532. Шұғыл төмендеудi орындауды қажет ететiн кабина толық герметизацияланбаған жағдайда, экипаж (ұшқыш):

      1) оттегi кимектерiн қолданады;

      2) әуе кемесiн ҰПЕ талаптарына сәйкес әрекет жасай отырып эшелоннан төмен 4200 метр биiктiкке дейiн шұғыл төмендеуге кiрiседi, бiрақ ол барлық жағдайда да ұшу ауданындағы төменгi қауiпсiз эшелонның биiктiгiнен төмен болмауы тиiс;

      3) тану аппаратурасының апат сигналын қосады;

      4) жолаушылардың денсаулық жағдайын тексередi және қажет болғанда көмек көрсетедi;

      5) баратын әуеайлаққа немесе жақын маңдағы қону үшiн жарамды әуеайлаққа ұшу туралы шешiм қабылдайды.

      533. Әуе кемесiнде өрт шыққан кезде экипаж (ұшқыш):

      1) шұғыл төмендеуге кiрiседi және сонымен бiрге өрттi сөндiру үшiн қол жеткiзiмдi барлық шараларды қолданады;

      2) авариялық сигналын қосады (қажетiне қарай);

      3) қалыптасқан жағдайға орай ұшуды жақын маңдағы әуеайлаққа дейiн жалғастырады, не әуе кемесiн ҰПЕ талаптарына сәйкес iс-қимыл жасай отырып әуеайлақтан тыс жерге қонады.

      534. Ұшудың алғашқы кезеңiнде (ұшқаннан кейiн биiктiктi ала бастағанда) әуе кемесiнде өрт шыққан және оны сөндiру мүмкiн болмаған жағдайда әуе кемесi командирiнiң (ұшқышының):

      1) көтерiлiп ұшқан әуеайлаққа, соның iшiнде минимумнан төмен ауа райы жағдайында қону үшiн қысқа бағыт бойынша қонуға кiрудi орындауға;

      2) әуеайлақ ауданында ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта көзделген алаңға қонуға;

      3) әуеден таңдап алынған алаңға қонуға құқығы болады.

      535. Әуе кемесi тұрақтылығын, басқарылуын, берiктiгiн жоғалтқан жағдайда әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) авариялық сигналын қосады және әуе кемесiнiң осы түрiне арналған әуе кемесiн ҰПЕ талаптарына сәйкес iс-қимыл жасайды.

      536. Бағдарлауды жоғалтқан кезде экипаж:

      1) авариялық сигналын қосуға;

      2) радио арқылы "Полюс" сигналын беруге;

      3) ӘҚҚ диспетчерге отын қалдығы және ұшу жағдайлары туралы баяндауға;

      4) ӘҚҚ диспетчерiнiң рұқсатымен әуе кемесiн радиолокациялық құралдармен анықтау үшiн ұшудың ең қолайлы эшелонын (биiктiгiн) иеленуге;

      5) ӘҚҚ диспетчерлiк пунктiнiң нұсқауларын пайдалана отырып бағдарлауды қалпына келтiрудiң осы жағдайға ең тиiмдi тәсiлiн қолдануға;

      6) бағдарлауды қалпына келтiру мүмкiн болмаған жағдайда, отынның толық жұмсалуына жол берместен, дер кезiнде қараңғылық түскенге дейiн кез келген әуеайлаққа немесе әуеден таңдап алынған алаңға қонуға мiндеттi.

      537. Бағдарлаудың жоқ болуы себебiнен экипаж баратын әуеайлақтан басқа әуеайлаққа мәжбүрлi қону жасаса, бағдарлауды толық жоғалтқан болып саналады.

      538. Егер әуе кемесiн экипаж (ұшқыш) өздiгiнен немесе ӘҚҚ диспетчерi жердегi РТҚ көмегiмен белгiленген бағытқа шығарып, кейiннен жететiн әуеайлаққа қондыратын болса, онда бағдарлауды уақытша жоғалтқан болып саналады.

      539. Экипажға (жолаушыларға) шабуыл жасау немесе шабуыл жасау қаупi төнген жағдайда, әуе кемесiнiң командирi және экипаж мүшелерi, мүмкiндiгiнше, авариялық сигналын беруге, шабуыл жасалғаны туралы, өзiнiң шақыру белгiсiн, орналасқан жерiн (координаттарын), биiктiгiн, ұшу бағытын хабарлауға және арнайы нұсқауға сәйкес iс-қимыл жасауға мiндеттi.

      540. Экипаж мүшелерiнiң немесе жолаушының (жолаушылардың) денсаулық жағдайлары кенеттен нашарлаған немесе олар жарақаттанған жағдайларда, әуе кемесiнiң командирi оған (оларға) қолда бар медициналық көмектi көрсетудi ұйымдастыруға және орын алған жағдайға байланысты, ұшуды одан әрi жалғастыру немесе тоқтату туралы шешiм қабылдауға мiндеттi.

      Әуе кемесi командирiнiң денсаулық жағдайы кенеттен нашарлап (немесе жарақаттанып) ұшуды одан әрi жалғастыра алмаса, тапсырманы орындауды тоқтатады және әуеайлаққа қонғанға дейiн оның мiндетiн екiншi ұшқыш уақытша орындайды.

      541. ӘҚҚ-ның диспетчерлiк органы экипаж мүшесiнiң немесе жолаушының денсаулық жағдайы кенеттен нашарлауына (жарақаттануына) байланысты ұшудың уақытша тоқтатылғаны туралы баяндауды алғаннан кейiн, әуе кемесiнiң жақын маңдағы әуеайлаққа шығуын және оның кезектен тыс қонуын қамтамасыз етуге мiндеттi.

      542. Одан әрi ұшу жолаушылар мен экипаждың қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпейтiн жағдайда, әуе кемесi командирiнiң ӘҚҚ органына болжамды қону орны мен уақыты туралы (мүмкiндiгiне қарай) алдын ала хабарлай отырып, әуеайлақтан тыс жерге мәжбүрлi қонуды орындау туралы шешiм қабылдауға құқығы бар.

      Мәжбүрлi қону жерiнен ұшу мәжбүрлi қону оқиғасын зерттеген Комиссия төрағасының рұқсатымен жүргiзiледi.

      543. Жақын маңдағы әуеайлақпен байланыс жоқ болған жағдайда және/немесе кейiнге қалдыруға болмайтын жағдайларда әуе кемесі командирiнiң (ұшқышының) жердi жеке өзi алдын-ала қарап шығып, оның қауiпсiз ұшу үшiн жарамдылығын анықтағаннан кейiн ұшуға өздiгiнен шешiм қабылдауға құқығы бар.

      Қажет болған жағдайда ұшу секторындағы кедергiлердi жою, жүктi тастау немесе отынның бiр бөлiгiн төгу үшiн шаралар қолданылады.

      544. ӘҚҚ диспетчерлiк органынан ӘҚҚ ауданында радиолокациялық құралдардың iстен шыққаны туралы хабарды алған кезде, осы ауданда ұшуды орындайтын әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) ұшудың берiлген эшелонын, жылдамдығын және бағытын ұстай отырып, бағыттағы бақылау нүктелерiнен ұшып өткен кезде өзiнiң орналасқан жерi туралы мiндеттi түрде хабарлап, көзбен шолу арқылы, сондай-ақ радиолокациялық құралдардың көмегiмен әуедегi жағдайды мейлiнше сақтықпен сақтай отырып ұшуды жалғастырады.

      545. Қонуды қамтамасыз етудiң радиотехникалық құралдары және/немесе қону әуеайлағындағы байланыс құралдары iстен шыққан және метеорологиялық жағдайларға байланысты сол әуеайлақта көзбен шолу арқылы қонуға бет алу мен қону мүмкiн болмаған кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) екiншi айналымға өтедi және/немесе қосалқы әуеайлаққа бағыт алады.

      Қосалқы әуеайлаққа өту мүмкiн болмаған жағдайда (отынның жетiспеуi, авиация техникасының бұзылуы және T.б.) әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) қону әуеайлағындағы минимумнан төмен ауа райы жағдайында қонуына құқық берiледi.

      546. Парашютшiлердi түсiру немесе жүктердi парашютпен лақтыру мақсатындағы ұшуларды орындау кезiнде, сондай-ақ, егер бұл оқу ұшуына арналған тиiстi нұсқаулықта көзделсе, ұшуға қатысатын барлық экипаж мүшелерiнiң және басқа адамдардың сақтандыру құралдары орнатылған жеке парашюттары бар болуы тиiс.

      Парашюттардың аспалы жүйелерi барлық ұшу уақытында киiлiп тұруы тиiс.

      Ұшуда киiлген парашютпен жұмыс iстеу мүмкiн болмаған жағдайда ғана парашютты шешуге рұқсат етiледi.

      547. Авариялық жағдайда әуе кемесiн тастап парашютпен экипаждың (ұшқыштың) кетуi алдында экипаж (ұшқыш) мүмкiндiгiнше, бұл туралы ӘҚҚ органының диспетчерiне өзiнiң орналасқан жерiн көрсете отырып хабарлайды, авариялық сигналын бередi (оны қосады), сондай-ақ, (мүмкiн болған кезде) автоұшқышты қосуға, жазық глиссада бойынша төмендеу арқылы халық аз орналасқан ауданға бағытты белгiлеуге, тану аппаратурасының шартты белгi құрылымын жоюы тиiс, одан кейiн әуе кемесiн тастап шығады.

      Борттағы экипаж мүшелерi және басқа адамдар әуе кемесi командирiнiң нұсқауы бойынша паршюттермен әуе кемесiн тастап шығады. Командир әуе кемесiн ең соңынан тастап шығады.

      Әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi органнан алынған тиiстi ақпаратта, ұсынымда және/немесе рұқсатта көрсетiлгенiндей, бұл тиiстi заңды органның нұсқауына сәйкес жасалатын жағдайларды қоспағанда, апаттық түсуден басқа парашютпен түсу жүргiзiлмейдi.

 **40-тарау. Ұшудағы күтпеген жағдайлар**

      548. Авариялық жағдайда қалғаны белгiлi немесе тап болды деп болжанатын әуе кемесiне, заңсыз араласуды қоса алғанда, ӘҚҚ органдары тарапынан барынша назар аударылып, жәрдем көрсетiледi және нақты жайларды негiзге ала отырып, басқа әуе кемелерiне қарағанда басымдық берiледi.

      549. ӘҚҚ органдары қажет болғанда апатты жағдайда қалған әуе кемесiмен радиобайланыс орнату және оған қолдау көрсету үшiн резервтiк құралдарды қоса алғанда, қолда бар байланыс құралдарын пайдаланады.

      550. Әуе кемесiнiң авариялық жағдайда қалғаны туралы хабарлау үшiн (егер ол ҚШРЛ қабылдау-жауап беру құрылғысымен жабдықталған болса) "А" режимiндегi арнайы кодтар қолданылады, олар:

      1) "7700" коды - бұл әуе кемесiнiң елеулi және тiкелей қауiпке ұшырағанын көрсетедi және экипажға (ұшқышқа) шұғыл көмек қажет болады;

      2) "7600" коды - радиобайланыстың үзiлгенiн көрсетедi;

      3) "7500" коды - әуе кемесi заңсыз араласу объектiсi болғанын көрсетедi.

      551. Апатты жағдай туындаған кезде, егер ӘҚҚ қызметi тарапынан бұған дейiн басқа кодты пайдалану туралы нұсқау берiлмесе, әуе кемесiнiң ұшқышы қабылдау-жауап беру құрылғысына "А" режимiнiң "7700" кодын орнатады. Бұл жағдайда ұшқыш ӘҚҚ қызметi тарапынан басқа нұсқаулар алғанға дейiн белгiлi бiр шартты пайдаланады.

      563-тармақтың ережелерiне қарамастан "А" режимiнiң "7700" кодын ұшқыш мұның өзi iс-қимылды ең жақсы деп табуына негiз болған кезде таңдап алуы мүмкiн.

      552. Егер ұшып жүрген әуе кемесi заңсыз араласу объектiсiне айналатын болса, егер күтпеген жағдайлар "7700" кодын пайдалануға мүмкiндiк бермейтiн болса, әуе кемесiнiң командирi қабылдау-жауап беру құрылғысына "А" режимiнiң "7500" кодын орнату үшiн мүмкiн болған жағдайдың бәрiн жасайды.

      553. Егер ұшқыш "А" режимiнiң "7700" кодын таңдап алып, кейiннен ӘҚҚ қызметi күтпеген жағдайлар қарай оған сол шартты белгi екенiн растауына нұсқау бередi, онда ол не кодты растайды, не жауап бермейдi.

      Ұшқыштан жауаптың болмауы ӘҚҚ қызметi үшiн "7500" кодын пайдалану кездейсоқ дұрыс болмаған код еместiгiнiң дәлелi болады.

      554. ӘҚҚ органдарының ӘҚҚ диспетчерлерi мен ұшқыштарының азаматтық әуе кемелерiн басып алу кезiндегi iс-қимыл, сондай-ақ жедел қимыл және апат сигналын қолдануы осы Ереженiң 2 және 3-қосымшаларында көрсетiлген.

 **41-тарау. Екi жақты "әуе-жер" байланысының iстен шығуы**

      555. Борттағы немесе жердегi "әуе-жер" байланысы жүйелерiнiң iстен шығуынан туындайтын радиобайланысының үзiлуi кезiнде әуе кемесiнiң экипажы мен ӘҚҚ органдарының диспетчерлерi арнаулы нұсқауларға және/немесе жұмыстың технологияларына сәйкес iс-қимыл жасайды.

      Егер бес минут iшiнде радиобайланыстың қолда бар арналарын пайдалану кезiнде олардың әрқайсысы бойынша бiрнеше рет шақыруына экипаж немесе диспетчер жауап бермейтiн болса, радиобайланыс үзiлген деп есептеледi.

      556. Радиобайланыс үзiлген кезде әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) "апат" белгiсiн қосады, сондай-ақ қолда бар құралдарды пайдалана отырып, "А" режимiнде "7600" жауап беру құрылғысы кодын орнатады, ӘҚҚ органымен тiкелей немесе басқа әуе кемелерi арқылы, не ӘҚҚ органдарының пункттерi арқылы байланысты қалпына келтiруге шаралар қолданады. Мұндай жағдайларда, қажет болған реттерде, қабылданған шешiм, ұшудың орналасқан жерi, биіктiгi туралы (оны диспетчердiң қабылдауын күтпестен) ақпарат беру, сондай-ақ байланыс арналары бойынша және ӘҚҚ диспетчерлiк пункттерiнiң нұсқаулары мен ақпаратының МАЖР жиiлiгiнде тыңдау үшiн 121,5 МГц апатты жиiлiгi пайдаланылуы мүмкiн.

      557. Егер радиобайланысты қалпына келтiру мүмкiн болмаса, әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы), әдетте, тапсырманы орындауды тоқтатады және көтерiлiп ұшқан әуеайлаққа немесе қосалқы әуеайлаққа қонады. Бұл жағдайда әуе кемесi командирiнiң (ұшқышының) минимумнан төмен ауа райы жағдайында әуеайлаққа қонуғa құқығы бар.

      558. Ұшып шыққан әуеайлақта қонуға мүмкiндiк болмаған жағдайда (метеорологиялық жағдайларға байланысты немесе егер әуе кемесiнiң салмағы қону салмағынан артық болса және отынды төгiп тастауға жағдай болмаса), онда екiншi айналымға өткеннен кейiн әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) флайт-жоспарға сәйкес эшелонда немесе ӘҚҚ диспетчерi берген эшелонда баратын әуеайлаққа бағыт алады.

      Егер ұшқан әуеайлаққа немесе керi қайту бағытында орналасқан қосалқы әуеайлаққа қайтып оралу туралы шешiм қабылдайтын болса, ұшқыш ұшуды жақын маңдағы (берiлген), бiрақ ұшудың қауiпсiз биiктiгiнен төмен емес жолдағы эшелонда не байланыссыз ұшуға арналып бөлiнген 4200, 4500 немесе 7200, 7500 метр эшелондарда орындауы тиiс.

      559. Жер үстiндегi байланыс құралдары iстен шыққан кезде ӘҚҚ пунктiнiң диспетчерi жұмыстың технологиясына сәйкес peзервтік құралдар мен арналарды пайдалана отырып байланысты қалпына келтiруге шаралар қолданады немесе басқаруды ӘҚҚ-ның басқа пунктiне бередi.

      560. ӘҚҚ-ның диспетчерлiк пунктi диспетчерлiк ауданда немесе диспетчерлiк аймақта ұшуды орындайтын әуе кемесiнiң экипажымен екi жақты радиобайланысты орната алмайтын жағдайда болса, одан әрi iс-қимыл жасалады.

      560.1. Екi жақты байланыстың iстен шыққаны туралы мәлiм болған бойда, экипаждың диспетчерлiк органның хабарын радиолокатордың экранынан байқауға болатын белгiлi бiр маневрды орындауы туралы сұрау салу арқылы қабылдай алуы немесе егер бұл мүмкiн болса, аталған белгi берудi қабылдауды дәлелдеуге беруi үшiн iс-қимыл жасалады.

      560.2. Егер әуе кемесiнiң экипажы өзiнiң хабарларды қабылдай алатынын және оларды қабылдауын растай алатынын көрсетпейтiн болса, байланысы бұзылған әуе кемесi мен басқа да әуе кемелерi арасындағы эшелондау бұл әуе кемесiнiң көзбен шолуға болатын метеожағдайларда (КҰЕ бойынша) ұшу кезiнде мынадай мүмкiн болатын iс-қимылдар жасауының негiзiнде қамтамасыз етiледi:

      1) ұшуды көзбен шолу арқылы метеорологиялық жағдайларда одан әрi жалғастырады;

      2) қонуды жақын маңдағы қолайлы әуеайлақта орындайды;

      3) ӘҚБ-ның тиiстi пунктiне ақпараттарды неғұрлым тез беретiн құралдардың көмегiмен өзiнiң келетiнi туралы хабарлайды.

      560.3. Күрделi метеорологиялық жағдайларда немесе олар 560.2-тармаққа сәйкес ұшуды аяқтауға мүмкiндiк бермейтiн жағдайларда байланыстың iстен шығуы орын алған кезде әуе кемесiнiң экипажы:

      1) әуе кемесiнiң экипажы хабарларды мiндеттi түрде беру пунктiндегi өзiнiң орналасқан жерiн хабарлай алмағаннан кейiн 20 минут бойы ұшудың жылдамдығын және эшелонын немесе ең аз абсолютты биiктiгiн (егер ол көп болса) сақтай тұрады, содан соң ұшудың ұсынылған жоспарына сәйкес эшелон мен жылдамдықты түзейдi;

      2) ұшудың ағымдағы жоспарына сәйкес бағыт бойынша ұшуды баратын әуеайлаққа қызмет көрсететiн тиiстi белгiленген навигациялық құралға дейiн жалғастырады, сонымен бiрге қажет болған жағдайда мына төмендегi 3-тармақшаның ережелерiн сақтау қажет болғанда, төмендеу басталғанға дейiн осы құрал арқылы күту режимiнде ұшуды орындайды;

      3) 2-тармақшада айтылған навигациялық құралдан, қонуға алдағы бағыт алудың соңғы рет алынған және расталған дәл уақытында немесе мүмкiндiгiнше осы уақытқа жақын төмендеудi бастайды; немесе, егер қонуға бет алудың есептi уақыты алынбаған және расталмаған болса, әуе кемесi төмендеудi келiп жететiн есептi уақытта немесе мүмкiндiгiнше ұшудың ағымдағы жоспарында көрсетiлген осы уақытқа жақын бастайды;

      4) қонуға қалыпты бет алуды осы навигациялық құралға арналып белгiленген тәртiпке сәйкес аспаптар арқылы орындайды;

      5) қонуды, мүмкiндiгiнше, 3-тармақшада айтылған немесе қонуға бағыт алудың есептi уақытымен соңғы рет расталған ұшып келетiн есептi уақыттан кейiн 30 минуттың шегiнде жасайды; бұл орайда олардан ең кеш уақыты таңдап алынады.

      560.2-тармағында көрсетiлген жағдайлар мен оның ережелерi барлық бақыланатын ұшуға, сонымен бiрге 560.3-тармағының ережелерi тек АҰЕ бойынша ұшуға ғана қолданылады.

      Әуе қозғаласына диспетчерлiк қызмет көрсетудi қамтамасыз ету кезiнде осы әуе кеңiстiгiндегi басқа ұшуға қатысты байланысы үзiлген әуе кемесi 560.3-тармағында айтылған ережелердi сақтайтын болады деп болжанады.

      560.4. ӘҚҚ диспетчерi байланыстың iстен шығуы жөнiнде жауап беру кодын ала отырып, ұшқышқа "танудың қабылдау-жауап беру" құрылысын пайдалану немесе кодты өзгерту жөнiнде нұсқау беру арқылы байланыстың үзiлу деңгейiн анықтауға тиiс. Егер борттағы радиоқабылдағыш дұрыс болғаны анықталса, әуе кемесiнiң ұшуын одан әрi басқару берiлген рұқсаттарды қабылдауды растау үшiн шартты белгiсiн өзгертудi немесе "Тану" хабарын пайдалана отырып жүзеге асырылады. S режимiнiң қабылдау-жауап беру құрылғыларымен жабдықталған әуе кемелерi үшiн S режимi қолданылатын аймақтарда басқа рәсiмдер қолданылуы мүмкiн.

      560.5. Тиiстi әуе кемелерi үшiн екi жақты байланыстың iстен шығуы туралы белгiлi болған кезде, әуе кемелерi тыңдайтын қолда бар жиiлiктерде (қолда бар радионавигациялық құралдарының немесе қонуға бет алу құралдарының сөйлесу байланысының жиiлiгiн қоса алғанда) диспетчерлiк орган қолданатын iс-қимылдарды немесе кез келген апатты жағдайда өзiн ақтайтын нұсқауларды көрсете отырып, тиiсiнше ақпаратты беретiн "блиндпен" хабарлау жүзеге асырылады.

      560.6. Бағыттағы ауа райы жағдайлары туралы 561.4-тармағында көрсетiлген мәлiметтердi қоса алғанда, бұлттан өту ауданындағы және қонуға қолайлы әуеайлақтар ауданындағы тиiстi хабарлама байланысы бұзылған әуе кемесiнiң орналасқан жерiне жақын келген басқа әуе кемелерiне берiледi. Бұдан басқа, жауапты ауданда радиобайланысы жоқ әуе кемесiнiң ұшуын орындайтын ӘҚҚ диспетчерi радиобайланысының iстен шығуы туралы хабарды ұшу бағыты бойынша ӘҚҚ-ның басқа пункттерiне ақпарат жiбередi.

      561. Егер метеорологиялық жағдайларға байланысты (немесе басқа да себептермен) тағайындалған әуеайлаққа қону мүмкiн болмаса, екiншi айналымға өткеннен кейiн әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) төменгi қауiпсiз эшелонды (шығу сұлбасы бойынша) немесе ұшудың арнайы белгiленген 4200, 4500 немесе 7200, 7500 метр эшелондарын ала отырып қосалқы әуеайлаққа бағыт алуы тиiс.

      Қосалқы әуеайлақтағы қонуға кiру үшiн төмендеудi қонуға кезектен тыс кiрудiң сұлбасы бойынша ұшып өткеннен кейiн МАЖР арқылы бастау керек. Егер байланысы үзiлген әуе кемесiнiң келiп жетуi кезiнде қонатын әуеайлақта минимумнан төмен ауа райы жағдайы болса, әуе кемесiнiң командирiне (ұшқышына) қонуды нақты метеожағдайларда жүргiзу құқығы берiледi.

      562. Егер ұшып келуге есептелген уақыттан кейiн 30 минут өткен соң әуе кемесi қонбайтын және радиолокатор экранында байқалмайтын болса, ал әуе кемесiнiң экипажы (ұшқышы) байланыс арнасы арқылы шақыруларға жауап бермейтiн болса, ӘҚҚ диспетчерi әуеайлақ ауданындағы әдеттегi әуе қозғалысын қалпына келтiрiп, одан әрi жұмыс технологиясына сәйкес iс-қимыл жасайды.

      Қайталау радиолокациясының борттағы және жердегi құралдары бар болған жағдайда, байланыссыз ұшатын әуе кемесi ұшуының нақты эшелонын дәл анықтағаннан кейiн бүкiл әуе кеңiстiгiн босатпастан ұшудың ара қашықтықтарын қауiпсiз қамтамасыз ете отырып әуе кемелерiнiң қозғалысына жол берiледi.

      563. КҰЕ бойынша ұшу кезiнде байланыстың үзiлуi жағдайында әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) берiлген биiктiкте (эшелонда) КҰЕ бойынша баратын әуеайлаққа бағыт алады; КҰЕ бойынша тағайындалған әуеайлаққа ұшуды одан әрi жалғастыру мүмкiн болмаса, КҰЕ бойынша қонуға метеожағдайлары мүмкiндiк беретiн қосалқы әуеайлаққа бағыт ұстайды.

      564. Радиобайланыс үзiлген кезде әуе кемелерi қозғалысын басқарған кезде қауiпсiздiктi қамтамасыз ету үшiн, сондай-ақ, әуе кемесi экипажынан (ұшқышынан) "Апатқа ұшырадым" деп берiлген сигналды алған жағдайда ӘҚҚ диспетчерлiк органы өзi жауапты аймақтың шегiнде радиобайланысын өшiру режимiн енгiзуге құқығы бар.

      Бұл жағдайда диспетчердiң командасы бойынша әуе кемелерiнiң экипаждары:

      1) ұшуда ерекше жағдайдың туындауынан басқа реттерде, радио бойынша барлық хабарлар берудi тоқтатуға және тек хабар қабылдауға жұмыс iстеуге;

      2) қабылдау туралы растау берместен диспетчердiң нұсқауларын орындауға;

      3) байланысқа тек диспетчердiң сұрауы бойынша ғана шығуға;

      4) диспетчердiң соңғы нұсқауына сәйкес биiктiктi иелене отырып, тiгiнен жасалатын маневрдi аяқтауға мiндеттi болады.

 **42-тарау. Апатқа ұшыраған әуе**
**кемесi экипажының iс-қимылдары**

      565. Егер ұшу кезiнде әуе кемесiне қауiп төнетiн болса немесе кеме апатқа тап болатын болса, әуе кемесiнiң командирi адамдардың өмiрi мен денсаулығын, сондай-ақ кеменi және ондағы мүлiктi сақтау жөнiнде шаралар қолдануға мiндеттi.

      566. Ұшуға қауiп төндiретiн барлық апатты жағдайларда әуе кемесiнiң экипажы "тану аппаратурасының" ажыратқышын қосу арқылы апатқа ұшырау белгiсiн беруге мiндеттi.

      567. Апатқа тап болғанда белгi беру - "SOS" (апатқа ұшырадым) деген халықаралық бiрыңғай белгiленген белгi беру, "Апатқа ұшырадым" деген ашық мәтiнмен ("МЭЙДЭЙ" халықаралық ұшу кезiнде) радиотелеграф, радиотелефон арқылы берiледi.

      568. Апатқа тап болғанда белгi беру осы кезде пайдаланылатын ӘҚҚ диспетчерiмен байланыс арнасының жұмыс iстеу жиiлiгiнде, сондай-ақ радиотелефон режимiндегi 121,5 МГц халықаралық апат жиiлiктерiнде, немесе:

      теңiз қызметтерiнен сұрау салған кезде радиотелефон режимiндегi 2182 МГц немесе 4125 МГц жиiлiктерiнде берiледi.

      569. Әуеайлақтан тыс мәжбүрлi қонуға шешiм қабылдай отырып, әуе кемесiнiң командирi бұл жөнiнде экипаждың барлық мүшелерiн ескертедi және одан әрi iс-қимылдың тәртiбi туралы нұсқау бередi. Мәжбүрлi қону кезiнде экипаж жерге қонуға (суға қонуға) дейiн жердегi (корабльдердегi) радиостанциялармен радиo арқылы ұдайы сөйлеседi, ал үзiлiс кездерiнде хабарлағыштарды қосулар күйiнде (түймелерiн басқан күйде) ұстайды. Егер бұлар бар болса, пеленгiлеу белгi берулерiнiң автоматты хабар беру құралдары үнемi қосылған жағдайда болады.

      570. Апатқа ұшыраған адамдар өздерiн құтқару үшiн қажеттi барлық шаралардың қолданылатынын бiлуге тиiс, ал әуе кемесiнiң экипажы өздерiнiң iс-қимылымен өздерiн тауып алуды жеңiлдетуге жәрдемдеседi.

      571. Әуеайлақтан тыс қонуға мәжбүр болған әуе кемесiнiң экипажы:

      1) жолаушыларды әуе кемесінен тез арада көшiруге және оларды кемінде 100 м қауiпсiз қашықтыққа алып кетуге;

      2) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетудi ұйымдастыруға;

      3) өзiнiң орналасқан жерiн белгiлеуге немесе нақтылауға;

      4) жақын маңдағы әуеайлақпен, жер үстiндегi немесе ұшақтағы радиостанциялармен байланыс орнату жөнiнде шаралар қабылдауға;

      5) жақын маңдағы әуеайлаққа немесе жергiлiктi билiк органдарына мәжбүрлi қону уақыты, орны, экипаждың, жолаушылардың, әуе кемесiнiң жай-күйi және қажеттi көмек туралы хабарлауға;

      6) өрт шыққан жағдайда оны өрт сөндiрудiң борттағы және қолда бар құралдармен жоюға әрекет жасауға мiндеттi.

      572. Әуе кемесiнiң қонуға мәжбүр болған жерiндегi барлық жұмыстарға экипаж командирi басшылық жасайды.

      573. Қонуға мәжбүр болған жерде қалу немесе ол ауданнан кету жөнiндегi шешiмдi әуе кемесiнiң командирi қабылдайды.

      574. Қонуға мәжбүр болған жерде қалуға мына реттерде:

      1) апаттық белгi немесе оқиға болған жер туралы хабар экипаждың әуеден не жерге қонғаннан кейiн (белгi берудi қабылдау туралы растауды алған-алмағанына қарамастан) берiлген;

      2) орналасқан жердiң дәл анықталмауы, жер жағдайының таныс болмауы және жол қатынасының қиындығы (таулы, орманды, қалың қарлы, батпақты және басқа да жерлер), ең жақын маңдағы елдi мекеннiң бағыты және оның қашықтығы белгiсiз болған;

      3) жолаушылар мен экипаж мүшелерiнiң бiр бөлiгiнiң жарақат алуынан қозғала алмауы, ал оларды тасымалдау үшiн сау адамдардың жетiспеуi;

      4) жер бедерiнiң ашық болуы және әуеден зардап шеккендердiң оңай байқалуы жағдайларында ұсыныс жасалады.

      575. Қонуға мәжбүр болған жерден кетуге мынадай жағдайларда:

      1) орналасқан жердiң белгiлi болуы және ең жақын маңдағы елдi мекенге еркiн жету мүмкiндiгi;

      2) адамдардың өз аяғымен жүруi және жарақаттанған адамдарды тасымалдауға қабiлеттi болуы;

      3) өсiмдiктердiң сирек болуынан әуе кемесi мен ондағы адамдардың байқалу мүмкiндiгi, ал белгi беру құралдарының болмауы;

      4) жолаушылар мен экипаждың денсаулығына табиғи апаттың (өрт, су тасқыны) салдарынан тiкелей қауiптiң төнуi жағдайларында ұсыныс жасалады.

      576. Суға мәжбүрлi қону жағдайында тек ол аялдағаннан кейiн ғана, әуе кемесi командирiнiң бұйрығы бойынша әуе кемесiн тастап кетуге болады, бұл орайда:

      1) экипаж мүшелерi мен жолаушылар арнайы кеудешелердi киюi және әуе кемесiнен шыққан кезде газ толтыру жүйесiн қосуы;

      2) суға топтық құтқарудың жүзу құралдарын тастау;

      3) әуе кемесiнен барлық адамдарды салдарға отырғызу, жарақаттанғандар мен балаларды бiрiншi кезекте көшiру;

      4) азық-түлiктiң, су мен құрал-жарақтардың қорын жүзу құралдарына тиеу;

      5) әуе кемесi суға батып кетпей тұрып одан қауiпсiз қашықтыққа (кемiнде 100 метр) жүзiп кету;

      6) жекелеген салдарда болған экипаж мүшелерi бiр-бiрiне жақын жүзiп келуi және салдарды (екi-үш салдан бiрiктiрiп) ұзындығы 8-10 метр арқанмен байлау керек.

      577. Экипаж мүшелерi талмаусырау, соғылу, қан кету, сыну, тынысы тарылу, буын таюы, күю, үсу, дененiң күюi, улану кезiнде медициналық көмек көрсетуге әзiр болуы тиiс. Егер әуе кемесi жолаушыларының арасында медицина қызметкерлерi болса, онда оларды зардап шеккендерге медициналық көмек көрсетуге тарту қажет.

      578. Апатқа ұшыраған әуе кемесiне көмек көрсету үшiн бағыт алған апат-құтқару көлiк құралдары жер үстiндегi қозғалыстың барлық түрлерiнiң алдында бiрiншi кезекте өту құқығымен пайдаланады.

      Бұл орайда маневр жасау алаңында болатын көлiк құралдары мына ережелердi сақтауы тиiс:

      1) көлiк құралдары мен әуе кемесiн тiркеген көлiк құралдары қонуға кiрген, көтерiлiп ұшатын және рулдеудегi әуе кемелерiне жол бередi;

      2) көлiк құралдары әуе кемелерiн тiркеген басқа көлiк құралдарына жол бередi;

      3) көлiк құралдары жергiлiктi жерлерде қолданылып жүрген нұсқамаларға немесе нұсқаулықтарға сәйкес басқа көлiк құралдарына жол бередi;

      4) 1, 2 және 3-тармақшалардың ережесiне қарамастан көлiк құралдары және әуе кемелерiн сүйрейтiн көлiк құралдары әуеайлақтың диспетчер пунктiнiң бұйрығын орындайды.

 **43-тарау. Экипаждарды қалыптастыру**

      579. Экипажды қалыптастыру кезiнде оның мүшелерiн жинақтаудың бекiтiлген және бос толтырма (олардың кәсiби даярлығына және ӘК-нiң осы түрiндегi жұмыс тәжiрибесiне байланысты) әдiстерi қолданылады.

      Экипажды қалыптастырудың бос толтырма әдiсi, егер әуе кемесiнiң командирi, штурман, бортинженер (бортмеханик), бортрадист (бортоператор, арнайы жұмыс орындаған кезде) мамандығы бойынша нұсқаушы деген рұқсаты болса немесе ӘК-нiң осы үлгiсiнде 500 сағаттан кем емес дербес ұшса қолданылады.

      580. Экипажды қалыптастыруды экипаж мүшелерiн сапалы таңдау жүктелген ұшу бөлiмшесiнiң басшысы жүзеге асырады.

      Экипаж құрамына ӘК-нiң осы үлгiсiнде 200 сағаттан кем емес дербес ұшқан бiреуден артық емес экипаж мүшесiн (бортрадисттен басқа) енгiзуге рұқсат етiледi.

      Бұл талапты сақтамауға ұшу бөлiмшесiнде ӘК-нiң жаңа үлгiлерiн игерудегi алғашқы жылында ғана рұқсат етiледi.

      581. ӘК-нiң жаңадан енгiзiлген командирi бекiтiп берiлген экипажбен 100 сағаттан кем емес ұшуы тиiс.

      582. Бекiтiлген экипаждың бiр адамын ерiксiз ауыстыру кезiнде барлық экипажбен қосымша алдын-ала даярлық жүргiзiледi, ал екi және одан көп экипаж мүшелерiн ауыстырған кезде, экипажбен даярлық жұмыстарын қоспағанда әуе кемесiнде сынақ ұшуы немесе ӘК-нiң осы үлгiсiндегi тренажерда тiкбұрышты бағыт бойынша 2-3 ұшу жүргiзiледi.

      583. Экипажға рұқсат етiлмеген жағдайларда ұшу тапсырмасын орындау қажеттiлiгi кезiнде ұшу күнi экипаж құрамына тексерушiнi (нұсқаушыны) қосуға рұқсат етедi. Экипаж ӘКК ӘК-нiң осы үлгiсiнде 500 сағаттан кем емес дербес ұшуы бap экипажды ұшатын күнi экипаж мүшелерiн ауыстыруға рұқсат етiлмейдi.

      584. Бекiтiлмеген құрамда ұшуға жiберiлген экипаж мүшелерiн ауыстыру қосымша алдын-ала өтетiн және тренажерда дайындықсыз, осы экипаждың құрылуына жауапты ұшу бөлiмшесi бастығының қалауымен жүргiзiлуi мүмкiн.

      585. Ұшқыштар құрамының тұлғасы экипаж мүшесi ретiнде әуе кемелерiнiң үлгiлерi бойынша ұшқыштар құрамын даярлау бағдарламасына (бұдан әрi - ҰКДБ) сәйкес жаттығудан және тексеруден өткеннен кейiн дербес ұшуға жiберiледi.

      586. Ұшу және ұшу-техникалық оқу орындарының курсанттары, студенттерi және тыңдаушылары, cондай-ақ осы үлгiдегi әуе кемесiнде ұшуға куәлiгi нeмece рұқсаты жоқ ұшқыш құрамының адамдары оқу-ұшу даярлық курстарының бағдарламасына (бұдан әрi - ОҰДК) сәйкес экипаж құрамына енгiзiледi.

 **44-тарау. Ұшқыштар құрамы (экипаж)**

      587. Экипаждың ұшқыштар құрамы мынадай шарттарды сақтаған кезде:

      1) қажеттi бiлiктiлiк бағалары бар ұшқыш мамандығының күшi бар куәлiгi бар болғанда;

      2) тренажерлық даярлықтан өтудiң белгiленген мерзiмiнде өткенде;

      3) ұшу тапсырмасын орындау үшiн қажеттi ұшып көтерiлу, ұшу және жұмыс уақытының резервi бар болғанда;

      ұшу жұмыстарында рұқсат етiлген мерзiмнен көп үзiлiс жоқ болғанда, ұшу және ұшақ жүргiзу техникаларының қолданыстағы тексеруi бар болғанда ұшу тапсырмасын орындауға рұқсат берiледi.

      588. Бұған дейiн ұшуды орындаған әуе трассалары және әуеайлақтары бойынша ӘКК-нiң және (немесе) штурмандардың дербес ұшуына:

      1) тегiс және қыратты жерлерде бiр реттен кем емес;

      2) таулы жерлерде, Заполярья аудандарында және таулы жерлердегi әуеайлақтарда - екi реттен кем емес ұшқаннан кейiн рұқсат етiледi.

      Егер әуе кемесiнiң командирi немесе штурман сапқа ену кезеңiнде стажер ретiнде әуеайлақтарда ұшуды орындаса, онда бұл әуеайлақтарда ұшуға мiндеттi емес.

      ӘКК-нiң және штурмандардың осындай сыныптағы әуе кемесiнде ұшса нeмece стажер ретiнде ұшса тегiс және қыратты жерлердегі әуеайлақтарда және трассалар бойынша ұшу қажеттiлiгi туралы шешiмдi экипаждың даярлық деңгейiне байланысты ұшу бөлiмшесiнiң командирi қабылдайды.

      589. ӘКК-нiң және I сыныпты штурмандардың аэродромдарда және трассалар бойынша дербес ұшуына рұқсат тасымалсыз жүргiзiледi (ұшу мiндеттi болып табылатын арнаулы тiзбеде көрсетiлген, оның iшiнде таулы жерлердегi әуеайлақтарды есептемегенде).

      590. ӘК-нiң бiрнеше үлгiсiнде ұшуды орындаған басшы ұшқыш және ұшқыштар құрамы тұлғаларын ұшуға рұқсат етудi тексеру әрбiр әуе кемесiнiң үлгiсi бойынша жеке жүргiзедi; штурман әуе кемесiнiң жоғары үлгiсiнде тексерiлгеннен кейiн есепке алынады.

      591. Авиация мамандарын нұсқаушылық жұмысқа рұқсат беру Қазақстан Республикасының жоғары авиация оқу орындарында олар арнаулы курстардан өткеннен кейiн арнаулы бағдарлама бойынша жүзеге асырылады. Нұсқаушылық жұмысқа берiлген рұқсат ұшу куәлiгiнде арнаулы белгiмен ресiмделедi.

      592. Ұшу жұмысында үзiлiсi бар әуе көлiгiн пайдаланушы ұшқыш құрамының мамандарына рұқсат беру осы Ереженiң және уәкiлеттi орган бекiткен, Қазақстан Республикасының Азаматтық авиациясында ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөнiндегi нұсқаулықтың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

      593. Басшы-ұшқыш, нұсқаушы және тексеру құрамының тұлғалары:

      1) ұшқыштар - 3 үлгiден көп емес;

      2) штурмандар - 4 үлгiден көп емес;

      3) бортинженерлер (бортмеханиктер) - 3 үлгiден көп емес;

      4) басқа мамандар - 3 үлгiден көп емес, бұл орайда, I сыныпты әуе кемелерінде - 2 үлгiден көп емес ӘК-де ұшуға рұқсат етiледi.

      594. I сыныпты ұшқыштар әуе кемесiнiң сыныбына тәуелсiз ұшақтардың 2 үлгiсiнде немесе тiкұшақтардың 2 үлгiсiнде ұшуды орындай алады. Пайдаланылатын ұшақтардың үлгiлерi бiр сыныптан артық ерекшеленбеуi керек. Дисплеймен және стрелкалы аспаппен жабдықталған ӘК-де қатар ұшуға тыйым салынады.

      595. I сыныпты штурмандар мен бортинженерлер (бортмеханиктер, І және II сыныпты бортрадистер ӘК-нiң сыныбына тәуелсiз ӘК-нiң екi үлгiсiнде де ұшуды орындай алады, бұл орайда, ӘК-нiң барлық түрлерi бiр сыныптан артық ерекшеленбеуi тиiс.

      596. Бортоператорлар әр ӘК-нiң үлгiсiнде 300 сағаттан кем емес ұшуы бар болған жағдайда, ӘК-нiң сыныбына тәуелсiз ӘК-нiң екi үлгiсiнде де ұшуды орындай алады.

 **45-тарау. Ұшқыштар құрамын тексерулер**

      597. Ұшқыштар құрамын тексерулер:

      1) ӘК-нiң жаңа игерiлген үлгiсiнде ұшуға рұқсат беру;

      2) сапқа енгiзiлгеннен кейiн дербес ұшуға рұқсат беру;

      3) тиiстi метеорологиялық жағдайда және тәулiк уақытында ұшуға рұқсат беру;

      4) ұшуға және қонуға бет алу үшiн метеорологиялық минимумды растау;

      5) ӘК-де орнатылған жабдықтар мен жүйелердi пайдалана отырып ұшуға рұқсат беру;

      6) мамандығы бойынша бiлiктiлiгiн анықтау, көтеру немесе растау мақсатында жүргiзiледi.

      Сондай-ақ, ұшу жұмыстарындағы үзiлiстен кейiн, шассидiң басқа түрiмен әуе кемесiне ауысқан кезде, экипаж құрамы өзгерген жағдайда, азаматтық авиация ұйымдары (қызметтерi) командирлерiнiң (бастықтарының) көрсетуiмен анықталатын жағдайларда тексеру жүргiзiледi.

      598. Ұшқыш құрамының бiлiктiлiгiн растауға арналған тексеру:

      1) I және II сынып мамандарына - жылына бiр реттен жиi емес;

      2) III сынып мамандарына - алты айда бiр реттен жиi емес;

      3) осы үлгiдегi ӘК-де жұмыс iстеген алғашқы жылы ӘК-нiң командирiне және экипаж мүшелерiне - сыныбына тәуелсiз үш айда бiр реттен жиi емес жүргiзiледi.

      599. Тексерушi (ұшқыш) ӘК-нiң бортында басшы болып табылады, өндiрiстiк ұшуларды орындау кезiнде тексерудiң мақсатына байланысты (ҰКДБ көзделген, тексерушi ұшқыш орындығына отырмайтын жағдайларды қоспағанда) сол немесе оң жақтағы ұшқыш орындығына отырады.

      Экипаж құрамында тексерушiсi бар ұшуды жоспарлаудың, тексерушiнi экипаж құрамына енгiзудiң, тексерушiге қойылатын талаптың, оның мiндеттерiнiң тәртiбi және жауапкершiлiгi Қазақстан Республикасының Азаматтық авиациясындағы ұшу жұмыстарын ұйымдастыру жөніндегі нұсқаулықпен анықталған.

      600. Мамандығы бойынша экипаж құрамына енгiзiлген тексерушi (ұшқыштан басқасы) ӘК-нiң командирiне бағынады және тексеру мақсатына байланысты өз қалауы бойынша кабинадан орын таңдап отырады.

      601. Экипаж құрамында тексерушi (нұсқаушы) бap ұшулар үшін бөлiмшелерiнiң (қызметтерiнiң) жылдық және айлық жоспарларына сәйкес және жоғары тұрған басшылардың тапсырмалары бойынша жоспарланады және жүзеге асырылады.

      602. Басшы-ұшқыш, нұсқаушы және тексеру құрамының тексерушi ретiнде экипаж құрамына енгiзiлуi үшiн:

      1) ұшу бөлiмшесiнiң тиiстi басшысы (командирi) қол қойған ұшуға деген тапсырмасы;

      2) азаматтық авиация маманының күшi бар куәлiгi;

      3) осал үлгiдегi әуе кемесiндегi нұсқаушылық жұмысқа рұқсаты;

      4) осы үлгiдегi әуе кемесiндегi жұмыстың осы жұмысты орындауға рұқсаты;

      5) азаматтық авиация маманының сыныбы тексерiлушiнiң сыныбынан (мамандығы бойынша) төмен болмауы;

      6) өзiнiң жеке минимумы тексеретiн әуе кемесi командирiнiң минимумнан төмен немесе бiрдей;

      7) ұшу алдындағы демалысы Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы қызметкерлерінің жұмыс уақыты және демалыс уақыты туралы бекiтiлген талаптарына сәйкес болуы тиiс.

      603. Басшы ұшқыш нұсқаушы және нұсқаушылар құрамындағы адамдарға ұшатын күнi ұшуға, тағы да бiр экипаждан басқа экипажға ұшу тапсырысын орындаған кезде ауысуға, жоғарыдағы басшылардың рұқсатынсыз тыйым салынады.

      604. Өндірістік немесе әдістемелік ұшуды орындайтын экипаж құрамына сапқа кіру бағдарламасы бойынша ұшуларды орындайтын бір ғана тексерушіні немесе нұсқаушыны жіберуге рұқсат етіледі. Ұшуға рұқсаты бар азаматтық және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды тұлғалары тексеру жүргізу кезінде экипаж кабинасында бос орын болған кезде басқа тексерушінің болуына қарамастан экипаж құрамына енгізіледі.

      Экипаждағы ұшқыштар құрамы тұлғаларының ішінен тексерушілердің жалпы саны екеуден артық болмауы тиіс.

      Азаматтық және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның ұшуға рұқсаты бар лауазымды тұлғалары мамандығын көрсете отырып, тексеру жүргізу кезінде әуе кемесі экипажының кабинасында болу құқығымен ұшу тапсырмасының «Тексерушілер» деген бағанына, ал мұндай рұқсаты жоқтар әуе кемесін пайдаланушылармен келісім бойынша бос орындар болған кезде жолаушылар салонында болу құқығымен «Қызметтік жолаушылар» деген бағанына жазу арқылы ұшу тапсырмасына белгіленген тәртіппен енгізілуі мүмкін.

      Ескерту. 604-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      605. Ұшуға даярлық процесiнде тексерушi тексерудiң мақсатын және ұшу бағытын нақтылайды, сондай-ақ экипаждың ұшу алдындағы даярлығына өзi қатысады ұшу кезiнде оның тапсырманы орындауға деген даярлығын анықтайды.

      606. Тексерушi жұмыс орнын иеленiп отырған экипаж мүшесiнiң функциясын толық көлемде орындайды.

      607. Тексерушiге өндiрiстiк ұшуды орындау кезiнде авариялық жағдай немесе жүйелердiң, жабдықтардың және аспаптардың жұмыс iстемейтiндiгiне елiктеме жасауға рұқсат етiлмейдi.

      608. Тексерушi мынадай жағдайларда:

      1) қабылдаған шешiмiнiң негiздiлiгiне;

      2) әуе кемесiн ҰПБ талаптарын (өз мамандықтары бойынша) барлық экипаж мүшелерiнiң тиянақты орындауына;

      3) қойылатын бағалардың және ұсынылатын қорытындылардың объективтiлiгiне;

      4) тексеруден өткен маманның кәсiби даярлығы және дағдысы басшылыққа алынатын құжаттардың талаптарына сәйкестiгiн анықтаудағы дұрыстығына жауап бередi.

      609. Ұшу аяқталғаннан және ӘК командирiнiң талдауынан кейiн тексерушi экипаж мүшелерi жiберген ауытқуларды, қателердi және олардың себептерiн талдайды, экипаж жұмысына баға бередi және ұшуларды талдағаннан кейiн "Жаттығуға арналған тапсырма" журналына, тексерiс өткен экипаж мүшелерiнiң ұшу кiтапшасына тиiстi жазба жазады.

      Тексерушi ұшуды орындағаннан кейiн үш күндiк мерзiмде (немесе iссапар тапсырысы аяқталғаннан кейiн) тапсырма берген лауазымды тұлғаға тексерудiң қорытындылары туралы хабарлауға мiндеттi.

      610. Ұшқыштар құрамының осы Ереженi және ұшу жұмыстарын реттейтiн басқа құжаттарды орындауын бақылау үшiн экипаж кабинасында болу құқығымен ұшқыш мамандығы бар, бiрақ әуе кемесiнiң осы үлгiсiнде ұшуды орындауға жiберiлмеген, олардың тиiстi тапсырмасы және жеке тұлғасын куәландыратын тиiстi құжаттары бар лауазымды тұлғаларды, сондай-ақ басшы-ұшқыш және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын пайдаланушылардың құзырында болатын барлық экипаждар үшiн авиация әкiмшiлiгiнiң мемлекеттiк уәкiлеттi органының инспекторлық құрамының тұлғалары ұшуға берiлетiн тапсырмаға (тапсырманың нөмiр өзгерген артқы жағына жазылады) енгiзiледi.

      611. Ұшуларды талқылау ұшу қауiпсiздiгiнiң, кәсiби даярлықтың, авиациялық бөлiмшелер мен экипаж қызметiнiң тиiмдiлiгi мен сапасы деңгейiн арттырудың негiзгi нысандарының бiрi болып табылады.

      612. Ұшуларды талқылау мынадай мақсаттарда:

      1) қауiпсiздiк, тұрақтылық және экономикалық тиiмдiлiк деңгейiн бағалау;

      2) экипаж құрамы мүшелерiнiң ұшуға даярлық дәрежелерiн талқылау және бағалау;

      3) әрбiр экипаждың және жалпы ұшқыш бөлiмшесiнiң жұмыстарын бағалау;

      4) ұшуды қамтамасыз ететiн жұмыс сапасын және қызметтердiң өзара әрекет етуiн бағалау;

      5) ұшқыш, диспетчер және инженер-техника құрамының кәсiптiк дайындығын жетiлдiру;

      6) авиациялық оқиғалардың және қақтығыстардың алдын-алу жөнiнде iс-шараларды әзiрлеу жүргiзiледi.

      613. Ұшуларды талқылау мына мерзiмдерде:

      1) экипажда ұшқаннан кейiн - ұшуға арналған тапсырманы орындағаннан кейiн;

      2) әуекомпаниясының нұсқаушылық басшы-ұшқыш және нұсқаушы құрамында - айына 1 реттен жиi емес;

      3) экипажбен, қозғалыс қызметiнiң, инженерлiк-техникалық және басқа қызметтердiң қызметкерлерiмен - тоқсанында 1 рет жүргiзiледi.

      Бұдан басқа, авиакомпания басшыларының шешiмiмен жоспардан тыс кез келген жоспардан тыс талқылау жүргiзiлуi мүмкiн.

      614. Талқылауды ұйымдастыруды даярлауды және өткiзудi ұшу бөлiмшелерiнiң (қызметтерiнiң) басшылары жүзеге асырады.

      Талқылаудың мазмұны және талқылау өткiзген командирдiң нұсқаулары оларға қатысты барлық ұйымның, бөлiмшенiң ұшу және командалық-басшы құрамның назарына жеткiзiлуi тиiс.

      615. Экипаждағы (экипажбен бiрге) ұшуды талдауды ӘКК (тексерушi) жүргізеді.

      Экипаж жұмысына берген бағасы мен қорытындыларын ӘКК ұшудың тапсырмасына жазады және тiкелей командирге немесе (ол болмаған кезде) кезекшi командирге баяндайды.

 **46-тарау. Ұшуларды орындау**

      616. ӘК-нiң кемесiнiң әрбiр ұшуы белгiленген тәртiпте бекiтiлген ұшу жоспарына сәйкес орындалады. Ұшу тапсырмасы әуе кемесi командирiнiң ұшуды орындау құқығын беретiн құжат болып табылады.

      617. ФЖП тапсырғаннан кейiн және ӘҚҚ тиiстi органынан ұшуға рұқсаты болғанда ғана АҰЕ үшiн әуе кемесiнiң сыныпталған әуе кеңiстiгiндегi ұшуы орындалады.

      618. Елдi мекендердiң үстiнен әуе кемесiнiң ұшуы әуе кемесiнiң iстен шыққан жағдайда елдi мекендерден тыс жерде қонуға мүмкiндiк беретiн биiктiкте орындалады.

      619. Мемлекеттiк табиғат қорықтарынан 2000 метрден төмен ақиқат биiктiктегi аумақта (cу немесе жер кеңiстiгiнде), осындай қорықтар қарамағына жататын тиiстi мемлекеттiк органдардың келiсiмiнсiз ұшуға рұқсат етiлмейдi.

      620. Дыбыстан жылдам ұшатын әуе кемелерiнде ұшу 11100 метрден төмен емес эшелондарда ұшуға рұқсат етiледi. 11100 метрден төмен эшелондағы ұшу тек қана арнайы аймақтарда орындалады.

      Дыбыстық кедергi әуе кемесiмен мемлекеттiк табиғат қорықтары аумақтарының өтуiне рұқсат етiлмейдi.

      621. Әуе кемесi екендiгiн бiлдiру үшiн, сондай-ақ құстармен соқтығысудың алдын алу үшiн ұшу кезiнде күндiз және түнде шамдары iске қосылуы мүмкiн. Қозғалтқыш iске қосылған кезден бастап тоқтағанға дейiн күндіз және түнде жарқырайтын маяктар iске қосылуы тиiс.

      622. Ұшуды орындау процесi әр ұшудың кезең-кезеңмен бөлiну арқылы мынадай кезеңдердi қарастырады: дайындық, тiркеп сүйреу, iске қосу, рульдеу, көтерiлiп ұшу, биiктiктi алу, бағыт бойынша ұшу, әуеайлаққа жақындау және қону қонғаннан кейiнгi рульдеу немесе тiркеуге алу.

      623. Жүргiзу кезеңiнде, биiктiктi алғанда, төмендегенде, қонуға бет алғанда және қонғанда экипаж мүшелерiне ұшуды орындаумен байланысты емес жұмысты және келiссөздердi жүргiзуге тыйым салынады.

      624. ӘК-нi тiркеп сүйреу АТТПЖН белгiленген ережелерге сәйкес, ИАҚ жауапты тұлғаларының мiндеттi екi жақты радиобайланысымен жүзеге асырылады. Тiркеп сүйреудi аэронавигациялық оттарын жағып жүргiзедi.

      Әуе кемесi басқа әуе кемесiн немесе басқа бiр затты тiркеп сүйремейдi, әуе жолына қызмет көрсетудiң тиiстi мүшесiнен алынған тиiстi ақпаратында және/немесе рұқсатында көрсетiлгендей, тиiстi өкiлеттi органмен белгiленген талаптарына сәйкес орындалатын тiркеп сүйреудi қоспағанда, тiркеп сүйрей алады.

      625. Қиын метеорологиялық жағдайларда, көрiнуi 400 метрден кем немесе әуе кемесiнiң жүруiне және арнайы көлiкпен маневр жасау алаңында бөлу сызығы көрiнбейтiн жағдайда, (қар астында қалған немесе басқа себептен) әуе кемесiнiң рульденуi ерiп жүретiн жарық сигнал құралдарымен жабдықталған және әуе кемесiнiң экипажымен байланыс жасайтын радиостанциясының автомашинасымен ("FOLLOW МЕ") жүзеге асырылады.

      Әуе кемесiнiң "ауыр" және "орташа" санаттары түнде рульдеу кезiнде, метеорологиялық жағдайларға қарамай, ерiп жүретiн автомашинамен жүргiзiледi; басқа әуе кемелерi - экипаждың сұрауы бойынша жүргiзiледi.

      Маневр алаңында рульдеудi орындайтын әуе кемесi, егерде әуежайдың диспетчерлiк пункттен басқа нұсқау болмаса, рульдеу кезiнде стоп сызығында тоқтайды және шамдар жанғаннан кейiн қозғалысты бастайды.

      626. Экипажға рульдеуге рұқсат етiлмейдi, егер:

      1) тежегiш жарамсыздығының белгiлерi немесе тежегiш жүйесiнiң қысымы белгiленген мөлшерiнен төмен болса;

      2) диспетчерден рульдеуге немесе/және әуе кемесiн басты рульдеуге шығаруын ИАҚ жауапты тұлғасынан рұқсат алмағанда;

      3) әуе кемесiнiң тұрақтарының немесе рульдеу жолында қанағаттанарлықсыз жай-күйi кедергiлерi бар болғанда рульдеудiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпейдi.

      627. Ұшуды орындауға деген Старт (Мұнара) диспетчерiнiң рұқсаты бiр мезгiлде диспетчерлiк рұқсаттарда көрсетiлген шеңбер немесе эшелон биiктiгiн алу рұқсаты болып табылады.

      628. Экипажға, егер:

      1) көтерiлiп ұшу бағытында ұшу қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн қауiптi метеорологиялық жағдай немесе құстардың шоғырлануы орын алса;

      2) қатты жаңбырлы жауын-шашында метеорологиялық көрiнiс 600 метр болатын жағдайда (жарығы жоғары шамдардың көрiнуi есептелмейдi);

      3) көтерiлiп ұшу үшiн нақты көру мүмкiндiгi әуе кемесiнiң осы үлгiсi үшiн (әуе кемесiнiң осы үлгiсi үшiн) әуежай минимумынан белгiленгеннен төмен болса;

      4) ҰҚЖ қабаты ұшу алаңын пайдаланудың белгiленген талаптарына сай болмаса;

      5) ӘК-нiң үстiңгi қабаты мұз, қырау немесе ылғалды қар басқан және әуе кемесiне өңдеу жүргізілмесе;

      6) әуе кемесiнiң ұшу массасы және тепе-теңдiгi көтерiлiп ұшудың нақты жағдайларында рұқсат етiлетiн шегiнен асып кетсе;

      7) басқа әуе кемесi екiншi айналымға өтсе;

      8) ұшу жолағының алдында кедергi бар болса көтерiлiп ұшуға рұқсат етiлмейдi.

      629. Әуе кемесiнiң көтерiлiп ұшуы әдетте, ҰҚЖ-ның басынан басталады. Мынадай жағдайларда, егер:

      1) бұл осы әуежайда ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулығымен көзделсе;

      2) екпiн басталысының орнынан әуе кемесiнiң айырылуына дейiн ұшу сипаттамасы керектi әуе кемесiнiң көтерiлiп ұшу массасының ара қашықтығына сәйкес болса ұшу-қону жолағының басынан бастамауға рұқсат етiледi.

      630. Iлеспе жел кезiнде әуе кемесiне ұшуға, егер бұл осы әуеайлақтағы ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және әуе кемесiнiң осы үлгiсiнiң ҰПБ-да көзделсе рұқсат етiлуi мүмкiн.

      631. Егер әуе кемесi көтерiлiп ұшу кезiнде берiлген бағыттан ауытқыса және жермен жүруi қауіпсiздiктi қамтамасыз етпесе, ұшу тоқтатылуы тиiс. ӘК жылдамдығына аз есептелген жылдамдықпен көтерiлуге рұқсат етiлмейдi.

      632. Әуе кемесi жылдамдық алған сәттен және 200 метр биiктi алғанға дейiн ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында талап ететiн жағдайларды қоспағанда экипажға және старт (Мұнара) диспетчерiне радиобайланыс жасауға болмайды.

      633. Бағыт бойынша ұшқан кезде метеорологиялық қауiптi аймақты айналу мүмкiндiгi жоқ болған жағдайда, әуе кемесiнiң командирi әуе кемесiн қауiптi аймақтан жедел шығарып, ұшып шыққан пунктке қайтып оралуы тиіс немесе жақын орналасқан жарамды әуежайға қайтуы туралы қабылдаған шешiмдi ӘҚҚ диспетчерлiк органына хабарлай отырып, қонуды жүргiзедi.

      634. Жету әуеайлағына дейiн ұшуды жалғастыруға мүмкiндiк бермейтiн себептер бойынша ұшып шығу әуеайлағына уақтылы қайтару немесе қосалқы әуеайлаққа қону әуе кемесi командирiнiң (ұшқышының) дұрыс шешiмi ретiнде бағалануы тиiс.

      635. Баратын әуежайға метеожағдайларға немесе басқа себептермен қона алмайтын болса, әуе кемесiнiң командирiне, ШҚБ-дан белгiлi әуежайдағы АНҚ басқа қор әуежайына дейiн жететiн, ауа райы минимумынан төмен болмайтын жағдайда басқа әуежайға ұшуына рұқсат берiледi.

      636. Егер әуе кемесiнiң бортында отын мөлшерi, аэронавигациялық және метеорологиялық жағдайы баратын әуеайлықтың ШҚБ-дан қосалқы әуеайлаққа өтудi қамтамасыз етпейтiн болса, әуе кемесiнiң командирiне:

      1) отын құю үшiн аралық жақын әуеайлаққа қонуды жүргiзуi;

      2) қосалқы әуеайлаққа өту шегiне дейiн ұшу құқығы берiледi.

      637. Өту көкжиегiнен баратын әуеайлаққа дейiн ұшуды жалғастыруға деген шешiм қабылдануы мүмкiн, егер:

      1) баратын әуеайлақтағы нақты ауа райы минимумнан төмен болмаса;

      2) ұшып келген уақытқа дейiн ауа райы болжамымен қосалқы әуеайлақтағыдай метеорологиялық жағдайдың болуы (төменгi шегiнiң бұлт биiктiгi 50 метрге дейiн, көру мүмкiндiгi 500 метр минимумнан жоғары немесе төменгi шегiнiң бұлттан биiктiгi 90 метр және көру мүмкiндiгi 1000 метрден төмен емес, егер, қосымша әуеайлақ санатталған минимуммен пайдалануға жiберiлсе);

      3) баратын әуеайлақтың әуе кемесiн қабылдау үшiн техникалық жарамдылығы туралы растауды алса.

      638. Өту көкжиегiнен ұшып өткенге дейiн экипаж ӘҚҚ-ның диспетчерiне, баратын әуеайлаққа дейiн ұшу жалғасса немесе қосалқы әуеайлаққа өтуiне қабылдаған шешiм туралы хабарлайды.

      639. Өту эшелонынан әуе кемесiнiң төмендеуiне және қонуға бет алу, егер қону әуеайлағында:

      1) жердегi желдiң жылдамдығын және оның бағыты мен екпiндерiн есепке алып, сондай-ақ ҰҚЖ үстiңгi бетiнiң жағдайы және тiркесу коэффицентiнiң мәнi белгiленген шектеулерден аспайтын жағдайда;

      2) ҰҚЖ-да көру мүмкiндiгi (көру мүмкiндiгi) әуе кемесiнiң осы үлгiсiнiң қонуына арналған әуеайлақтың минимумынан төмен болмаса;

      3) бұлттарының төменгi шекарасының биiктiгi (тiгiнен көру мүмкiндiгi) шешiм қабылдау биiктiгiнен 3/4 кем болмаса;

      4) ұшу-қону жолағының жай-күйi белгiленген талаптарға жауап беретiн болса рұқсат етiледi.

      640. І санаттық минимум бойынша әуе кемесiнiң төмендеуi өту эшелонынан және қонуға бет алу бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi (тiгiнен көру мүмкiндiгi) шешiм қабылдау биiктiгiнен 3/4 кем болмаған кезде, ал II және III санаттағы минимум бойынша - бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгiне тәуелсiз, осы ҚР ӘК ҰНЕ 42-тармағының талаптарына сай болғанда рұқсат eтiледi.

      641. Экипаж АЖБР-ден ұшып шыққанға дейiн қонуға және ҰҚЖ табалдырығына дейiн 1000 метрден кем емес қашықтауға дайындығы туралы қону диспетчерiне хабарлауы, қонуға рұқсат алу немесе екiншi айналымға кетуi туралы хабарлауы тиiс.

      642. ГЕН-нен қонуға дейiн әуе кемесiнiң ұшу кезiнде берiлген траекторияны ұстау бойынша қызмет көрсету ӘҚҚ диспетчерiнiң нұсқауы мен ақпараты экипаж тарапының растауынсыз қабылдануы мүмкiн.

      Төмендеуге және қонуға рұқсат беру (рұқсат бермеу) туралы хабарды әуе кемесiнiң экипажы растауға мiндеттi.

      643. Қону алдындағы ұшу кезiнде ӘК командирi әуе кемесiнiң төмендеуiн тоқтатуға және екiншi айналымға кетуге тиiс егер:

      1) қонуды орындау қауiпсiздiгiне қатер төндiретiн қауiптi метеорологиялық жағдай немесе құстардың топталуы байқалса;

      2) қатты жауын-шашын жағдайында метеорологиялық көру мүмкiндiгi 1000 метрден төмен болса (ЖҚО бойынша көру мүмкiндiгiнiң мәнi есепке алынбайды);

      3) төмендеу глиссадасын ұстап түру үшiн қозғалтқыштардың (қозғалтқыштың) жұмыс режимiн атаулыға дейiн арттыру қажет болса;

      4) осы ҚР ӘК ҰНЕ 42-тармағында көрсетiлген шектi мәннен төмен қонудың iс жүзiндегi жағдайлары туралы хабарды экипаж алғанда;

      5) жақындау оттарымен сенiмдi көзбен көру байланысын немесе басқа да қону бағыты бойынша бағдарларымен жерге қауiптi сигнализациясының қосылуы;

      6) АЖБР ұшып кеткеннен кейiн бағыт бойынша немесе глиссададан ауытқыса және асыратын болса немесе вертикальдық жылдамдықты рұқсат етiлетiндей мөлшерден асыратын болса;

      7) ШҚБ-ға дейiн жақындау оттарымен (ұшу-қону жолағының оттарымен) немесе жер бетiндегi бағдарлармен қажеттi көзбен шолу байланысы белгiленбесе;

      8) ШҚБ-ға қол жеткiзу кезiнде кеңiстiктегi әуе кемесiнiң орналасуы немесе ұшу-қону жолағына қарағанда оның қозғалу параметрлерi қону қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпегенде;

      9) ҰПБ-ға сәйкес рұқсат етiлетiн ең төменгi кету биiктiгiне дейiн ШҚБ-дан төмендеу кезiнде жақындау оттарымен немесе жер бетiндегi бағдарлармен көзбен шолу байланысын жоғалтқанда;

      10) әуе кеңесiнде немесе ұшу жолағында ұшу қауiпсiздiгiне және қонуға қауiп туғызатын кедергiлер пайда болғанда;

      11) қонуға деген есептеме оның орындалу қауiпсiздiгiн қамтамасыз етпегенде;

      12) ШҚБ-ны алғанға дейiн қону (Мұнара) диспетчерiнен қонуға рұқсат алмағанда тоқтатады.

      Екiншi айналымға өту әуе кемесi командирiнiң сауатты шешiмi ретiнде бағалануы тиiс. Ешбiр лауазымды тұлға екiншi айналымға кетуi туралы әуе кемесi командирiнiң шешiмiне талас тудыруға, сондай-ақ оған әкiмшiлiк iс-қимыл шараларын қолдануға құқығы жоқ.

      644. Экипаж әуе кемесiнiң қонуын ҰПБ және Экипаж мүшелерiнiң өзара әрекет етуi және жұмыс технологиялары жөнiндегi нұсқаулықтың талаптарына сәйкес әуе кемесiнiң есептiк қону массасының белгiленген нормативтерiнiң шегiнде қону аймағында жүргiзуi тиiс.

      Қажеттi қону арақашықтығы метеорологиялық жағдайға және ҰҚЖ-ның жай-күйiне байланысты әуе кемесiнiң есептiк қону массасын ала отырып, есептеледi.

      Есеп ҰҚЖ-ның жұмыс ұзақтығының шегiнде әуе кемесiнiң тоқтауын көздейдi.

      645. Әуе кемесiнiң түнгi уақытта қонуы, ереже бойынша, қону фараларының жағылуымен орындалады. Жарықты экран беретiн тұманды және басқа да метеоқұбылыстар кезiнде қону, фараны жағу биiктiгiн және оларды қолдану тәртiбiн әуе кемесiнiң командирi анықтайды.

      646. Iлеспе жел кезiнде әуе кемесiнiң қонуына, егер де бұл осы әуеайлақта ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықта және ӘК-тiң осы үлгiсi ҰПБ-да көзделсе рұқсат етіледi.

      647. Экипаж әуе кемесiн тұраққа рульдеудi әуеайлақта рульдеу белгiленген схемасына сәйкес, (Мұнараны) рульдеу немесе сүйемелдеу автомашинасы диспетчерiнiң нұсқауы бойынша жүзеге асырылады.

      648. 4-сыныпты әуе кемелерi және/немесе тiкұшақ ұшуға немесе қону орнына қайтуына топ құрамында ұшуды мына жағдайда орындай алады, егер топқа кiретiн басқа кемелердiң командирлерiмен алдын-ала келiсiм болса, бақылау әуе кеңесiнде топ ұшу, тек әуе жол қызметiнiң тиiстi өкiлеттi мүшесiнiң көрсеткен талаптарымен орындалады. Көрсеткен талаптарға мыналар кiредi:

      1) бiр әуе кемесi навигация және орналасқан жерi туралы ақпаратты ұсыну көзқарасы тұрғысында топ ұшуды орындағанда;

      2) топтағы әуе кемелерiнiң арасындағы эшелондауды қамтамасыз етудi әуе кемесiнiң жетекшi командирi және топтағы басқа әуе кемелерiнiң командирлерi жауап бередi және оны қамтамасыз ету кезiнде өту кезеңдерi әуе кемелерiне топта өз орнын алу үшiн, сондай-ақ қосылу және айырылу кезiнде мaнeвp жасалғанда есепке алынады;

      3) әрбiр әуе кемесi жетекшi әуе кемесiнен бүйiрлiк және көлденең жазықтықтарда 1 км аспайтын және тiк жазықтықта 30 метр қашықтықта болады.

      649. Әуе кемесi әуежайдан немесе қону алаңынан ұшуы кезiнде ӘҚҚ органының диспетчерiмен жердегi байланыс құралы жоқ әуежай тұрған ауданнан (отырғызу алаңы), әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы), борттық радиобайланыс құралын қолданып, ӘҚҚ органынан тiкелей немесе басқа ӘҚҚ мүшелерiнен, мемлекеттiк авиация ұшу командалық пункт басқармасы немесе ұшуда болатын әуе кeмeлepi арқылы талап етiп ұшуға, диспетчер рұқсатын алады.

      Жердегi әуе кемесiнiң бортынан радиобайланысын орнатуға мүмкiндiк болмағанда, диспетчер рұқсатын әуе кемесi ұшқаннан кейiн алуы мүмкiн. Мұндай жағдайда, әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) жақын ӘҚҚ диспетчерлiк немесе ұшуларды басқару командалық пункт ұшатын орнын және уақытын хабарлауға мiндеттi. Жерде байланыс құралы болмаған кезде әуеайлақтан (отырғызу алаңынан) ұшуды орындауға рұқсат алудың өзгеше тәртiбi ӘҚҚ тиiстi аймағының (аудандарында) әуеайлақтарда (аэроторапта) ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықпен анықталады.

      650. Әуе кемелерi белгiленген шектеулер шарттарына сәйкес немесе аумағының үстiнде осындай аймақтар белгiленген мемлекеттiң рұқсатымен орындалатын ұшуларды қоспағанда, олар туралы ақпарат тиiстi түрде жарияланған тыйым салынған аймақта немесе ұшуларды шектеу аймағында ұшуларды орындамайды.

      651. Әуе қатынасы туралы халықаралық шарттардың негiзiнде орындалатын Қазақстан Республикасы әуе кемелерiнiң және шетел мемлекеттерi әуе кемелерiнiң халықаралық тұрақты ұшулары бекiтiлген ұшу кестесi бойынша жүргiзiледi.

      652. Азаматтық әуе кемелерiнiң халықаралық ұшулары белгiленген халықаралық әуе трассалары бойынша орындалады. Халықаралық ұшуды орындайтын әрбiр әуе кемесi бортында Қазақстан Республикасының заңдарымен белгiленген тиiстi кеме құжаттары болуы тиiс.

      653. Қазақстан Республикасы әуе кемелерiнiң және шетелдiк мемлекеттердiң әуе кемелерiнiң ұшуын, сондай-ақ Қазақстан Республикасының аумағында олардың қонуы шекара әскерлерiнiң бақылау-өткiзу бекетi және кедендiк тексеру бекетi бар халықаралық ұшулар үшiн ашық әуежайларда жүргiзiледi.

      654. Мемлекеттік және (немесе) орыс тілдерін меңгермеген және Қазақстан Республикасының әуежайында (әуеайлағында) қонуды жоспарлаған халықаралық мәртебесі жоқ шетелдік әуе кемесінің экипажы қауіпсіздік үшін әуе кемесінің бортында Қазақстан Республикасы ұшқышының немесе штурманының қолданыстағы куәлігі бар тұлғамен қамтамасыз етіледі. Әуе кемелерін жүргізуге рұқсат етілген ұшқыштар құрамы тұлғаларының тізбесін Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясының мүдделі ұйымдарының ұсынымы бойынша азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган анықтайды.

      Ескерту. 654-тармақ жаңа редакцияда - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      655. Әуе кемелерiнiң экипаж мүшелерi халықаралық ұшулардың алдында және аяқтағаннан кейiн кедендiк тексеруден, төлқұжаттық бақылаудан және тиiстi мемлекеттiк органдармен белгiленген басқа да рәсiмдерден өтуi тиiс.

      656. Әрбiр халықаралық ұшу ӘҚҚ органынан белгiленген тәртiппен алынған ұшуға рұқсаты (clearance) болуы кезiнде және ұсынылған ұшу жоспарына (flght plan) сәйкес жүргiзiлуi тиiс.

      657. Қазақстан Республикасы әуе кемелерiнiң экипаждары халықаралық ұшуларды орындау кезiнде:

      Қазақстан Республикасының әуе кеңістiгiн пайдалану туралы ережесiн, осы Ереженi және Халықаралық әуе трассалары бойынша аэронавигациялық ақпараттар жинақтарын және халықаралық стандарттар мен ИКАО ұсынымдарына сәйкес халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияны (1944 жылғы Чикаго конвенциясын) басшылыққа алады;

      Егер Қазақстан Республикасы әуе заңдарының және осы Ереженiң қағидаттары ИКАО стандарттарынан айрықшаланатын болса, онда бұл айырмашылықтар Қазақстан Республикасының Аэронавигациялық ақпараттар жинағында (ҚP ААЖ) жарияланады және N 9730 құжатпен белгiленген тәртiпте ИКАО-ға хабарланады.

      658. Техникалық қызмет көрсетудi - ұшақтың бортинженерi (бортмеханигi) жүзеге acырады.

      Халықаралық ұшуды орындау кезiнде өндiрiстiк қажеттiлiк болған жағдайда ұшуға арналған тапсырмаларда осы пайдаланушының инженерлiк-техникалық персоналының тұлғалары (ұшқыштар кабинасында болу құқығынсыз) енгiзiлуi мүмкiн.

      Бұдан басқа, ұшуға арналған тапсырмаға ұшуды қамтамасыз ету жөнiндегi қызметкердi (флайт-менеджердi) енгiзуге рұқсат етiледi.

      Жоғарыда аталған мамандар экипаждың мүшелерi болып табылмайды, бiрақ белгiленген тәртiппен сақтандырылуы, азаматтық авиация ұйымының нысандық киiмiн киюi және өзiмен бiрге қажеттi құжаттары болуы тиiс.

      Басқа ешқандай мамандар ұшуға арналған тапсырмаға енгiзiлмейдi. ӘК бортындағы адамдардың ең көп саны таңу белдiктерiмен қамтамасыз етiлген орындықтардың санынан аспауы тиiс.

      659. Авиакомпанияның өкiлiне көлiктiң әуе кемесiне жақын келуiн, жүк тиеу-түсiру жұмыстарын ұйымдастыру және ЖЖМ-ны уақтылы құю, борт тамағын жеткiзу және тиеудi қамтамасыз ету мiндетi жүктеледi.

      660. Экипаж жасайтын ұшу жоспарын (флайт-жоспарды) әуе кемесiнiң командирi немесе авиакомпанияның өкiлi әрбiр мемлекет анықтаған уақыттан кешiктiрмей ұшу әуежайының диспетчерiне ұсынады.

      661. Халықаралық ұшуларды орындауға сертификатталған оқу орталықтарында арнайы дайындықтан өткен және халықаралық ұшуларға рұқсат бар экипаждар жiберiледi. Әуе кемесiнiң экипажы ол үшiн жаңа халықаралық әуе трассасы бойынша дербес ұшуға осы Ереженiң 598-тармағының талаптарына сәйкес жiберiледi. Осы трасса бойынша және әуеайлақтарға бiрiншi рет халықаралық ұшуды орындайтын командирлер, штурмандар мен бортрадистер үшiн сыныбына қарамастан тасымалдау мiндеттi.

      662. Халықаралық ұшуларды орындауға жiберiлген экипаж мүшелерi:

      1) Халықаларық азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияны (1944 жылғы Чикаго конвенциясы) және оған тиiстi Қосымшаларды, сондай-ақ әуе кеңiстiгiнде ұшу орындалатын шетелдiк мемлекеттердiң Ұшу ережесiн;

      2) аэронавигациялық ақпараттар жинақтарын шетел басылымдарының радионавигациялық карталары мен анықтамалық материалын пайдалану тәртiбiн;

      3) шетел мемлекеттерiнiң әуе кеңiстiгiнде әуе қозғалысына қызмет көрсетудi (ӘҚҚ) ұйымдастыруды;

      4) кедендiк және төлқұжаттық бақылау рәсiмдерiн;

      5) ұшуды ұйымдастыруды және ресiмдерiн;

      6) ұшу жоспарын ұсынуды толтыру және ұшу алдындағы аэронавигациялық ақпаратты алу ережесiн;

      7) iздестiру-құтқаруды қамтамасыз ету тәртiбiн;

      8) ұшуды метеорологиялық қамтамасыз ету тәртiбiн;

      9) төмендеу қонуға бет алу кезiнде және қонуды орындағаннан кейiн маневрлердiң құрылу схемасын;

      10) азаматтық әуе кемелерiн шетел мемлекеттерiнiң әуе күштерiне қарсы қорғаныс истребительдерiмен ұсталған кезде халықаралық сигналдар мен рәсiмдердi;

      11) ағылшын тiлiнде радиотелефон байланысын жүргiзу ережесiн (ӘК командирi, екiншi ұшқыш, штурман, бортрадист);

      12) әуе кемесiне техникалық қызмет көрсетудi қамтамасыз ету үшiн қажеттi деңгейде ағылшын тiлiн (бортинженер, бортмеханик және бортоператор) бiлуге мiндеттi.

      663. Халықаралық ұшуларды орындау кезiнде әуе кемесiнiң командирi жағдайға қарай бағыт бойынша ұшуды тоқтату және ұшып шыққан пунктке оралу немесе қосалқы әуеайлаққа қону туралы шешiм қабылдауға құқығы бар.

      Әуе кемесiнiң командирi қабылдаған шешiм туралы жедел түрде ӘҚҚ-ның тиiстi органына хабарлауға мiндеттi.

      664. Халықаралық ұшуды орындайтын әуе кемесiнiң командирi:

      1) экипаж мүшелерiнiң шетел мемлекетiнiң аумағында заңдары және тәртiп сақтау ережелерiн орындауына;

      2) әуе кеңiстiгiнде ұшу орындалатын мемлекеттiң ұшу ережелерiнiң орындалуына;

      3) келетiн мемлекет белгiленген иммиграциялық, кедендiк және карантиндiк ережелердiң орындалуына;

      4) кеме, жүк, кедендiк, карантиндiк және иммиграциялық құжаттардың болуына және дұрыс ресiмделуiне;

      5) экипаж мүшелерiнiң ұшу алдындағы демалысын ұйымдастыруға;

      6) ауруына немесе басқа себептер бойынша өз мiндеттерiн орындауға дәрменсiз болған экипаждың кез келген мүшесiнiң шетелдiк әуежайдан ұшып шығуына қамтамасыз етуге жауап бередi.

      665. Чартер (фрахтау) шарты бойынша халқаралық ұшуды орындау кезiнде әуе кемесiнiң командирi чартер шарты бойынша ұшу тапсырмаларын бiлуi және қатаң орындауы тиiс.

      666. Шу бойынша шектеулер енгiзiлген әуежайларда әуе кемесiнiң командирi ҰПБ жол берiлетiн шамада шу шектеулерi бойынша талаптарды сақтау жөнiндегi қажеттi шараларды қабылдауға мiндеттi.

      667. Әуе кемесiнiң командирi ұшудың осы жағдайында шуды азайту жөнiндегi рәсiмдер ұшу қауiпсiздiгiне терiс әсерiн тигiзетiн болса, шуды азайту жөнiндегi рәсiмдердi сақтамауға құқылы.

      668. Әуе кемесiнiң командирi шетелдiк әуежайдан ұшуға шешiм қабылдаған кезде ондағы iс жүзiндегi және болжамдалатын ауа райы туралы мағлұматтар болмаған кезде, азаматтық авиациядағы Ұшу ережелерiнiң талаптарына сай келетiн қосалқы әуеайлақ болса, баратын әуеайлаққа ұшуға құқығы бар.

      669. Әуе кемесiнiң экипажына көзбен шолып қонуға бет алуға белгiленген минимумнан төмен емес ауа райы кезiнде көзбен шолып қонуға рұқсат етiледi.

      670. Ұшу бағытын зерделеу кезiнде экипаж аэронавигациялық жағдаймен, ұшып баратын және қосалқы әуеайлақтармен, сондай-ақ мәжбүрлi (авариялық) қонатын жағдайларда жол бойында орналасқан әуеайлақтармен танысуы тиiс.

      671. Қонуға бет алу үшiн тек VOR (NDB) маягi көзделген таулы әуеайлаққа ұшуға дайындық кезiнде экипажға әуе кемесiн ұшу-қону жолағының қақпасына шығарудың тиiмдi дәлдiгiн қамтамасыз ету үшiн басқа да бақылау және бағдарлау құралдарын қосымша анықтау қажет.

      672. Әуе жақындаулары шектеулi және қонуға кiру немесе биiкке көтерiлу сызбасы стандартты емес таулы әуеайлаққа ұшу үшiн экипаж аспап бойынша ұшудың ең төменгi рұқсат етiлген жылдамдығын шектеу жөнiнде және әртүрлi ұшу салмақтары үшiн түрлi пiшiндегi жантаю бұрыштары жөнiндегi мәлiметтердi нақтылауы қажет.

      673. Ұшу алдындағы дайындық кезiнде экипаж әуежай әкiмшiлiгiнiң өкiлiнен (немесе азаматтық авиация ұйымының өкiлiнен), мыналарды:

      1) ұшудың бекiтiлген флайт-жоспарын;

      2) аэронавигациялық ақпарат бюллетенiн (НОТАМ);

      3) метеорологиялық ақпараттық материалын;

      4) коммерциялық жүктердiң тиелуi туралы алдын ала мәлiметтердi қамтитын ұшу ақпараттары құжаттарын алуы тиіс.

      674. Әуе кемесiнiң командирi экипаж мүшелерiмен бiрге алынған мәлiметтердi талдайды және аэронавигациялық жағдайлардың негiзiнде ұшуға шешiм қабылдайды және флайт-жоспарды бередi.

      675. Технологиялық кестеге сәйкес жолаушыларды және/немесе жүктердi тасымалдау кезiнде әуе кемесiне мынадай құжаттар жеткiзiлуi тиiс:

      1) бас декларация;

      2) жолаушылар (жүк) манифесi;

      3) жиынтық жүк тиеу ведомосы;

      4) кеден белгiсi бар жүк құжаттары.

      676. Халықаралық ұшуларды орындаудың метеорологиялық жағдайлары әуеайлақтарда әуе кемелерiнiң ұшуы мен қонуы үшiн ауа райы минимумының белгiленген санаттарымен және нақты немесе болжамды ауа райы жөнiндегi мағлұматтармен анықталады.

      677. Қазақстан Республикасы мен шетел мемлекетiнiң эшелондау жүйесiнде айырмашылықтар болған кезде, эшелондардың ауысуы ӘҚҚ шектес органдары арасында өзара әрекет ету рәсiмдерi туралы келiсiмге сәйкес жүргiзiледi, бұл рәсiмдер аэронавигациялық ақпараттар құжаттарында жарияланады.

      678. Қазақстан Республикасының мемлекеттiк шекарасын қиып өтуге 100-200 км қалғанда әуе кемесiнiң командирi мемлекеттiк шекара дәлiзi соның ӘҚҚ ауданында орналасқан Қазақстан Республикасының ӘҚҚ диспетчерiнен рейстiң нөмiрiн, ұшу эшелонын және мемлекеттiк шекарадан ұшып өтудiң есептелген уақытын хабарлап оны қиып өтуге рұқсат сұрауға мiндеттi. Жоғарыда аталған рәсiмдер ТМД елдерiне көзделмеген.

      679. Қазақстан Республикасының мемлекеттiк шекарасын кесiп өткен кезде әуе кемесiнiң экипажы диспетчерге iс жүзiнде кесiп өту уақытын және ұшу эшелонын (биiктiгiн) хабарлайды.

      680. Қазақстан Республикасының мемлекеттік шекарасын кесiп өтуге рұқсат болмаған жағдайда әуе кемесiнiң командирi белгiленген әуе дәлiзiне кемiнде 50 км қалғанда ӘҚҚ диспетчерлiк органынан тиiстi нұсқау алғанға дейiн вираж жасауы тиiс.

      681. Әуе кемесi мемлекеттiк шекараны кесiп өтсе, бiрақ ұшу қауiпсiздiгi жағдайлары бойынша Қазақстан Республикасының әуе кеңiстiгiне оралуға мәжбүр болса, онда экипаж "Мәжбүрлiктен ораламын" деп хабарлауға және диспетчерге мемлекеттiк шекараны кесiп өтудiң есептелген уақыты мен ұшу эшелонын (биiктiгiн) баяндауға мiндеттi.

      682. Қазақстан Республикасының мемлекеттiк шекарасын рұқсатсыз кесiп өткен немесе мемлекеттiк шекарадан ұшып өту ережелерiн және әуе кеңiстiгiн пайдалану тәртiбiн басқаша бұзған әуе кемесi әуе кеңiстiгiн бұзушы кеме деп танылады және егер ол ұшуды бақылайтын органдардың талаптарына бағынбаса, қонуға мәжбүр eтіледі.

      683. Ұшу биiктiгiн анықтауға арналған аралас аспаптары (биiктiк өлшеуiштер, футомерлер) бар әуе кемелерiнде биiктiктi өлшеу мынадай әдiстеме бойынша жүзеге асырылады:

      1) ұшу кезiнде:

      футомердiң қысым шкаласы QNH қысымына қойылуы тиiс;

      метрлiк биiктiк өлшеуiштердiң қысым шкаласы сынап бағанасы бойынша мм. QFE қысымына қойылуы тиiс (стрелкалар "О" биiктiктi көрсетедi);

      2) ауысу биiктiгiн кесiп өту кезiнде:

      футомердiң қысым шкаласы 1013 мбр (QNH) қысымына қойылады;

      метрлiк биiктiк өлшеуiштердiң қысым шкаласы сынап бағанасы бойынша 760 мм қойылады;

      3) төмендеу кезiнде:

      биiктiк өлшеуiштердiң қысым шкалаларын ауыстыру ауысу эшелонын кесiп өткенде жүргiзiледi;

      футомердiң қысым шкаласы орташа теңiз деңгейiне келтiрiлген QNH қысымға қойылады;

      метрлiк биiктiк өлшеуiштердiң қысым шкаласы әуеайлақтың QFE қысымының мәнiне қойылады.

      Ауысу эшелонын кесiп өткен соң ұшу биiктiгi биiктiк өлшеуiшпен мiндеттi түрде бақылана отырып, футомер бойынша глиссадағы ену нүктесiне дейiн сақталады.

 **46-1-тарау. Тікұшақтармен ұшу**

      Ескерту. Ереже 46-1-тараумен толықтырылды - ҚР Үкіметінің 2010.02.02 № 61 Қаулысымен.

      683-1. Жолаушыларды тасымалдау мақсатында тікұшақтармен ұшу әуеайлақтарға (қону алаңдары) қону арқылы орындалады. Почтаны, жүктерді тасымалдау, сондай-ақ авиациялық жұмыстарды орындау кезінде (соның ішінде қызметтік жолаушылар мен тапсырыс берушінің жолаушыларын тасымалдау) әуеден таңдап алынған алаңдарға қонуға рұқсат етіледі.

      Тау басында, ойпаттарда, террасаларда, ғимараттардың шатырында, көтеріңкі платформаларда, теңіз (ішкі сулар) кемелерінің палубаларында, жүзбелі бұрғылау қондырғыларында жабдықталған қону алаңдарынан ұшулар ҚР ӘК ҰНЕ белгілеген ережелерге, ҰПБ талаптарына және алаңдарда ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарға сәйкес жүргізіледі.

      683-2. Ұшақтар мен тікұшақтар бір мезгілде пайдаланатын әуеайлақтарда тікұшақтар үшін жеке старты бар арнайы алаңдар жабдықталады.

      Ұшақтар мен тікұшақтардың бірлесіп ұшуын ұйымдастыру осы әуеайлақта ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықпен реттеледі.

      683-3. Әуеден қону алаңдарын таңдауға құқығымен ұшуға жіберілген ӘҰЕ бойынша ұшуға шешім қабылдаған кезде тікұшақ командиріне ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтары бар тапсырыс берушінің қону алаңдарынын қосалқы ретінде пайдалануына рұқсат етіледі.

      683-4. Тікұшақ қозғалтқышын (қозғалтқыштарын) қосар алдында көтергіш бұрамасынан шыққан ағынға ұшырауы мүмкін заттар оның шетінен кемінде бір диаметр қашықтыққа алыстатылуы тиіс.

      683-5. Көтергіш жүйені қосып, қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) қосуға және сынақтан өткізуге экипаж құрамы толық болған кезде тікұшақ командиріне ғана рұқсат етіледі.

      Арқандап байлау бекітпесімен арнайы жабдықталған алаңдарда, сондай-ақ теңіз (ішкі су) кемелері палубаларында берік арқандап байлау қамтамасыз етілген кезде көтергіш жүйені қосып, қозғалтқышты сынақтан өткізуге және қосуға тікұшақ командиріне, сондай-ақ бортмеханикке және арнайы дайындықтан өткен ИАҚ-тың тұлғаларына рұқсат етіледі.

      683-6. Тікұшақты рөлдеген кезде көтергіш бұрамалар қалақтарының шетінен кедергілерге дейінгі ара қашықтық көтергіш бұрама диаметрінің жартысынан кем болмауы тиіс.

      Теңіз (ішкі су) кемесінің палубасында, көтеріңкі платформада және басқа да арнайы алаңдарда орналасқан тікұшақтың көтергіш бұрамасы қалақтарының шетінен ең төмен арақашықтық әр үлгідегі алаңдардан ұшуларды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтармен реттеледі және осы алаңдардың конструкциясымен қамтамасыз етілуі тиіс.

      683-7. Әрбір ұшу алдында тікұшақ командирі тартым қоры бойынша ұшу әдісінің мүмкіндігін анықтау мен таңдау, теңдестіруді есептеу, басқару органдарының жарамдылығын тексеру мақсатында бақылау қалықтауын орындайды. Бақылау қалықтауының биіктігін тікұшақ командирі таңдап алынған ұшу әдісі мен орындалатын жұмыс түріне қарай анықтайды. АХЖ ұшулары кезінде, сондай-ақ оқу және ұшу жаттығу ұшуларын орындау кезінде бақылау қалықтауы ұшулардың басталуы алдында және отынның әрбір қосымша құйылуына дейін жүргізіледі. Бақылау қалықтауынан кейін тікұшақтың жерге қонуы міндетті емес.

      683-8. Тікұшақтың қалықтап тұрған, 10 метрге дейінгі биіктікте қозғалған, ұшу және қонуы кезінде көтергіш бұрама қалақтарының шетінен арақашықтық кемінде:

      1) әуе кемелеріне дейін - көтергіш бұраманың екі диаметрі;

      2) басқа кедергілерге дейін - көтергіш бұрама диаметрінің жартысы, бірақ 10 метрден кем емес;

      3) теңіз (ішкі су) кемелерінің палубалары, көтеріңкі платформалар және басқа да арнайы алаңдардың үстіндегі кедергілерге дейін - тиісті үлгідегі тікұшаққа арналған осы алаңдардың таңбалануына сәйкес болуы тиіс.

      683-9. Егер топырақтың жай-күйі немесе тікұшақ конструкциясы рөлдеуге мүмкіндік бермесе 10 метрге дейін биіктікте қозғалу орындалады.

      683-10. Азаматтық авиация саласында тікұшақ командирінің минимумына қарамастан 10 метрге дейінгі биіктікте қалықтауға және қозғалуға көру мүмкіндігі кемінде 500 метр және бұлттардың биіктігі 50 метрден төмен емес болған кезде рұқсат етіледі.

      Мемлекеттік авиация саласында тікұшақ командирінің минимумына қарамастан, 10 метрге дейінгі биіктікте қалықтауға және қозғалуға көру мүмкіндігі кемінде 300 метр және бұлттардың биіктігі 30 метрден төмен емес болған кезде рұқсат етіледі.

      683-11. Тікұшақтың тұрақтан ұшуы мен қонуына мынадай жағдайларда рұқсат етіледі, егер:

      1) тікұшақ басқа әуе кемелерінің ұшуы мен қонуына кедергі жасамаса;

      2) 683-3-тармақтың талаптары қамтамасыз етілсе;

      3) көтергіш бұрамалар жер үсті бағдарларын көру мүмкіндігінен айыруға әкелетін құйынды болдырмаса.

      683-12. Биіктеу және қонуға бет алу кезінде кедергілердің үстінен 10 метрден кем емес, ал жердегі әуе кемелерінің үстінен тікұшақтың көтергіш бұрамасының 2 диаметрінен кем емес биіктікте асып ұшуға рұқсат етіледі.

      683-13. Әуеден таңдап алынған бетінің жай-күйі белгісіз алаңға қону оның жер үсті тексерілуінен, оның қону үшін беріктігі мен жарамдылығы анықталғаннан кейін орындалады. Алаңды тексеруді және бағалауды экипаж мүшелерінің бірі немесе ИАҚ-тың арнайы дайындалған қызметкері жүргізеді. Экипаж мүшелерінің бірін (ИАҚ қызметкерін) түсіру қалықтап тұру режимінде, ал тікұшақты қондыру, оның рұқсаты мен сигналдары бойынша жүргізіледі.

      Қондыру мүмкін емес жағдайда тікұшақты жүктен босату және тиеу тиісті үлгідегі тікұшақтың ҰПБ ұсынымдарына сәйкес экипаж мүшелерінің бірінің немесе ИАҚ-тың арнайы дайындалған қызметкерінің басшылығымен орындалады.

      683-14. Ауа жастығы ықпал ету аймағынан тыс, сондай-ақ әуеде таңдап алынған жер бедері күрделі аландарға қону және ұшу немесе қарлы (шаңды) құйын туындауы мүмкін жағдайда тікұшақтың қалықтап тұру режимін қолдануды қажет ететін жұмыстар ауа жастығы ықпалынан тыс қалықтап тұру режимінде маневр жасауға мүмкіндік беретін ұшу массасымен орындалады.

      683-15. Қону алаңында қар (шаң) болған кезде қарлы (шаңды) құйын туындау мүмкіндігін болдырмайтын немесе азайтатын шаралар қабылдануы тиіс.

      683-16. Ұшу алдында қарлы (шаңды) құйын туындаған жағдайда экипаж жер үсті бағдарлары тұрақты түрде көрінгенше қарды (шаңды) көтергіш бұрамасынан шыққан ағынмен үрлеуге міндетті.

      Қар (шаң) басқан алаңға қону кезінде қалықтау ауа жастығының ықпал ету аймағынан тыс орындалады. Төмендеуді жалғастыру және қону жер үсті бағдарларымен тұрақты көзбен шолу байланысында болған кезде рұқсат етіледі.

      683-17. Қалықтап тұрған уақытта бағдарларды кору мүмкіндігі жойылған кезде экипаж тікұшақты құйын аймағынан жоғары шығаруға міндетті. Қарлы (шаңды) құйынды жер үсті бағдарларын көру мүмкіндігінен айырылған кезде қалықтап тұру, ұшуға және қонуға тыйым салынады.

      683-18. Су бетінде тікұшақтың қалықтап тұруы көтергіш бұрамасынан кем дегенде бір диаметр биіктікте жүргізіледі. Биіктік радиобиіктік өлшегіш бойынша және суда жүзіп жүрген заттар бойынша көзбен шолу арқылы анықталады.

      Судағы адамдарға көмек көрсету кезінде оларды көтергіш бұрамадан шыққан ағыннан туындаған толқынның ұруын және жүзу құралдарын алып кетуін болдырмау үшін қалықтап тұру және төмендеу тігінен-тік түрде орындалады.

      683-19. Ұшу барысында ауа райы жағдайы төменгі минимумнан және қауіпті метеоқұбылыстармен кездескен жағдайларда тікұшақ командирі әуеден таңдап алынған алаңға қонуға рұқсат етіледі. Бұл алаңнан ұшу нақты ауа райы кезінде тікұшақ командирінің минимумына сәйкес жағдайда рұқсат етіледі. Өзінің іс-әрекеті туралы тікұшақ командирі ӘҚҰ органына хабарлауға міндетті.

      683-20. ҰҚЖ бөлігінде метеоқұбылыстар немесе көру мүмкіндігін минимумнан төмен деңгейге жеткізетін өндірістік түтін болған кезде тікұшақ командиріне қозғалыс қызметі диспетчерімен келісе отырып, ҰҚЖ-ның метеожағдайы оның минимумына сай келетін бөлігінде ұшуға немесе қонуға рұқсат етіледі.

      Көрсетілген жағдайларда ұшу қауіпсіздігі үшін тікұшақ командирі жауапты болады.

      683-21. Таулы жерде ұшу кезінде шатқалдар бойынша бағыт алуға рұқсат етіледі, бұл ретте ұшу биіктігінде шатқалдың ең төменгі ені кемінде 500 метрден кем болмауы және қажет жағдайда 180о-қа бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс. Бұрылуды орындау кезінде көтергіш бұрама қалақтарының шетінен тау бектеріне дейінгі ең аз қашықтық 50 метрден кем болмауы тиіс.

 **47-тарау. Авиациялық жұмыстарды жүргiзу кезiндегi ұшу**
**Жалпы ережелер**

      684. Авиациялық жұмыстарды жүргiзу кезiнде ұшуды орындау Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының қызметi саласындағы нормативтiк құжаттар мен осы Ереженiң, сондай-ақ авиациялық жұмыстарды орындау үшiн ұшуға рұқсат етiлген әуе кемесiн ұшу кезiнде пайдалану жөнiндегi нұсқаулықтың және (немесе) уәкiлеттi орган бекiтетiн авиациялық жұмыстардың осы түрiн орындауға қатысты өзге де нұсқаулар мен нұсқаулықтардың талаптарына сәйкес жүзеге асырылады.

      685. Авиациялық жұмыстарды орындау үшiн ұшу мынадай түрлерге бөлiнедi:

      1) авиациялық-химиялық жұмыстар;

      2) әуеден суретке түсiру;

      3) орманавиациялық жұмыстар, мал басына санақ жүргiзу жөнiндегi жұмыстар;

      4) құрылыс-монтаждық және жүк тиеу-түсiру жұмыстары;

      5) көлік-байланыс жұмыстары;

      6) ашық теңiздер мен мұхиттар аралдарында;

      7) теңiз кемелерiнен және теңiздегi бұрғылау қондырғыларынан;

      8) халыққа медициналық көмек көрсету және санитарлық iс-шаралар жүргiзуге арналған;

      9) тәжiрибелiк және ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргiзуге;

      10) авариялық-құтқару жұмыстарына, дала және орман өрттерiн сөндiруге арналған.

      686. Авиациялық жұмыстарды орындау үшін жіберілетін ұшу құрамы мен басқа да мамандар бар дайындық бағдарламаларына сәйкес теориялық және ұшу дайындығынан өтуi тиiс. Авиациялық жұмыстарда ұшуды орындауға жiберу азаматтық авиация ұйымы бойынша бұйрықпен ресiмделедi.

      687. Авиациялық жұмыстарды орындау кезiнде ұшуды жүргiзу ережесi жұмыстардың осы түрi бойынша ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықтарда белгiленедi, олар Қазақстан Республикасының уәкiлеттi органы бекiткен нормативтiк құқықтық актiлердiң талаптарына сәйкес әзiрленедi.

 **48-тарау. Аса жеңiл ұшу аппараттарында ұшу**

      688. Коммерциялық, спорттық және көрсету мақсатында пайдаланылатын aca жеңiл ӘК, дирижабльдерде, мотодельтапландарда, парапландарда, аэростаттарда, әуе шарларында және басқа ұшатын аппараттарда ұшатын тиiстi персоналдың оны пайдалануы үшiн Ұшу жөнiндегi нұсқаулықтар мынадай мәлiметтердi қамтуы тиiс:

      1) ұшуға қатысы бар персоналдың мiндеттерi жалпы сипатта баяндалған нұсқаулық;

      2) орындалатын ұшудың әрбiр түрi үшiн ұшу экипажының құрамын, оның iшiнде ұшу аппаратын басқаруға және ұшу уақыты iшiнде оның қауiпсiздiгiне жауапты командирдi анықтау;

      3) бiр және бiрнеше ұшуды орындау кезiнде туындайтын шаршау ұшудың қауiпсiздiгiне қатер төндiрмейтiн жеткiлiктi демалу уақытын көздейтiн ұшу экипажы мүшелерінің ұшу уақытының және жұмыс ұшу уақытының нормалары. Бұл ережелердi пайдаланушы жасайды және пайдаланушының мемлекетi бекiтедi;

      4) экипаждың әрбiр мүшесiнiң Ұшу кезiндегi және авариялық жағдайдағы мiндеттерiнiң сипаттамасын қоса алғанда, ұшу және авариялық жағдайдағы iс-әрекеттер тәртiбi;

      5) авариялық және құтқару жабдықтарының бақылау тiзбесi, сондай-ақ оны пайдалану жөнiндегi нұсқаулықтар;

      6) пайдаланушының мемлекетi бекiтетiн ұшудың ең аз биiктiгiн анықтау әдiсi;

      7) негiзгi немесе қосалқы ретiнде пайдаланылатын әрбiр әуеайлақ (тiкұшақ айлағы, қону алаңы) үшiн пайдалану минимумы;

      8) eгep бұл мүмкiн болса, тұрақты тыңдау үшiн радиожиiлiкті пайдалану тәртiбi, ӘҚҚ диспетчерiмен радиобайланыс, сондай-ақ басқа ұшу аппараттарымен екi жақты байланыс;

      9) ұшу аппаратының бортында болуы тиiс навигациялық жабдықтардың тiзбесi;

      10) егер ұшу аппаратында қолданылатын болса, ұшудың барлық жағдайларын оның iшiнде бағытта қозғалтқыштың (қозғалтқыштардың) тоқтап қалу мүмкiндiгiн есепке ала отырып, бақтарда болуға тиiстi отынның және майдың мөлшерiн есептеу жөнiндегi дәл нұсқаулық;

      11) қандай да бiр аспап, жабдық немесе жүйе қатардан шығып қалған кезде ұшуды жалғастыру мүмкiндiгін анықтайтын ақпарат;

      12) байланыс құралдары, навигациялық құралдар, әуеайлақтар қону алаңдары және пайдаланушы қажет деп есептеуi мүмкiн басқа да деректер туралы нұсқаулықтар және жан-жақты деректер;

      13) егер туындай қалса, оттегi пайдаланылатын жағдайлар;

      14) авиациялық оқиғаға куә болған ұшу аппараты командирiнiң (ұшқышының) әрекет ету тәртiбi және "жер-әуе" көзбен шолу сигналының коды;

      15) ұстап алынған ұшу аппараттары ұшқышының әрекет ету тәртiбi, оның iшiнде олардың ұстап алушы және ұстап алынған әуе кемелерiнiң (ұшу аппараттарының) пайдалануы үшiн қажеттi көзбен шолу сигналдарын бiлуi;

      16) авариялық жағдай туындағанда қабылдауға жататын әрекеттердi қоса алғанда, аса қауiптi жүктердi тасымалдау жөнiндегi ақпарат пен нұсқаулық;

      17) авариялық көшiру ережесi;

      18) егер ондай қажеттiлiк туындаса, бортында жолаушылары бар ұшу аппаратына отын құю ережесi.

      689. Аса жеңiл ұшу аппараты ұшу экипажының әрбір мүшесі АА авиациялық оқу орнында немесе осы қызметке лицензиясы және сертификаты бар аэроклубтарда, көлiктегi орталық атқарушы орган, не ұшу экипажының әр мүшесiнiң тиiсiнше дайындалуына кепiлдiк беретiн уәкiлеттi орган бекiткен бағдарлама бойынша даярлықтың арнайы курсын өтуi тиiс.

      690. Дайындық бағдарламасы экипаж мүшелерiнiң өзара әрекетiн пысықтауды, сондай-ақ күш құрылғыларының, борттағы жүйелердiң ақауынан өрттен немесе басқа факторлардан туындаған авариялық немесе қауiптi жағдайлардағы iс-әрекеттерге үйретудi қамтуы тиiс. Дайындық бағдарламасы, сондай-ақ, қауiптi жүктердi тасымалдау бойынша үйретудi көздейдi.

      691. Ұшуды орындауға және қамтамасыз етуге қатысы бар әрбiр авиациялық маманды оқыту, атап айтқанда, оны авариялық және қауiптi жағдайларда әрекет етуге үйрету олардың әрқайсысы орындалуына өзi жауап беретiн функцияларды және ол функциялардың басқа маманның функцияларымен байланысын бiлетiн болады деген есеппен жүргiзiледi.

      692. Аса жеңiл ұшу аппараты ұшқыштарының немесе экипаж мүшелерiнiң бiлiктiлiгiне тексеру жүргiзудi Қазақстан Республикасы авиация әкiмшiлiгiнiң уәкiлеттi органы қамтамасыз етедi. Тексерудi не тағайындалған ұшқыш-инспектор, не тiркеу мемлекетiнiң өкiлi жүргiзедi. Тексерулер жылына екi рет жүзеге асырылады, олардың арасындағы үзiлiс төрт айдан аз болмауға тиiс.

      693. Ұшқыш 12 ай бойы бiр де бiр ұшпаған жағдайда, оны өзiнше ұшуға жiберу авиация оқу орнының жанындағы мынадай бағдарлама бойынша қайта аттестациядан өткен соң жiберiледi:

      1) бағыт бойынша және негiзгi және қосалқы әуеайлақтарда жердi және ең төменгi қауiпсiз биiктiктi бiлу;

      2) маусымдық метеорологиялық жағдайлар;

      3) техникалық қызмет көрсету ережелерi;

      4) радиобайланыс және әуе навигациясын жүргiзу тәртiбi;

      5) iздестiру және құтқару ережелерi;

      6) халық көп тұратын аудандардың үстiмен ұшу, кедергiлердiң орналасуы, жердiң топографиясы, жарық сигналды құралдар, қону және ұшып шығу тәртiбi;

      7) ұшуды iс жүзiнде орындау және борттағы тексерушiмен немесе жердегi ұшқыш-инспектордың бақылауымен қонуға бет алуды орындау, бұл ретте қонуға бет алу және қону көзбен шолынатын метеорологиялық жағдайларда орындалуы тиiс.

 **49-тарау. Ең төмен абсолюттiк биiктiктер**
**мен ауа райының минимумы**

      694. Мемлекет (аумағының үстiнен ұшу орындалатын) ең аз абсолюттiк биiктiктi белгiлеп қойған бағыттарда пайдаланушыға өзiнiң ұшуының ең аз абсолюттiк биiктiгiн белгiлеуге, егер оның биiктiгi сол мемлекет белгiлегеннен кем болмаса, осыған арнайы рұқсат бар жағдайлардан басқа жағдайларда рұқсат етiледi.

      695. Минимумды анықтаған кезде пайдаланушы мыналарды ескеруi тиiс:

      1) ұшу аппаратының үлгiлерiн, ұшу-техникалық сипаттамаларын;

      2) ұшу экипажының құрамын, оның бiлiктiлігiн және ұшуды жүргiзу тәжiрибесiн;

      3) қолда бар көзбен шолынатын және көзбен шолынбайтын құралдардың сипаттамаларын;

      4) ұшу аппаратында бар навигация мақсатында және/немесе бағыт бойынша траекторияның сақталуын, қонуға бет алуды және екiншi айналымға кетудi бақылау мақсаттарындағы жабдықтарды;

      5) қонуға бет алу және екiншi айналымға кету аймағындағы кедергiлердi, сондай-ақ кедергiлердi ұшып өтудiң абсолюттiк (салыстырмалы) биiктiгiнiң шектi мәндерiн;

      6) метеорологиялық жағдайларды анықтау және хабарлау үшiн қолданылатын құралдарды;

      7) ауа райы туралы ақпараттың дәлдiгiн және сенiмдiлiгiн;

      8) жердiң сипаттамаларын (мысалы, күрт көтерiлуiн);

      9) қолайсыз метеорологиялық жағдайларға (күштi турбуленттiлiк, төмен ұратын ауа ағындары) кез болуды.

      696. Аса жеңiл ұшу аппараттарының ұшуы үшiн бұлттардың төменгi шекарасының биiктiктiгi кемiнде 400 м және көру мүмкiндiгi кемiнде 5000 м болғанда ауа райының минимумын белгiлеу, бұл ретте бағыт бойынша ұшуды кедергiлер үстiмен кемiнде 50 м биiктiкте орындау ұсынылады.

      697. Ұшып шығу және қону орындалған кезде бүйiрден соққан желдiң ең көп шамасы көрсетiлуi тиiс. Оларды жүргiзудiң жағдайлары туралы ақпаратты (құрғақ және қатты жер бетi, қармен жабылған, ылғалды) ұсыну керек.

      698. ӘҚҚ тиiстi органдары бағыттары немесе олардың учаскелерiнде жер үстiндегi биiктiктiң ең аз абсолюттiк запасы қамтамасыз етiлетiн ұшудың биiктiктiгiн анықтау үшiн қажеттi ақпаратқа ие болуы тиiс, оларға мұндай ақпарат ұшуды жоспарлау мақсатында және оны сұрау салу бойынша ұшып келе жатқан ұшу аппаратының бортына беру үшiн қажет болады.

      699. Әуе қозғалысын басқару органдарынан алынған диспетчерлiк рұқсат бар жағдайларды қоспағанда, КҰЕ бойынша ұшқан кезде диспетчерлiк аймақ шегiндегi әуеайлақтан ұшып шығу немесе оған қону немесе әуеайлақтық қозғалыс аймағына немесе қозғалыс сызбасына кiру, егер:

      1) бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi 450 м (1500 футтан) аз;

      2) жердегi көру мүмкiндiгi 5 км аз болса орындалмайды.

 **50-тарау. Аса жеңiл ұшу аппараты**
**ұшқышының пайдалану анықтамалығы**

      700. Ұшқыштың пайдалану анықтамалығы (бұдан әрi - ҰПА) осы ұшу аппараты үшiн Ұшуға жарамдылығы жөнiндегi тиiстi өкiлеттi органдардың ережелерiн сақтай отырып, дайындалуы тиiс. Ол ұшу аппаратының (бұдан әрi - ҰA) ұшқыштарына ұшуға дайындалуға және нақты ҰА ұшудың өзін орындау үшiн қажеттi барлық iс-әрекеттердi орындау жөнiндегi нұсқаулық тапсырмаларын қамтуы тиiс.

      701. ҰПА ҰA, оның жүйесiнiң, ұшқыштың жай жағдайлар мен авариялық жағдайлардағы iс-әрекеттерi тәртiбiнiң сипаттамасын, сондай-ақ ұшқыш ҰА қауiпсiз пайдалануды қамтамасыз ете алатындай болуы үшiн ҰA ұшу-техникалық мiнездемесiнiң егжей-тегжейлi сипаттамасын және ҰА әрекет ету ерекшелiктерiн (жай және қолайсыз жағдайларда: жаңбыр, бүйiрден соққан жел, қар болған кезде) қамтиды.

      702. ҰПБ бекiткен болып табылмайтын ҰПА-да ол тиiстi өкiлеттi авиациялық органның ережелерiне сәйкес ұшқышты жабдықтау талап етiлетiн материалды қамтиды деп атап өтiледi. Анықтамалық ҰA бортында үнемi болуы тиiс.

      703. ҰПА-да олардың көмегiмен ҰA ұшқышы ұшу аппаратын басқарып ұшудың қажеттi тәртiбiн, оған май құюды, оны күтiп-баптау мен техникалық қызмет көрсетудi қамтамасыз ете алатын тәсiлдер көрсетiледi.

      704. ҰА иесi немесе оның пайдаланушысы болып табылатын ұшқыш тиiстi өкiлеттi авиациялық органның ҰА-ға шектелген көлемде профилактикалық техникалық қызмет көрсетудi жүргiзуге рұқсат алуы мүмкiн. ҰА-ға барлық басқа техникалық қызмет көрсетудiң (мерзiмдi регламенттiк қараулар, шектелген қызмет мерзiмi бар агрегаттарды қарау) барлық басқа түрлерiн мамандардың тиiстi куәлiктерi бар тұлғалар жүзеге асыруы тиiс.

      705. Анықтамалықта ҰA ұшу қауiпсiздiгi мен пайдалану мәселелерi жөнiндегi жалпы ақпарат қамтылуы тиiс, ол мыналарды:

      1) метеожағдайлар және оның ұшу аппаратына әсерi туралы мәлiметтердi (турбулентiк аймақта, желдiң ығысу ауданында, жаңбырда, мұздану жағдайларында ұшу);

      2) жүйелердi пайдалану мәселелерiн (отын жүйесiнiң ластануы, аспаптардың жұмыс жағдайында сақталуы, жекелеген элементтердiң iстен шығуы);

      3) ұшу аппаратының түрлi ұсынылған жылдамдықтарда, крен бұрышының ықпалын ескере отырып ұшу кезiнде түрлi пiшiнде құлау кезiнде ҰA басқару сипаттамасын, штопор кезiнде басқару сипаттамаларын;

      4) отынды үнемдеу жөнiнде жалпы шараларды қабылдап, сыртқы ауа температурасы жоғары, топырақты-қиыршықтасты ҰҚЖ биiк таулы әуеайлақтарда ҰА пайдалану кезiндегi, биiктiктiң белгiленген қорын қамтамасыз ету кезiнде кедергiлердi ұшып өтуге байланысты, iстен шыққан қозғалтқышпен (бip жұмыс iстейтiнмен) ұшу кезiндегi ұшу-техникалық сипаттамаларды қарау;

      5) ұшуға жарамдылығының директивалары, аэронавигациялық ақпарат жинақтары, қауiпсiздiк мәселелерi жөнiндегi бюллетендер, авиациялық оқиғалар (соқтығыстар) туралы хабарламалар (ерiктi негiзде) туралы ақпаратты, сондай-ақ ҰА пайдалану кезiнде қауiпсiздiктi арттыруға ықпал ететiн кез келген басқа ақпаратты қамтиды.

      706. Анықтамалықта ҰА бортында мiндеттi тәртiппен талап етiлетiндерге жатпайтын жүйелер мен жабдықтарды қауiпсiз пайдалану үшiн олардың сақталуы қажет шектеулер туралы деректер берiлуi тиiс:

      1) ҰА осы үлгiсiнде рұқсат етiлетiн ұшудың түрлерi (жай ұшу, авиациялық жұмыстарды орындау үшін ұшу, мәнерлі ұшу);

      2) маневр жасаудың әуе жылдамдығының шектi мәндерi, салмағы, теңдестiру бойынша шектеулер;

      3) теңдестiру бойынша шектеулерi тәуелсiз болып табылатын ҰА қатысты жүктiң (теңдеме жүктiң) рұқсат етiлген салмағын көрсеткен жөн;

      4) отын бойынша белгiленген шектеулер, оның ең көп запасы, отын мен қоспалардың белгiленген сапасы, отын шығыны (ең жоғарғы және ең төменгi шектерi), отынның пайдаланылмаған саны;

      5) температураның және күш қондырғысының құрамдас бөлiктерi және қозғалтқышта пайдаланылатын сұйықтық үшiн тиiстi абсолюттi биiктiктердiң белгiленген шектi мәндерi;

      6) ұшу қуаты, қуаттың ең жоғарғы ұзақ режимi жөнiндегi қозғалтқыштың белгiленген пайдалану шектеулерi, бұраманың айналу жылдамдығы бойынша шектеулер;

      7) турбобұрамалы қозғалтқыштары бар ҰА қатысты барометрлiк биiктiкке байланысты сыртқы ауаның ең төменгi және ең жоғарғы мәндерiмен көрсетiлетiн шектеулер көрсетiлуi тиiс.

 **51-тарау. Планерларда, дельтапландарда,**
**парапландарда ұшу**

      707. Ұшу-қону алаңында ұшуды ұйымдастыру, әуе кеңiстiгiн пайдалану және дельтопландарда ұшуды басқару Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясы саласында қолданылатын нормативтiк құқықтық кесiмдерге сәйкес жүргiзiледi.

      708. Дельтопландарда ұшудың қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету мақсатында мынадай ерекшелiктер ескерiлуi тиiс:

      1) ұшудың биiктiгi мен бағыты бойынша ауыспалы профилi, ол экипаждың ауаның шығыс ағындарын зерттеуiне байланысты;

      2) қалқу үшiн метеожағдайдың болмауынан бағыттың кез келген учаскесiнде ұшуды мәжбүрлi тоқтату мүмкiндiгi;

      3) бағытты ұшуды орындайтын экипаждармен сенiмдi радио-байланыстың болмауы.

      709. Дельтопландарда бағытты ұшудың қауiпсiздiгiне:

      1) бағыттар бойында мәжбүрлi қону жағдайына арналған алаңы бар қауiпсiздiк жолағын (дәлiзiн) орнатумен;

      2) дельтопландардың ұшу ауданына басқа ұшу аппараттарының кiруiне тыйым салумен;

      3) экипаждың байқағыштығымен;

      4) ұшуды iздестiру-құтқарумен қамтамасыз ету арқылы қол жеткiзiледi.

      710. Егер екi немесе одан көп ауадан ауыр ұшу аппараттары қону мақсатында әуеайлаққа жақындаса, неғұрлым жоғары деңгейдегi әуе кемесi неғұрлым төменгi деңгейдегi әуе кемесiне жол бередi, алайда соңғы кеме бұл ереженi қонуға бағыт алудың соңғы сатысындағы басқа әуе кемесiнiң жолын кесiп өту үшiн немесе осындай әуе кемесiн басып озу мақсатында пайдаланбайды. Күш қондырғысымен қозғалысқа келтiрiлген ауадан ауыр әуе кемесi планерларға жол бередi. Басып озылатын ұшу аппараты бiрiншi кезектiлiк құқығын пайдаланады, ал озып кеткен ұшу аппараты оның биiкке көтерiлгенiне, төмендегенiне немесе көлденең ұшқанына қарамастан, оңға бұрылып жол бередi; бiр-бiрiне қатысты осы екi ұшу аппаратының қозғалысындағы бұдан кейiнгi ешқандай өзгерiстер жеткiлiктi қашықтауды қамтамасыз еткен кезде озу толығымен аяқталғанға дейiн озып кеткен ұшу аппаратын осы талапты орындаудан босатпайды.

      711. Екi ұшу аппараты қарама-қарсы бағытта немесе қарама-қарсыға жақын бағытта жақындаған кезде және бұл ретте соғысып қалу қаупi болса, онда осы ұшу аппараттарының әрқайсысы оңға бұрылып кетедi.

 **52-тарау. Аэростаттарда ұшуды орындау**

      712. Аэростаттарда ұшу коммерциялық, спорттық және ғылыми мақсатта тәулiк бойы орындалуы мүмкiн. Ұшуға мемлекеттiк және тiркеу тану белгiлерi бар ұшуда пайдалануға жарамды және ӘҚҚ органдарымен байланыс құралы бар аэростаттар жiберiледi.

      713. Аэростатты пайдалану аумағынан оны ұшыру жүргiзiлетiн мемлекеттiң уәкiлеттi авиациялық органдарының рұқсатымен жүргiзiледi.

      714. Аэростаттың басқа мемлекеттiң аумағы арқылы ұшуы осы мемлекеттiң рұқсатын алғаннан кейiн ғана жүзеге асырылады. Егер ұшуды дайындау кезiнде аэростат басқа мемлекеттiң аумағының әуе кеңiстiгiнде самғауы мүмкiн деп нақты күтiлсе, мұндай рұқсат аэростаттың ұшуы алдында алынады.

      715. Аэростат тiркеу мемлекетi және аумағының үстiнен ұшу ұйғарылатын мемлекет (мемлекеттер) анықтайтын шарттарға сәйкес пайдаланылады.

      716. Аэростаттарда барлық ұшу белгiленген тәртiппен Қазақстан Республикасының әуе қозғалысын ұйымдастыру, жоспарлау және қызмет көрсету жөнiндегi тиiстi мемлекеттiк өкiлеттi авиациялық органдарына берiлген өтiнiмдерге қатаң сәйкестiкте жүзеге асырылады.

      717. Аэростаттардың ұшуын орындау үшiн тәулiктiк және ағымдағы жоспарлау жүзеге асырылады. Аэростаттарда ұшуды орындайтын ұйым ұшудың ұйғарылатын күнiне дейiн 4 күннен кешiктiрмей тиiстi мемлекеттiк органға өтiнiш бередi.

      718. Өтiнiште мыналар көрсетiледi:

      1) аэростаттың ұшу мақсаты немесе жұмыстардың кодтық атауы;

      2) пайдаланушының атауы және оның деректемелерi;

      3) ұшудың басталу күнi және есептi уақыты;

      4) ұшырылу орны;

      5) ұшуды аяқтаудың есептi күнi мен уақыты, жерге қону ауданындағы ұйғарылатын орны. Ұшуды аяқтаудың күнi мен уақытын, сондай-ақ жерге қону орнын дәл айту мүмкiн болмаса, ұзақ ұшуды орындайтын аэростаттар үшiн "үлкен ұзақтық" деген термин пайдаланылады;

      6) аэростаттың тiркелу нөмiрi;

      7) ұшудың ұйғарылатын бағыты;

      8) ұшудың есептi биiктiгi.

      719. Ұйым бойынша бұйрықпен тағайындалған жұмыстардың жауапты басшысы ұшу күнiнiң алдында тиiстi өкiлеттi органдарда өтiнiмнiң өтуiн, оның бекiтiлуiн және қамтамасыз етiлуiн нақтылайды.

      720. Өтiнiште көрсетiлген ұшу алдындағы ақпараттағы кез келген өзгерiстер тиiстi өкiлеттi органға ұшудың есептi уақытына дейiн 6 сағаттан кешiктiрмей немесе күннiң немесе ғарыштың ауытқуын зерттеген жағдайда ұшудың есептi басталу уақытына дейiн 30 минуттан кешiктiрмей жiберiледi.

      721. Ұшқыш аэростаттың стартынан кейiн дереу ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына мынадай ақпарат бередi:

      1) аэростаттың ұшуын (мақсатын) белгiлеу;

      2) старт орны, шақыру белгiлерi;

      3) iс жүзiндегi старт уақыты;

      4) ұшу биiктiгiн алудың есептi уақыты;

      5) ӘҚҚ органына алдын ала хабарланған ақпараттағы кез келген өзгерiстер.

      722. Ұшу процесiнде ұшу биiктiгiн өзгерту қажет болған кезде аэростаттың ұшқышы, егер ұшуға өтiнiмде ұшу ауданының шегiндегi барлық биiктерде ұшуға рұқсат көрсетiлмесе, ұшуды басқару орталығынан немесе ӘҚҚ диспетчерiнен осы маневрге рұқсат алуы тиiс.

      723. Ұшудың бүкiл ұзақтығында аэростаттың ұшқышы жауапкершiлiк аймағында орналасқан ӘҚҚ органы жұмысының белгiленген байланыс радиожилiгiн тыңдайды.

      724. Жоспарланған төмендеу басталғанға дейiн 20 минут бұрын ұшқыш ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ тиiстi органына мынадай ақпаратты жiбередi:

      1) осы сәттегi орналасқан орны;

      2) ұшудың эшелоны (барометрлiк биiктiгi);

      3) жерге қонудың есептi уақыты мен орны.

      725. Ұшуды аяқтау үшiн төмендеудiң тiкелей алдында аэростаттың ұшқышы ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына өзiнiң шақырылу белгiсiн, жерге қону орнын (ауданын) және жерге қонудың ұйғарылатын уақытын хабарлайды.

      726. Жерге қонғаннан кейiн аэростаттың ұшқышы егер радиобайланыс мүмкiндiк берсе, 5 минуттан кешiктiрмей ұшуды басқару орталығына және ӘҚҚ органына ұшудың аяқталғаны және бұдан кейiнгi iс-әрекеттерi туралы баяндайды.

 **53-тарау. Жалпы пайдалану талаптары**

      727. Аэростатты, дирижабльдi басқаруға жасы 18-ден кiшi емес, арнайы дайындық алған, аэростаттарда және дирижабльдерде ұшу құқығына тиiстi құжаттары бар адамдар жiберiледi.

      728. Ұшу уақытында аэростатта, дирижабльде мынадай құжаттар мен жабдық болуы тиiс:

      1) тiркеу туралы куәлiк;

      2) ұшуға жарамдылығы туралы куәлiк;

      3) борт журналы;

      4) ұшу картасы;

      5) борт радиостанцияларына рұқсат;

      6) Ұшуды басқару орталығымен және ӘҚҚ органдарымен радиобайланыс жасауға мүмкiндiк беретiн борт радиостанциялары;

      7) ұшу биiктiгiн есептеуге және бақылауға арналған барометр (биiктiк өлшегiш);

      8) компас;

      9) өрт сөндiрудiң алғашқы құралдары.

      729. Аэростаттарда, дирижабльдерде ұшуды орындауға рұқсат етiлетiн ең төменгi метеорологиялық жағдайлар түрлi аудандар үшiн әзiрленетiн ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулықтарда келтiрiледi.

      730. Ұшулардың орындалуын жоспарлау болжанатын метеожағдайлардың негiзiнде: көру мүмкiндiгi 5000 м кем емес және бұлттардың төменгi шекарасы 400 м кем емес биiктiкте жүзеге асырылады.

      731. Ұшуларды орындау iс жүзiндегi ауа райында жүргiзiледi, бұл ретте жерде желдiң жылдамдығы 5 м/сек-тен аспауы тиiс, ұшудан төмен биiктiктегi бұлт мөлшерi 4 октанттан аспауы тиiс.

      732. Аэростаттардың, дирижабльдердiң iрi қалалардың немесе кенттердiң халық қоныстанған аудандарының үстiнен, сондай-ақ ашық ауада адамдардың шоғырының үстiнен ұшып өтуiн 300 м төмен емес биiктiкте жүргiзуге рұқсат eтiледi.

      733. Ұшуды басқару орталығынан, ӘҚҚ органдарынан бағыт бойынша аэростат үшiн қауiптi метеорологиялық құбылыстардың (найзағай, бұршақ, бұлғақтау, желдiң жылжуы, мұз қату, құйын, дауыл, шаңды боран, күштi нөсерлеткен жауын-шашын) бар болуы туралы ақпарат алған немесе өзi дербес қадағалаған жағдайда аэростат ұшқышы, ұшуды басқару орталығы мен ӘҚҚ органын жерге қону туралы хабардар ете отырып, жақын маңдағы бұл үшiн ыңғайлы жерге оны қондыруды қамтамасыз етуi тиiс.

 **54-тарау. Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттардың ұшуы**

      734. Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттардың жiктелуi.

      Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттар былайша жiктеледi:

      жеңiл - егер төмендегi 2, 3 немесе 4-тармақтардағы кез келген өлшемдерге сәйкес ол ауыр ретiнде жiктелмесе жалпы салмағы 4 кг-дан кем емес бiр немесе одан да артық орамдарда пайдалы жүк алып жүрген, басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат; немесе

      орташа - егер төмендегi 2, 3 және 4-тармақтардағы өлшемдердiң кез келгенiне сәйкес ол ауыр ретiнде жiктелмесе, екi немесе одан да артық орамдарда жалпы салмағы 4 кг және одан да артық, бiрақ 6 кг кем пайдалы жүктi алып жүрген басқарылмайтын ұшқышсыз аэростарт; немесе

      ауыр - басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат, ол:

      1) жалпы салмағы 6 кг немесе одан да артық пайдалы жүк алып жүрсе; немесе

      2) салмағы 3 кг немесе одан да артық орамды қамтитын пайдалы жүк алып жүрсе; немесе

      3) әр шаршы сантиметрге 13 кг меншiктi жүктемесi бар салмағы 2 кг немесе одан да артық орамды қамтитын пайдалы жүк алып жүрсе; немесе

      4) 230 H немесе одан да артық соққы жүктемеге төтеп беретiн тросты немесе басқа да құрылғыны iлiнген жүктi аэростаттан ажырату үшiн пайдаланса.

      Меншiктi жүктеме грамдардағы пайдалы жүк орамының жалпы салмағын шаршы сантиметрлердегi ең аз беттiң көлемiне бөлу арқылы анықталады.

      735. Жалпы пайдалану ережелерi.

      Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты пайдалану аумағынан оны ұшыру жүргізілетін мемлекеттiң тиісті рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

      Метеорологиялық мақсаттар үшiн ғана қолданылатындарын және тиiстi орган ұйғарған тәсiлмен пайдаланатындарынан басқа кез-келген басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты пайдалану басқа мемлекеттiң аумағы арқылы осы мемлекеттiң тиiстi рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

      Егер ұшуды дайындау кезiнде аэростаттың басқа мемлекеттiң аумағы үстiндегi әуе кеңiстiгiнде самғауы нақты күтiлсе, 2-тарауда ескерiлген рұқсат аэростатты ұшырудың алдында алынады. Мұндай рұқсат аэростаттар ұшуының сериясына немесе мерзiмдi арнайы ұшуға, мысалы, аэростаттардың атмосфераны зерттеу мақсатында ұшуына алынуы мүмкiн.

      Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат тiркеу мемлекеттерi және аумағының үстiнен ұшу көзделетiн мемлекет (мемлекеттер) белгiлеген шарттарға сәйкес пайдаланылады.

      Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты аэростаттың немесе оның пайдалы жүгiн қоса алғанда, оның кез-келген бөлiгiнiң жер бетiмен соқтығуы нәтижесiнде осы ұшуға қатысы жоқ тұлғалар немесе мүлiк үшiн қауiп туатындай етiп пайдалануға жол берiлмейдi.

      Ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты ашық теңiз үстiнде пайдалану ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi органымен алдын ала келiспейiнше, жүзеге асырылмайды.

      736. Пайдалану шектеулерi және жабдыққа қойылатын талаптар.

      Басқарылмайтын ұшқышсыз аэростатты:

      1) 8 км-ден кем бұлт немесе басқа да бұлыңғырлағыштар болса;

      2) көлденең көру мүмкiндiгi 8 км-ден кем аумақты құрайтын 18000 м (60 000 фут) немесе одан төмен барометрлiк биiктiкте пайдалану ӘҚҚ тиiстi өкiлеттi органының рұқсатынсыз жүзеге асырылмайды.

      Ауыр немесе орташа басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат iрi қалалардың, қалалар немесе кенттердiң халық қоныстанған аудандары үстінен немесе ұшуға қатысы жоқ адамдардың ашық жердегi шоғырлары үстiнен ұшуы 300 м-ден (1000 фут) төмен емес биiктiкте өтетiндей ұшырылады.

      737. Ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат:

      1) ол ұшуда пайдалы жүктi ағытып тастауға арналған автоматты түрде немесе телекоманда арқылы басқарылатын және бiр-бiрiнен тәуелсiз қызмет ететiн кем дегенде екi құрылғымен немесе жүйелермен жабдықталса;

      2) аэростат қабының ұшуын аяқтау үшiн нөлдiк қысымы бар полиэтилен аэростаттарына қатысты бiр-бiрiнен тәуелсiз қызмет ететiн жүйенiң немесе құрылғының немесе олардың құрамдастарымының ең аз дегенде екi тәсiлi қолданылса ғана пайдаланылады.

      Артық қысымы бар аэростаттар үшiн мұндай құрылғылар талап етiлмейдi, өйткенi мұндай аэростаттар пайдалы жүктi ағытқаннан кейiн жоғары көтерiлiп, жарылады және сондықтан аэростатты тесуге арналған құрылғының немесе жүйенiң қажетi жоқ. Мұндай жағдайларда артық қысымы бар аэростат сырттағыға қарағанда, iшкi қысымы жоғары болатын қысым айырмашылығына төзiмдiлiк қабiлетке ие кеңеймейтiн қарапайым қабық болып табылады. Бұл аэростат түнгi кездегi газдың аз қысымы, дегенмен, қабықты толық керетiндей болып үрленедi. Артық қысымы бар мұндай аэростат одан өте көп газ шығып кеткенге дейiн iс жүзiнде тұрақты биiктiктi сақтайтын болады.

      3) аэростаттың қабығы 200 МГц-тен басталатын жиiлiктер өрiсiнде жұмыс iстейтiн жердегi радиолокаторға радиолокациялық сигналдардың шағылуын қамтамасыз ететiн не радиолокациялық шағылу құрылғысымен (құрылғыларымен), не радиолокациялық шағылу материалымен жабдықталған және/немесе аэростат операторға оны жердегi радиолокатор әрекетi радиусынан тысқары жерлерде үздiксiз қадағалап отыруға мүмкiндiк беретiн осыған ұқсас басқа қондырғылармен жабдықталған.

      Егер аэростат белгiленген кодта үздiксiз жұмыс iстеп, биiктiк туралы мәлiметтердi ұсынуға қабiлеттi немесе қажеттiлiкке қарай қадағалау станциясы арқылы iске қосылатын қайталама шолу радиолокаторының қабылдағыш-жауап бергiшiмен жабдықталмаса, ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростат жердегi ҚШРЛ жабдығы қолданылатын ауданда пайдаланылмайды.

      738. Басқарылмайтын ұшқышсыз ауыр немесе орташа аэростат мемлекеттiк шекалардан өтiп кететiндiгiн пайымдауға жеткiлiктi негiздер болған жағдайда, ӘҚҚ тиiстi органы 1-сыныптағы НОТАМ хабарларын пайдалану арқылы тиiстi мемлекеттiң (мемлекеттердiң) ӘҚҚ органына (органдарына) ұшырылу және ұшырылудың болғаны туралы алдын ала ақпарат жiберiлуiн ұйымдастырады. Мүдделi мемлекеттер арасындағы келiсiм бойынша ұшырылу туралы хабарлама тиiстi аудандық диспетчерлiк орталықтары/ұшу ақпаратының орталықтары арасындағы ӘҚҚ тiкелей ауызба-ауыз сөйлесу тiзбегi арқылы ауызша нысанда жолдануы мүмкiн.

      739. Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары мүмкiндiгiне қарай орташа және ауыр басқарылмайтын ұшқышсыз аэростаттарды радиолокациялық бақылауды жүзеге асырады және қажет болғанда, сондай-ақ қандай да бiр әуе кемесi ұшқышының өтiнуi бойынша сол әуе кемесiнiң және радиолокатордың көмегiмен танылған немесе нақты орналасқан орны белгiлi осындай аэростаттардың арасындағы радиолокациялық эшелондауды қамтамасыз етедi.

 **55-тapaу. Iздестіpу және авариялық-құтқару жұмыстары**

      740. Іздестiру және авариялық-құтқару жұмыстары апатқа ұшыраушы немесе ұшыраған әуе кемелерiнiң жолаушылары мен экипаждарын құтқару мақсатында ұйымдастырылады.

      Іздестiру мен құтқару жұмыстарын ұйымдастыруды Бiртұтас авиациялық iздестiру-құтқару қызметi (БАIҚҚ) туралы ережеге және Қазақстан Республикасының авиациясы үшiн iздестiру-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру жөнiндегi арнаулы нұсқаулыққа сәйкес әрекет ететiн Қазақстан Республикасы БАIҚҚ-нiң бөлiмшелерi жүзеге асырады.

      741. Iздестiру-құтқару жұмыстары мынадай жағдайларда:

      1) әуе кемесiнiң бортынан авариялық сигнал алынғанда (4-қосымша);

      2) теңiз кемесiнiң апаты туралы хабар алынғанда;

      3) егер әуе кемесi есептелген ұшып келу уақытынан кейiнгi 10 минут iшiнде белгiленген пунктке келiп қонбаса, ал онымен радиобайланыс үзiлсе;

      4) егер әуе кемесiнiң экипажы қонуға рұқсат алса және қону уақытынан кейiн 5 минут iшiнде қонбаса, ал онымен радио-байланыс үзiлсе;

      5) егер экипаждың хабарлауы бойынша немесе басқа да хабарлаулар бойынша әуе кемесiнiң жай-күйi немесе отын қалдығы ұшудың қауiпсiз аяқталуына кепiлдiк бермейтiнi белгiлi болса;

      6) ғарыш кемесiнiң жауапты ауданда қонуы болжанғаны туралы хабар алынса;

      7) егер әуе жолымен (жолынан тыс) ұшу кезiнде әуе кемесiнiң экипажымен байланыс жоғалса және 20 минуттың iшiнде оның орналасқан орнын анықтау мүмкін болмаса;

      8) АА ұйымы басшысының немесе жоғары бастықтың нұсқауы болғанда орындалады.

      742. Әуеайлақ аумағы мен ауданында iздестiру-құтқару жұмыстарын орындау үшiн iс-әрекеттерi арнайы Нұсқаулықпен белгiленген жердегi iздестiру-құтқару командалары (ЖIҚК), авариялық құтқару командалары (АҚҚ) құрылады.

      743. Іздестіру-құтқару ұшу экипаждарының құрамына жердегi және арнайы ұшу жаттығуларынан өткен және арнайы рұқсаты бар ұшу құрамы тағайындалады.

      744. Іздестiру-құтқару жұмыстарын жүргiзу үшiн арнайы бөлiнгендерiнен басқа, көзбен шолып iздестiру және көшiру жұмыстарын орындау үшiн iздестiру-құтқару жабдықтары жоқ, сондай-ақ iздестiру ауданына жiберiлуi мүмкiн резервтiк, санитарлық, патрульдiк және әуедегi әуе кемелерi де қолданылуы мүмкiн.

      745. Іздестiру-құтқару әуе кемелерiнiң кезекшiлiгiне бөлiнген ұшу мерзiмдерi апат сигналы алынған сәттен бастап жазда 30 минуттен және қыста 45 минуттен аспауы тиiс.

      746. Әуе кемесiнiң апаты туралы дабыл немесе басқа да ақпарат алған ӘҚҚ органының диспетчерi бұл туралы ұшу басшысына тез арада хабарлауға, өзiнiң иелiгiндегi құралдармен әуедегi және жердегi iздестiру-құтқару топтарына апатқа ұшыраған әуе кемесiнiң орналасқан жерiн анықтауға дабыл жариялауға және әуе кемесiнiң экипажына қалыптасқан жағдайға сәйкес көмек көрсетуге мiндеттi.

      747. Басқа әуе кемесiнен немесе iшкi жүзу теңiз кемесiнен апат дабылын алған немесе оның апатқа ұшырауын немесе ұшырағанын, не қатер төнген адамдарды анықтаған әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы) оларға қолынан келген көмектi көрсетуге, апат болған жердi картада белгiлеуге және ӘҚҚ органының диспетчерiне апат туралы хабарлауға мiндеттi.

      748. Авариялық-құтқару командасын әуежайда жинау үшiн ӘҚҚ диспетчерлiк органы хабардарландырудың "Дабыл" және "Дайындық" белгiлерiн қолданады.

      1) "Дабыл" белгiсi авиациялық оқиға күтпеген жағдайда болғанда немесе осы әуеайлаққа апатқа ұшыраушы әуе кемесiнiң күтiлген қонуына 30 минуттен аз уақыт қалғанда берiледi. Осы белгi бойынша АҚҚ барлық құрамы өздерiнiң керек-жарақтарымен белгiленген нормативтiк уақыттың iшiнде хабарлау кезiнде көрсетiлген авиациялық оқиға болған жерге немесе шаршыға келiп жетедi және авариялық-құтқару жұмыстарын орындауға кiрiседi;

      2) "Дайындық" белгiсi апатқа ұшыраушы әуе кемесінің осы әуеайлаққа қонуын күткен жағдайда жерге қонуға (суға қонуға) дейiн 30 минут және одан да көп уақыт бұрын берiледi.

 **56-тарау. Заңсыз қол сұғу**

      749. Заңсыз қол сұғу объектiсi болған әуе кемесi ӘҚҚ органына сол әуе кемесiне қатысты бiрiншi кезектегi әрекеттердi қамтамасыз етуге және онымен басқа әуе кемесi арасындағы қақтығыс жағдайының ықтималдығын барынша қысқартуға мүмкіндік беру үшiн бұл фактi туралы, осыған байланысты барлық маңызды жағдайлар мен осы жағдайлар туындатқан ағымдағы жоспардан кез-келген ауытқулар туралы ӘҚҚ тиiстi органын хабардар етуге талпыныс жасайды.

      750. Әуе кемесiнiң бортында қалыптасқан жағдайға байланысты бұл мүмкiн болмайтын жағдайларды қоспағанда, әуе кемесiнiң командирi, тiптi болмағанда ӘҚҚ органын хабардар етуге мүмкiндiк пайда болғанға немесе әуе кемесi РЛС әрекет ету аумағының шегiне жеткенге дейiн белгiленген жол желiсi және белгiленген крейсерлiк эшелон бойынша ұшуды жалғастыруға әрекеттенуi кepeк.

      751. Заңсыз қол сұғу актiсiне ұшыраған әуе кемесi ӘҚҚ органдарымен радиотелефон байланысын орнатуға мүмкiндiгi болмай, белгiленген жол желiсiнен немесе белгiленген крейсерлiк эшелоннан ауытқуы тиiс болғанда, әуе кемесiнiң командирi мүмкiндiгiнше:

      1) әуе кемесiнiң бортында қалыптасқан жағдайға байланысты, бұл мүмкiн болмаған жағдайларды қоспағанда, авариялық ӨЖЖ-жиiлiкте және басқа да тиiстi жиiлiктерде ескертулер беруге әрекеттенуi тиiс. Сондай-ақ бұл тиiмдi болғанда және жағдайға байланысты жол берiлгенде, борттағы қабылдағыш-жауапбергiштер, мәлiметтердi беру желiлерi сияқты басқа да жабдықтарды қолданған жөн; және

      2) мұндай ережелер Doc 7030 (Қосымша аймақтық ережелер) құжатында белгiленген және жарияланған жағдайда, төтенше жағдайларда ұшудың тиiстi айрықша тәртiбiн сақтай отырып, ұшуды жалғастыруы; немесе

      3) егер тиiстi аймақтық ережелер белгiленбеген болса, ұшуды әдетте АҰЕ бойынша осы ауданда 290 ұшу эшелонынан 300 м (1000 фут) жоғарыда болғанда немесе 290 ұшу эшелонынан 150 м (500 фут) төменде болғанда пайдаланылатын крейсерлiк эшелондардан ерекшеленетiн эшелонда жалғастыруы тиiс.

      ӘҚҚ органдарының заңсыз қол сұғу жағдайындағы мiндеттерi ИКАО-ның 11-қосымшасында баяндалған.

      ҚШРЛ пайдалануға арналған жабдықтары бар, заңсыз қол сұғу объектiсi болған әуе кемелерiнiң бортында қабылданатын iс-әрекеттердiң тәртiбi 11-қосымшада, PANS-RAC (Doc 4444) және PANS-OPS (Doc 8168) баяндалған.

      Жабдықтары бар, заңсыз қол сұғу объектiсi болған әуе кемелерiнiң бортында қолданылатын iс-әрекеттер тәртiбi 11-қосымшада, PANS-RAC (Doc 4444) баяндалған, ал осы мәселе бойынша нұсқаулық материал әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында Деректер беру желiлерiн қолдану жөнiндегi нұсқаулықта (Doc 9694) мазмұндалған.

 **57-тарау. Заңсыз қол сұғу актiлерiнен қорғау**

      752. Жалпы пайдаланымдағы авиациялық әуе кемелерiн қорғау мақсатында және әуежайларда авиациялық қауiпсiздiктi қамтамасыз ету үшiн жалпы пайдаланымдағы авиация әуе кемелерiнiң тұрақжайларын коммерциялық авиациялық көлiк әуе кемелерiнiң тұрақжайларын бөлу тиiмдi деп танылады.

      753. Жалпы пайдаланымдағы авиация тұрақжайы орындарының аймағына апаратын рульдеу жолдары анық белгiленуi және мүмкiндiгiнше коммерциялық авиакөлiктердiң әуе кемелерi қолданатын рульдеу жолдары мен перрондарынан бөлiнуi тиiс.

      754. Жалпы пайдаланымдағы ӘК тұрақжайына арналған жеке аймақтарды жасауға мүмкiндiгi жоқ, бiрақ жоғары қауiпсiздiк деңгейiн қамтамасыз ету талап етiлетiн әуежайларда РЖ немесе перрондарда авиациялық қауiпсiздiк персоналы жалпы пайдаланымдағы авиация әуе кемелерiн олар коммерциялық авиакөлiк кемелерiнiң тұрақжайы аймағына өткенге дейiн тексеретiн және қарайтын бақылау-өткiзу пункттерi ұйымдастырылуы мүмкiн.

      755. Әуежайдың диспетчерлiк пунктi әуеайлақтың авиациялық қауiпсiздiк қызметiнiң персоналын жалпы пайдаланымдағы авиация әуе кемелерiнiң алдағы келетiнi туралы мүмкiндiгiнше тезiрек хабардар етуi керек.

      756. РЖ немесе перрондардағы бақылау-өткiзу пункттерiнде әуеайлақ диспетчерлiк пунктiнiң, авиациялық қауiпсiздiк қызметi персоналының және әуежайдың қауiпсiздiк қызметi орталық пунктiнiң арасындағы әрекеттердi үйлестiру рәсiмдерiн белгiлеу керек. Бұл үшiн осы бөлiмшелер арасындағы радиобайланыстың жеке желiсiн ұйымдастыру қажет.

      757. Көрсетiлген рәсiмдер рульдеуге берiлетiн рұқсат беруге және келiп қонатын жалпы пайдаланымдағы авиация әуе кемелерiне берiлетiн тиiстi нұсқауларға қатысты әуеайлақтың диспетчерлiк пунктiнiң персоналына арналған нұсқаулықтарда белгiленуi тиiс.

      Осы Ережеде мынадай қысқартулар пайдаланылады:

      ӘАҚ     Әуеайлақтық авариялық қызмет

      ӘДП     Әуеайлақтық диспетчерлiк пункт

      ААЖ     Аэронавигациялық ақпараттың жиынтығы

      АМСА    Авиациялық метеорологиялық станция (азаматтық)

      АМО     Авиациялық метеорологиялық орталық

      AHO     Аэронавигациялық оттар (борттық)

      ОАҚ     Отынның аэронавигациялық қоры

      АРП     Автоматты радиопеленгатор

      АҚК     Авариялық-құтқару командасы

      АҚЖ     Авариялық-құтқару жұмыстары

      АҚС     Авариялық-құтқару станциялары

      ӘҚБ АЖ  Әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесi

      АТБ     Авиациялық-техникалық база

      ААТЖ    Ақпаратты автоматты тарату жүйесi

              (әуеайлақ ауданында)

      АТА     Әуеайлақтық торап (әуеайлақтық торап аймағы)

      ААБ     Аэронавигациялық ақпарат бюросы

      БҚЖ     Бүйiрлiк қауiпсiздiк жолағы

      РЖЖР    Радиомаркерлi жетектi жақын радиостанция

      ЖРЖ     Жылдамдықты рульдеу жолы (ҰҚЖ-дан жылдам шығу)

      ЖӘК     Жоғарғы әуе кеңiстiгi

      YКҚБ    Үзiлген көзбен шолып қонуға бет алудың биiктiгi

      ЖБК     Жоғары бiлiктiлiк комиссиясы

      ДҰСК    Дәрiгерлiк-ұшу сараптау комиссиясы

      КМЖ     Көзбен шолудың метеорологиялық жағдайы

      БТШБ    Бұлттардың төменгi шекарасының биiктiгi

      БӨР     Барлық бағытталған ӨЖЖ-радиомаягi

      ҰҚЖ     Ұшу-қону жолағы

      ШҚБ     Шешiм қабылдау биiктiгi

      ҚШРЛ    Қайталама шолу радиолокаторы

      ӘК      Әуе кемесi

      АО ӘС   ӘҚБ аудандық орталығының әскери секторы

      ӘТ      Әуе трассасы

      ЖР      Жоғары жиiлiктi радиобайланыс

      АА      Азаматтық авиация

      ТҰҚЖ    Топырақты ҰҚЖ

      ЖБГ     Жеткiзудi беру геопунктi

      ГРМ     Глиссадты радиомаркер

      ЖЖМ     Жанар-жағар май

      ӘҚЖ БО  Әуе қозғалысын жоспарлаудың бас орталығы

      АӨЖ     Алыстық өлшегiш жабдық (бұрыш өлшеуiш)

      ДПМ     Диспетчерлiк пункт мұнара

      АДП     Айналымның диспетчерлiк пунктi

      ЖДП     Жақындаудың диспетчерлiк пунктi

      РДП     Рульдеудiң диспетчерлiк пунктi

      ҰЖРМ    Ұзақтағы жетектi радиостанциясы (маркерлi)

      ҰҚА     Ұшу және қону аймағы

      KA      Күту аймағы

      ИАҚ     Инженерлiк-авиациялық қызмет

      ЖҰҚЖ    Жасанды жабуы бар ұшу-қону жолағы

      ҚТ      Қысқа толқындар (радиобайланыс)

      БӘК     Бақыланатын әуе кеңiстiгi

      КДП     Командалық-диспетчерлiк пункт ("Мұнара")

      ҚАЖ     Қауiпсiздiктiң аяқталу жолағы

      БРМ     Бағытты радиомаркер

      IЛК     ҰҚЖ ілiнiсу коэффициентi

      ӘБН     Әуеайлақтың бақылау нүктесi

      ЭБЖ     Электр желiсi

      ЕҚБ     Ең төменгi қауiпсiз биiктiк

      ТБҚ     Теңiз бұрғылау қондырғысы

      ЖӘЖ     Жергiлiктi әуе желiсi

      МБ      Магниттi бағыт

      МЖБ     Магниттi жол бұрышы

      МЕТАР

      РОФОР   Халықаралық метеорологиялық кодтар

      СПЕСИ

      ТАФ

      МРЖ     Магистралдық рульдiк жол

      МСҚ     Медициналық-санитарлық қызмет

      ТӘК     Төменгi әуе кеңiстiгi

      НОТАМ   Ұшқыштарға әуеайлақтардың, радиотехникалық

              құралдардың жағдайы, қону жүйелерi туралы хабарлау

      ЖІҚК    Жердегi iздестiру-құтқару командасы

      ӘҚҚ     Әуе қозғалысына қызмет көрсету

      ӘКҚҰ    Әуе кемелерiнiң қозғалысын ұйымдастыру

      ӨЖР     Өте жоғары жиiлiктегi радиобайланыс

      ЖҚО     Жоғары қарқындылық оттары (ҰҚЖ)

      КҚО     Кiшi қарқындылық оттары (ҰҚЖ)

      ЖЖР     Жеке жетектi радиостанция

      ШРЛ     Шолу радиолокаторы

      ҚЖЖ     Қону жүйесiнiң жабдығы

      "ПАН"   Шұғылдық радиотелефондық сигналы

      КҰЕ     Көзбен шолып ұшу ережесi

      ӨДБ     Өндiрiстiк-диспетчерлiк бөлiм

      ҚДП     Қондыру диспетчерiнiң пунктi

      ҰӨДҚ    Ұйымның өндiрiстiк-диспетчерлiк қызметi

      МЖП     Мiндеттi жеткiзулер пунктi

      ТҚҚ     Толық қысымды қабылдағыш

      ҰАЖ     Ұшудың алдын ала жоспары (өтiнiм)

      АҰЕ     Аспаптар бойынша ұшу ережесi

      ҚРЛ     Қону радиолокаторы

      РЖ      Рульдеу жолы

      АДО     Аудандық диспетчерлiк орталық (ӘҚҚ органы)

      РЛБ     Радиолокациялық бақылау

      ҰПБ     Әуе кемесiн ұшуда пайдалану жөнiндегi басшылық

      ҚРЖ     Қонудың радиомаяктiк жүйесi

      РНН     Радионавигациялық нүкте

      ӘҚҚА    Әуе қозғалысына қызмет көрсету ауданы

      ӘҰБ     Әуеайлақтағы ұшу басшысы

      АҰБ     ӘҚҚ ауданындағы (орталығындағы) ұшудың басшысы

      ЖНРЖ    Жақын навигацияның радиолокациялық жүйесi

      ҚРЖ     Қонудың радиолокациялық жүйесi

      РТЖ     Радиотехникалық жабдық (жабдық)

      РТҚ     Радиотехникалық құралдар

      ӘҚБ А   Әуе қозғалысын басқару ауданы

      ӘҚҚ AУO ӘҚҚ аумақтық орталығы

      ААҚ     Аэронавигациялық ақпарат қызметi

      СДП     Старттық диспетчер пунктi

      "COC"   Халықаралық апат сигналдары

      "МЭЙДЭЙ"

      ЖЖТҚҚ   Жолаушылар мен жүктер тасымалын қамтамасыз ету

              қызметi

      ЖТҚҚ    Жолаушылар тасымалын қамтамасыз ету қызметi

      ҰСҚ     Ұшақтық сөйлесу қондырғысы

      ҚРЖ     Қысымды реттеу жүйесi

      ГКН     Глиссадаға кiру нүктесi

      ОЖО     Оқу-жаттығу орталығы

      ФЖС     ӘҚҚ жүйесiндегi ұшу жоспары ("флайт-жоспар")

      AAO     Аэронавигациялық ақпарат орталығы

      "ЬЬЬ"   Халықаралық шұғылдық сигналы

      РТЖБП   Радиотехникалық жабдықтар мен байланысты пайдалану

      ACAS/TCAS Соқтығыстардың алдын алудың борт жүйесi (САБЖ)

      АТС     Әуе қозғалысын басқару (ӘҚБ)

      ATIS    Әуеайлақ ауданындағы ақпаратты автоматты түрде беру

              қызметi

      ATS     Әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӘҚҚ)

      C/L     Ocь желiсi

      DA/H    Шешiм қабылдаудың абсолюттi/салыстырмалы биiктiгi

      DER     ҰҚЖ ұшу соңы

      DME     Алысты өлшеу жабдығы

      DR      Жолды есептеу

      EFIS    Әуе кемесiнiң пилотаждық жабдығының электрондық

              жүйесi

      FAF     Қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң бақылау нүктесi

      FAP     Қонуға бет алудың соңғы кезеңiнiң нүктесi

      FMS     Ұшуды басқару жүйесi

      FPL     ӘҚҚ жүйесiндегi ұшу жоспары (флайт-жоспар)

      HSI     Авиакөкжиегi

      IAF     Қонуға бет алудың бастапқы кезеңiнiң бақылау нүктесi

      IAS     Аспаптық нүкте

      IF      Ұшуға бет алудың аралық кезеңiнiң бақылау нүктесi

      IFR     Аспаптар бойынша ұшу ережесi (АҰЕ)

      ILS     Аспаптар бойынша ұшуға бет алудың жүйесi

      IMC     Аспаптық метеорологиялық жағдайлар

      ISA     Халықаралық стандартты атмосфера (ХСА)

      MAPt    Екiншi айналымға шығудың басталу нүктесi

      MDA/H   Төмендеудiң абсолюттi/салыстырмалы ең төменгi

              биiктiгi

      MOC     Кедергiлердiң үстiндегi биiктiктiң ең аз запасы

      MSL     Теңiздiң орташа деңгейi

      MDB     Бағытталмаған радиомаяк

      NOZ     Қалыпты ұшу аймағы

      NTZ     Аралық қорғау аймағы

      OCA/H   Кедергiлерден ұшудың абсолюттi/салыстырмалы биiктiгi

      OIS     Кедергiлердi белгiлеу бетi

      OM      Сыртқы маркерлiк радиомаяк

      PAPI    Қонуға дәл бет алу траекториясының көрсеткiшi

      PAR     Қону радиолокаторы

      QFE     Әуеайлақтан асатын (немесе ҰҚЖ табалдырығы)

              деңгейдегi атмосфералық қысым

      QNH     Теңiздiң орташа деңгейiне келтiрiлген ҰҚЖ

              табалдырығының атмосфералық қысымы

      RNAV    Аймақтық навигация

      RSR     Бағытты (трассалық) шолу радиолокаторы

      SID     Аспаптар бойынша ұшудың стандартты сызбасы

      SOC     Биiктiкке көтерiлудiң басы

      SPI     Жағдайдың арнайы бейнеленуi (тану кезiнде)

      SSR     Қайталама шолу радиолокаторы (ҚШРЛ)

      STAR    Аспаптар бойынша келудiң стандартты сызбасы

      TAR     Әуеайлақ аймағындағы шолу радиолокаторы

      TAS     Іс жүзiндегi жылдамдық

      ТР      Керi айналудың басталу нүктесi

      VASIS   Глиссаданы көзбен шолып бейнелеу жүйесi

      VOR     Жан-жақты бағытталған ӨЖЖ-радиомаягi

      VMC     Көзбен шолу метеожағдайы

Қазақстан Республикасының

әуе кеңiстiгiнде ұшудың

негiзгi ережесiне

1-қосымша

 **Ұшудың қауiпсiз биiктiктерiн есептеу**

      1. Сынап бағанасы бойынша 760 мм немесе 1013,2 м бар атмосфералық қысым бойынша қауiпсiз ұшу биiктiктерi мынадай формула бойынша есептеледi:

      Н қауіпсіз 760 = Н шын.қауіпсiз + Н бедер - pH t + (760 - Р келт. ең аз )х 11;

      Н қауіпсіз 1013,2 = Н шын.қауіпсiз + Н бедер - pH t + (1032,2 - Р келт. ең аз )х 8,25, мұнда:

      Н шын қауіпсіз - шынайы қауiпсiз ұшу биiктiгiнiң белгiленген мәнi, м;

      Н бедер - жолақ енiнiң белгiленген шегiнде ондағы жасанды кедергiлер ескерiлген жер бедерiндегi ең жоғары нүктенiң абсолюттiк биiктiгi, м;

      Р келт. ең аз - ұшу бағыты (учаскесi) бойынша теңiз деңгейiне келтiрiлген, мм сын.бағ. бойынша (мбар) ең аз атмосфералық қысым;

      pH t - навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формуламен анықталатын биiктiк өлшегiштiң әдiстемелiк температуралық түзетуi, м:

                     t 0 -15 0

             pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                     300

      мұнда H түзету =   Н шын қауіпсіз + Н бедер ;

      t 0 - ұшу бағыты (учаскесi) бойынша ең төменгi температура.

      2. Жақындап келу ауданындағы қауiпсiз ұшу биiктiгiн есептеу (әуеайлақ ауданындағы ұшуды жүргiзу жөнiндегi нұсқаулыққа және аэронавигациялық ақпарат жинағына енгiзу үшiн) мынадай формулалар бойынша жүргiзiледi:

      Н қауіпсіз жақын = Н шын.қауіпсiз + Н бедер - pH t + (760 - Р келт.аэр )х 11;

      Н қауіпсіз жақын = Н шын.қауіпсiз + Н бедер - pH t + (1013,22 - Р келт.аэр )х 8,25, мұнда:

      Н шын қауіпсіз - шынайы қауiпсiз ұшу биiктiгiнiң белгiленген мәнi, м;

      pH t - биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол көп жылдық бақылау бойынша әуеайлақтағы ең төменгi температура үшiн анықталады, м;

      Р келт.әуеайл. - теңiз деңгейiне келтiрiлген көп жылдық бақылау бойынша әуежайдағы ең төменгi атмосфералық қысым, мынадай формула бойынша есептеледi:

      Р келт.әуеайл. = Н әуеайл. : 11(8,25)+P әуеайл. ,

      мұнда:

      Н әуеайл. - әуеайлақтың теңiз деңгейiне қатысты биiктеуi;

      Р әуеайл. - көп жылғы бақылау бойынша ҰҚЖ деңгейiндегi ең төменгi атмосфералық қысым.

      3. Әуеайлақ айналымы бойынша ұшу биiктiгiн (айналым биiктiгiн) есептеу мынадай формула бойынша жүргiзiледi:

         Н айн. = Н шын қауіпсіз + pН бедер - pН t ,

      мұнда Н шын қауіпсіз - ұшу мен қону аймағындағы шынайы қауiпсiз ұшу биiктiгiнiң белгiленген мәнi, м;

      pН бедер - жолақ енiнiң белгiленген шегiнде әуеайлақ деңгейiне қатысты жасанды кедергiлер ескерілген жер бедерiндегi ең жоғары нүктенiң биiктiгi, м;

       pH t - көп жылдық бақылау бойынша әуежайдағы ең төменгi температура үшiн анықталатын биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

                          t 0 -15 0

                  pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                         300

      мұнда t 0 - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең төменгi температура, град;

               H түзету = Н шын қауіпсіз + рН бедер ;

      4. Әуеайлақ ауданындағы ең төменгi қауiпсiз ұшу биiктiгi (ТҚБ) мынадай формуламен есептеледi:

              ТҚБ = 300 + рН бедер - pH t

      мұнда рН бедер - қонуға бет aлу бағыты бойынша ҰҚЖ табалдырығының деңгейiне қатысты жасанды кедергiлер ескерiлген жер бедерiнiң ең жоғары нүктесiнiң биiктiгi, м;

      pH t - көп жылдық бақылау бойынша әуеайлақтағы ең төменгi температура үшiн анықталатын биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол навигациялық сызғыш бойынша, немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

                           t 0 -15 0

                  pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                         300

      мұнда t 0 - көп жылдық бақылаулар бойынша әуеайлақтағы ең төменгi температура, град;

               H түзету = 300 + рН бедер

       5. Әуеайлақ ауданында төменгi эшелоннан төмен ұшқанда қауiпсiз биiктiк мынадай формула бойынша есептеледi:

      Н қауіпсіз аэр = Н шын қауіпсіз + pН кедергі - pН t ,

      мұнда Н шын қауіпсіз - ұшу және қону аймағындағы шынайы қауiпсiз ұшу биiктiгiнiң анықталған мәнi, м;

      pН кедергі - әуеайлақ деңгейiне қатысты ондағы табиғи кедергiлер ескерiлген жер бедерiнiң ең жоғары нүктесiнiң биiктiгi. Жасанды кедергiлер биiктiгi 300 км/сағаттан жоғары ұшу жылдамдығы кезiнде рН кедергіде, ал таулы жерлерде - жолақ енiнiң белгiленген шегiндегi ұшу жылдамдығына қарамастан барлық жағдайларда ескерiледi, м.

      pН t - биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

                         t 0 -15 0

                  pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                         300

      мұнда t 0 - әуеайлақтағы нақты температура, град;

                H түзету = Н шын қауіпсіз + рН бедер ;

      6. Бағыт (авиациялық жұмыстар ауданы) бойынша төменгi эшелоннан төмен қауiпсiз ұшу биiктiгi мынадай формула бойынша есептеледi:

       Н қауіпсіз келтірілген = Н шын қауіпсіз + Н кедергі - pН t ,

      мұнда Н шын қауіпсіз - шын қауiпсiз ұшу биiктiгiнiң анықталған мәнi, м;

      Н кедергі - ондағы табиғи кедергiлер ескерiлген жер бедерiнiң ең жоғары нүктесiнiң абсолюттiк биiктiгi. Жасанды кедергiлер биiктiгi 300 км/сағаттан жоғары ұшу жылдамдығында H кедергі , ал таулы жерлерде - жолақ енiнiң белгiленген шегiндегi ұшу жылдамдығына қарамастан барлық жағдайларда, ескерiледi, м.

      pН t - биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол навигациялық сызғыш бойынша немесе мынадай формула бойынша, м анықталады:

                           t 0 -15 0

                  pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                         300

      мұнда t 0 - ұшу немесе қону әуеайлағындағы (олардың iшiндегi азы) нақты температура, град:

                H түзету = Н шын қауіпсіз + Н кедер

      7. Күту аймағындағы төменгi эшелон биiктiгi мынадай формулалар бойынша есептеледi:

      Н төмен 760 = Н айн. + 300 - pH t + (760 - Р әуеайл )х 11

      Н 1013,2 = Н айн. + 300 - pH t + (1013,2 - Р әуеайл )х 8,25,

      мұнда:

      Н айн - айналым биіктігі, м;

      Р әуеайл. - әуеайлақтағы нақты қысым, сын.бағ. бойынша мм. (мбар);

      pH t - биiктiк өлшегiшiнiң әдiстемелiк температуралық түзетiлуi, ол навигациялық сызғыш бойынша, м, немесе мынадай формула бойынша анықталады:

                          t 0 -15 0

                  pH t = \_\_\_\_\_\_\_\_\_ xH түзету,

                         300

      мұнда t 0 - әуеайлақтағы нақты температура, град:

               H түзету = Н айн + 300;

Қазақстан Республикасының

әуе кеңiстiгiнде ұшудың

негiзгi ережесiне

2-қосымша

 **Апат, шұғылдық сигналдары және**
**азаматтық әуе кемелерiн ұстау Апат сигналдары**

      1. Бiр уақытта не жеке-жеке берiлетiн апат сигналдары әуе кемесiне елеулi, тiкелей қауiп төнгенiн және оның шұғыл көмекке зәру екенiн білдiредi.

      2. Ұшу кезiндегi апат туралы хабар ашық мәтiнмен, бiрiншi кезекте:

      1) радиотелефонмен:

      апатқа ұшыраудамын - 3 рет (халықаралық ұшуда "МЕЙДЕЙ");

      мен - бiр рет;

      апатқа ұшыраушы әуе кемесiнiң шақыру белгiсi - 3 рет;

      апат болған жердiң координаттары - 3 рет берiледi.

      2) радиотелеграфпен:

      радиотелеграфпен берiлетiн сигнал 3 рет қайталанатын "SOS" (... - - - ...) тобынан, 1 рет "ДЕ" (-..) үйлесiмiнен тұрады

      this is (вис из) (халықаралық ұшу кезiнде);

      апатқа ұшыраушы әуе кемесiнiң шақыру белгiсi - 3 рет;

      апат болған жердiң координаты - 3 рет берiледi.

      қысқа уақыт аралығында бiр-бiрден жiберiлетiн қызыл түстi жарқыл ракеталармен берiледi.

      3) радиотелефонмен және радиотелеграфпен:

      ұшу бағдары;

      ұшу жылдамдығы;

      ұшу биiктiгi;

      апаттың сипаты мен қажеттi көмек;

      экипаж командирiнiң шешiмi және iздестiру мен құтқаруға ықпал ететiн басқа да мәлiметтер берiледi.

      "SOS" немесе "Апатқа ұшыраудамын" сигналы берiлумен бiр уақытта қайталама радиолокация жүйесiнiң танып-анықтау аппаратурасының "Апат" сигналы мен борттағы ӘҚБ жауап бергiшiндегi "Авария" сигналы қосылады. Қазақстан Республикасының шекарасынан тыс ұшу кезiнде жауап бергiште 7700 "Апат" коды орнатылады.

      3. Егер жағдай мүмкiндiк берсе, апат белгiсiнен кейiн:

      жердiң ендiгi - 2 рет;

      жердiң бойлығы - 2 рет;

      орта-еуропалық уақыт (UTC) - 2 рет;

      зақымданулар мен қажеттi көмек түрi - 1 рет;

      ұшқыш қабылдаған шешiм және іздестіру мен құтқаруға ықпал ететiн басқа да мәлiметтер - 1 рет.

      "Қабылдаймын" сөзi берiле отырып, апат туралы хабар берiлуi мүмкiн.

      Апат туралы хабарды бергеннен кейiн радиоэфирдi тыңдау үшiн 1-2 минутке қабылдауға көшу керек.

      4. Авариялық-құтқару ӨЖЖ радиостанциялармен жұмыс iстегенде апатқа ұшыраушы әуе кемесiнiң экипажы қонғаннан кейiн КОСПАС CAPCAT спутник жүйесiнiң пеленгациялауын қамтамасыз ету үшiн радиостанцияны дереу тональдық жөнелтумен беру режимiне ("Маяк" режимi) қосу керек.

      5. Апатқа ұшыраған әуе кемесi экипажының "Комар" үлгiсiндегi автоматты радиомаягы болса, парашютпен қонғаннан кейiн, оның таратқышының жұмысы тональдық жөнелтулерiн тыңдау арқылы тексерiледi. Таратқыштың бұл режимдегi жұмысы 3 сағат бойы жалғасады. Одан кейiн қабылдағыш-таратқышты радиомаяктың үрленбелi баллонынан алып, антеннасын орнату және қабылдау режимiне қосу керек.

      6. Жерге қонғаннан кейiн алғашқы тәулiктердiң әр сағатының бастапқы кезiнде әр хабардың берілуiнен кейiн 3 минуттен қабылдау режимiне көше отырып, апат туралы үш дүркін хабар жөнелту жүргiзiледi, қалған уақытта радиостанция қабылдау режимiнде болуы тиiс. Кейiнгi тәулiктерде әр сағаттың бастапқы кезiнде әр хабардың берiлуiнен кейiн 3 минуттен қабылдау режимiне көше отырып, апат туралы үш дүркiн хабар жөнелту жүргiзiледi, қалған уақытта радиостанция сөндiрiледi.

      7. Жерге қонғаннан кейiн берiлетiн хабар апат туралы әуеде берiлетiн хабарға ұқсас болады.

      Iздестiру-құтқару ұшағының (тiкұшағының) дыбысы естіле бастағанда немесе оны көзбен көрiп байқағанда апат туралы хабар беру және онымен екi жақты байланыс орнату керек; егер екi жақты байланыс орнатудың орайы келмесе, апат туралы хабарды сүйемелдеп отыруға арналған сигналмен ("Маяк" режимi) 1.5-2 минут iшiнде кезектестiру керек; ұшақ (тiкұшақ) экипажымен екi жақты радиобайланыс орнатылған кезде радиостанциямен одан кейiнгi жұмыс тәртiбiн iздестiру-құтқару ұшағы (тiкұшағы) экипажының командирi белгiлейдi.

      8. Өзара радиобөгеттердi болдырмау үшiн апатқа ұшыраған әуе кемесi экипажының бiрнеше авариялық-құтқару ӨЖЖ радиостанцияларын хабар беру үшiн бiр жерде қосуға тыйым салынады.

      Апатқа ұшыраушы әуе кемесiне оның иелiгiндегi кез-келген құралмен назар аударту үшiн өзiнiң қай жерде және қандай көмек қажет екенi туралы хабар жөнелтуiне осы бөлiмнiң бiрде-бiр ережесi тыйым салмайды.

      Апат және шұғылдық сигналдарды электрбайланысы арналарымен берудiң егжей-тегжейлi ережелерi ИКАО-ның 10-қосымшасында, II том, 5-тарауда көрсетiлген.

 **Шұғылдық сигналдары**

      9. Шұғылдық сигналдары әуе кемесiнiң ұшқышы оның қонуға мәжбүр етiп отырған қиындықтарды басынан кешiп отырғанын, бiрақ шұғыл көмек керек емес екенiн бiлдiредi және былай берiледi:

      1) қону шамдарын қайталап қосу және сөндiру;

      2) импульстiк аэронавигациялық оттардың жыпылықтауынан ерекшеленетiн аэронавигациялық оттарды қайталап қосып және сөндiрiп отыру.

      10. ӘК мен ондағы жолаушыларға және экипажға қауiп төнуi ықтимал болған жағдайда берiлетiн халықаралық шұғылдық сигналы:

      1) радиотелеграфпен - "666" (немесе ХХХ тобы);

      2) радителефонмен - "ПАН" (PAN) белгiсiмен берiледi.

      11. Не бiрге, не бөлек берiлетiн төмендегi сигналдар:

      1) радиотелеграфпен немесе сигнал берудiң басқа әдiсiнiң көмегiмен берілетiн және ХХХ-тер тобынан тұратын сигнал;

      2) PAN, PAN деп дауыстап айтылатын сөздерден тұратын радиотелефондық шұғылдық сигналы;

      3) мәлiметтердi беру желiсiмен жөнелтілетiн және PAN, PAN сөздерiнiң мәнiн беретiн шұғылдық хабарлары су бетiндегi кеменiң, әуе кемесiнiң немесе қандай да бiр басқа қозғалыс құралының қауiпсiздiгiне, борттағы немесе көзге түсетiн жердегi адамның қауiпсiздiгiне қатысты әуе кемесiнiң беретiн төтенше шұғыл хабары барын бiлдiредi.

 **Азаматтық әуе кемелерiн ұстау**

      12. Қазақстан Республикасының әуe кеңiстiгiнде азаматтық әуе кемелерiнiң ұшу қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн мынадай қағидаттар қолданылады:

      1) азаматтық әуе кемелерiн ұстау тек соңғы шара ретiнде қолданылады;

      2) егер:

      оны берiлген жол желiсiне қайтарудың қажеттiлiгi болмаса;

      оны мемлекет әуе кеңiстiгiнiң шегiнен шығарып жiберсе;

      тыйым салынған аймақтан, ұшуларды шектеу аймағынан немесе қауiптi аймақтан басқа жаққа бағыттаса; немесе осы әуе кемесiне көрсетiлген әуеайлаққа қонуға бұйрық берiлсе ұстау, оны жүзеге асырған жағдайда әуе кемесiн танумен шектеледi.

      13. Азаматтық әуе кемелерiн оқу-жаттығу мақсаттарында ұстауға тыйым салынады.

      14. Радиобайланысты орнату мүмкiн болғанда, ұсталатын азаматтық әуе кемесiне радиотелефонмен ұшу бағытына қатысты нұсқау мен қажеттi мәлiметтер берiледi.

      15. Әрбiр мемлекет ұшып бара жатқан азаматтық әуе кемелерiне қарсы қару қолданудан тартынуы тиiс.

      16. Ұстауға байланысты қауiптi салдарларды болғызбау немесе азайту үшiн ұшқыштар мен ұшуларды басқаратын жердегi тиiстi органдар арасындағы әрекеттердi үйлестiрудi қамтамасыз етуге арналған барлық қолдан келетiн шаралар қабылданады, ол үшiн:

      1) азаматтық әуе кемелерiнiң барлық ұшқыштары ұстап алынғанда олар орындауға тиiстi әрекеттер туралы бiлуге мiндеттi;

      2) азаматтық әуе кемелерiнiң командирлерi 121,5 МГц жиiлiгiнде байланыс орнату мен ұстау ережелерiне, сондай-ақ көзге көрiнетiн сигналдар сериясын беру тәртiбiне қатысты ережелердi орындайды;

      3) әуе қозғалысына қызмет көрсету органының диспетчерлiк персоналы басқа әуе кемелерiнiң қауiпсiз ұшуын қамтамасыз ету үшiн қолға алынатын әрекеттер туралы бiлуге мiндеттi;

      4) ұстайтын әуе кемелерiнiң ұшқыштары азаматтық әуе кемесiнiң ұшу-техникалық сипаттамаларына жататын жалпы шектеулер туралы және техникалық қиындықтарға немесе заңсыз қол сұғуға байланысты ұсталатын әуе кемесiнiң бортында авариялық немесе төтенше жағдайдың пайда болу ықтималдығы туралы бiлуге мiндеттi;

      5) ұсталуды басқару органдарына және ұстауды орындауға ықтимал мүмкiндiгi бар командирлерге (ұшқыштарға) ұстау маневрі, ұсталатын әуе кемесiнiң ұшу бағыты, ұсталатын әуе кемесiне қатысты әрекеттер бойынша көзге көрiнетiн сигналдар, радиобайланыс жүргiзу, қару қолданудан тартыну қажеттiлiгi жөнiнде нақты және анық нұсқаулар берiледi;

      6) ұсталуды басқару органдары мен ұстайтын әуе кемесi 121,5 МГц авариялық жиiлiкте ұсталатын азаматтық әуе кемелерiмен байланыс орнатуды қамтамасыз ететiн радиотелефон жабдықтарымен, олар ұсталуы мүмкін аудандарда ұстауды басқару органдарының азаматтық әуе кемелерiн тануы мақсатында (қайталама радиолокация) ҚШРЛ құралдарымен жабдықталуы тиiс. Мұндай құралдар "А" режимiнде дискреттi төрт таңбалы N 7500, 7600 және 7700 кодтарын тануға мүмкiндiк беруi тиiс.

      17. Ұсталатын азаматтық әуе кемесiнен ұшып өтiп бара жатқан аймақта қону талап етілетiн ерекше жағдайларда:

      1) әсiресе азаматтық әуе кемелерi әдетте әуе тасымалы үшiн әуеайлақты қолданбайтын жағдайда, көрсетiлген әуеайлақ азаматтық әуе кемесiнiң осы түрiнiң қауiпсiз қонуы үшiн жарамды болуы;

      2) әуеайлақ аймағының қоршаған жерi айналым бойынша ұшуға, қонуға бет алуға және екiншi айналымға кетуге жарамды болуы;

      3) қонатын әуеайлаққа жетуi үшiн ұсталатын әуе кемесiнде отынның жеткiлiктi запасы (қалдығы) болуы;

      4) көрсетiлген әуеайлақ аэронавигациялық ақпарат жинағында сипатталуы тиiс;

      5) ұсталатын әуе кемесiнiң қонуға қауiпсiз бет алуды орындауы және қонуы үшiн барлық қажеттi ақпарат оның бортына барлық қол жетiмдi арналар арқылы радиобайланыс бойынша берiледi.

      18. Әуе қозғалысына қызмет ету органы оның жауапкершiлігiндегi ауданда әуе кемесiн ұстау жүзеге асырылатыны туралы бiле салысымен, ол төменде көрсетiлген шаралардың осы жағдайда қолайлы болып табылатынын қолданады:

      1) егер мұндай байланыс орнатылмаса, авариялық 121,5 МГц радиожиiлiгiн қоса алғанда, қолда бар мүмкiндiктердiң бәрiн пайдаланып, ұсталатын әуе кемесiмен екi жақты байланыс орнатуға әрекет етедi;

      2) ұсталатын әуe кемесiнiң ұшқышын ұстау туралы хабардар етедi;

      3) ұсталатын әуе кемесiмен екі жақты байланыста болатын ұстауды басқару органымен байланыс орнатады және оны сол әуе кемесiне қатысты қолда бар ақпаратпен қамтамасыз етедi;

      4) қажеттілiгiне қарай ұстап алушы әуе кемесi немесе ұстауды басқару органы және ұсталатын әуе кемесi арасындағы хабарларды таратады;

      5) ұстауды басқару органымен өзара тығыз iс-әрекетте, ұсталатын әуе кемесiнiң қауiпсiздiгiн қамтамасыз ету үшiн барлық қажеттi шараларды қолданады;

      6) егер бағдарынан ауытқуы нәтижесiнде әуе кемесi осы ұшу ақпаратының көршi аудандарының шегiнен шығып кетсе, ұшу ақпаратының көршi аудандарында қызмет ететiн әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарын хабардар етедi.

      19. Басқа әуе кемесi ұстаған азаматтық әуе кемесiнiң командирi (ұшқышы):

      1) көзге көрiнетiн сигналды пайымдауға және оларға ұстап алушының талаптарына сәйкес жауап бере отырып, ұстаған әуе кемесiнiң нұсқауларымен жүруге;

      2) мүмкiндiгiне қарай әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi органды хабардар етуге;

      3) ұсталатын әуе кемесiн, оның ұшу сипатын атай отырып, ұстап алушы әуе кемесiмен немесе ұстауды басқаратын тиiстi органмен 121,5 МГц авариялық жиiлiкте радиобайланыс орнатуға әрекет етуге, ал егер байланыс орнатылмаса, 243,0 МГц авариялық жиiлiкте қайталап шақыру арқылы байланыс орнатуға әрекет етуге;

      4) әуе қозғалысына қызмет көрсететiн тиiстi орган тарапынан басқа нұсқаулар берiлмесе, бортта ҚШРЛ қабылдағыш-жауап бергiш болғанда "А" режимiндегi 7700 кодын теруге мiндеттi.

      20. Егер кез-келген көздерден радио арқылы алынған нұсқаулар, ұстап алушы әуе кемесi көзге көрiнетiн сигналдардың көмегiмен берген нұсқауларға қайшы келсе, ұсталған әуе кемесi ұстап алушы берген көзге көрiнетiн нұсқауларды орындауды жалғастыра отырып, дереу түсiнiктеме берудi сұрайды.

      21. Ұстайтын және ұсталатын азаматтық әуе кемелерi қолданатын көзге көрiнетiн сигналдарды қатаң сақтаулары, оларды дұрыс түсiнулерi және ұсталған әуе кемесi берген оның авариялық кезеңде екенiн көрсететiн кез-келген сигналдарға айрықша назар аударуы қажет.

      22. Егер ұстап алушымен байланыс орнатылса, алайда ортақ тiлде байланысты жүзеге асыру мүмкiн болмаса, екi реттен қайталанатын мынадай сөздердi қолдану арқылы негiзгi ақпаратты беруге және нұсқаулардың қабылданғанын растауға әрекет жасалады:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ұстап алушы қолданатын сөздер    Ұсталатын ӘК қолданатын сөздер

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

  Сөз     |  Айтылуы  |  Мәні    |   Сөз     |  Айтылуы |  Мәні

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

CALLSIОGN  КОЛ         Сiздiң       CALLSIОGN   КОЛ      Менiң

           САЙН         шақыру                   САЙН      шақыру

                       белгiңiздi                        белгiм

                       хабарлауды                        (белгi)

                       өтiнемiн

FOLLOW     ФОЛЛОУ       Маған        WILCO       ВИЛ      Сiздi

                       iлесiңiз                 KOY      түсiндiм,

                                                         орындаймын

                                    CANNOT      KЭH      Орындай

                                                HOT      алмаймын

DESCEND    ДИ          Қонуды       REPEAT      РИ ПИТ     Қайталаңыз

           СЕНД         орындау

                       үшін         AMLOST      ЭМ        Бағдардан

                       төмен.                   ЛОСТ     адастым

                       деңiз

YOU        Ю ЛЭНД       Осы          MAYDAY      MЭЙ       Апатқа

LAND                   әуеай.                   ДЭЙ      ұшырау.

                       лаққа                             дамын

                       қоныңыз

                                    HI JACK     ХАЙ      Ұсталдым

                                                ДЖЭК

PROCEED    ПРО СИД       Өз           LAND        ЛЭНД     Қонуды

                       бағдары.     (place               талап

                       ңызбен       name)                етемiн

                       жүре

                       берiңiз

                                    DESCEND      ДИ СЕНД   Төмендеудi

                                                         талап

                                                         етемiн

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Екiншi бағанда екпiнмен айтылатын буындардың асты сызылған.

      Талап етілген шақыру белгiсi әуе қозғалысына қызмет көрсету органдарымен байланыс орнату үшiн қолданылатын және ұшу жоспарына енгiзiлген әуе кемесiнiң тану белгiсiне сәйкес болуы тиiс.

      Жағдай "ХАЙ ДЖЭК" сөзiн қолдану үшiн әр уақытта қолайлы бола бермеуi мүмкiн.

Қазақстан Республикасының

әуе кеңiстiгiнде ұшудың

негiзгi ережесiне

3-қосымша

 **Әуе кемесiнiң жердегi және әуедегi**
**қозғалысын реттеу сигналдары**

      1. Әуеайлақтық диспетчерлiк қызмет беретiн сигналдар.

      Тиiстi әуе кемесiне қарай бағытталған қызыл ракета осының алдындағы кез-келген сигнал-нұсқауларға қарамастан, қазiргi уақытта қонуға рұқсат етiлмейтiнiн білдiредi.

      Сигналдық ракеталар ұшу шектелген аймақта, тыйым салынған немесе қауiптi аймақта ұшуды орындаған, сондай-ақ сол аймақтардың бiрiне апаратын жолдағы рұқсаты жоқ әуе кемелерiн ескерту үшiн қолданылады:

      күндiз немесе түнде - 10 секундтық аралықпен жiберiлетiн және жарылғанда қызыл және жасыл оттарды немесе жұлдыздарды шашатын ракеталар сериясы, бұл әуе кемесiне оның ұшуы мұндай аймақтардың шегiнен тыс өтуi үшiн шара қолдануы керектiгiн білдiредi.

      2. Әуе кемесi экипажының сигналдарды қабылдағаны туралы растаулары:

      1) ұшу кезiнде: күндiз - қанаттарын шайқалту (бұл сигналды үшiншi және төртiншi бұрылыстар аралығындағы учаскеде және соңғы тура бағытта беруге болмайды);

      2) түнде - қону шамдарын екi дүркiн жыпылықтату немесе олар орнатылмаса, аэронавигациялық оттарды екi дүркiн қосу және сөндiру;

      3) жерде: күндiз - элерондарды немесе бүру рулiн қозғау;

      4) түнде - қону шамдарын екi дүркiн жыпылықтату немесе олар орнатылмаса, аэронавигациялық оттарды екі дүркiн қосу және сөндiру арқылы берiледi.

      3. Iлесiп жүретiн автомобильден берiлетiн сигналдар:

      1) жасыл жарық - маған қарай жүрiңiз (маған iлесiңiз);

      2) қызыл жарық - рульдеудi тоқтатыңыз (тоқта);

      3) үзiк-үзiк жыпылықтату - рульдеу жылдамдығын азайтыңыз (жоғары назар).

      Сигналды ашық түстi биялай киген сигнал берушi қолдарымен немесе таяқтың, жалаушалардың немесе электр қол шамдарының көмегiмен бередi.

      Сигналдарды бергенде сигнал берушi әуе кемесiнiң командирiне жақсы көрiнетiн жерде тұруы тиiс.

      Сигнал берушi әуе кемесiне бетiн берiп тұрған кезде қозғалтқыштардың нөмiрленуi оңнан солға қарай, яғни сигнал берушi үшiн оң жақтағы шеткi қозғалтқыш нөмiрi бiрiншi болып табылады.

      4. Әуе кемесi командирiнiң сигнал берушiге беретiн сигналдары.

      Тежегiштер.

      Teжeгiштep қосылды: саусақтары созылған қолды беттiң деңгейiне дейiн көтерiп, саусақ буындарын жұдырық етiп түю керек. Саусақ буындарының түйiлу сәтi тежегiштердiң қосылу сәтiн көрсетедi.

      Тeжeгiштep босатылды: саусақ буындары жұдырық етiп түйiлген қолды беттiң деңгейiне дейiн көтерiп, саусақтарды ашу керек. Саусақ буындарының ашылу сәтi тежегiштердiң босатылу сәтiн көрсетедi.

      Тiрегiштер (Колодкалар).

      Tiрeгiштep қойылсын: алақандарды сыртқа қаратып, көтерiлген қолдарды бет алдында айқастырады.

      Tipeгiштep алып тасталсын: алақандарды сыртқа қаратып, бет алдында айқастыра көтерген қолдарды екi жаққа қарай жаю керек.

      Қозғалтқыштарды қосуға дайындық.

      Қосылатын қозғалтқыштардың нөмiрiне сәйкес келетiн саусақтар санын созып көрсету керек.

 **Әуеайлақ қозғалысына арналған сигналдар Жарық сигналдары және ракеталар**
**көмегiмен берiлетін сигналдар**

      1. Hұсқаулар:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

     От             |  Әуеайлақтық диспетчерлiк қызмет үшiн:

                    |\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

                    | Ұшудағы әуe кемелерi  | Жердегi әуe кемелерi

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Тұрақты     Жасыл     Қонуға                 Ұшуға рұқсат

жарық әуе             рұқсат

кемесiнiң             етілді

тиiстi

тұрақты     қызыл     Жолды басқа әуе        Тоқтаңыз

жарық                 кемелерiне босатыңыз

жағына                және айналым

қарай                 бойынша ұшуды

бағытталған           жалғастырыңыз

                                             Жүргiзуге рұқсат

            Жасыл     Қону үшiн қайтып       Пайдаланылатын

            жарықтар  оралыңыз\*              қону алаңын

            сериясы                          айналып рульдеу

       (1.1. сурет)

            Қызыл     Әуеайлақ жарамсыз,     Әуеайлақтағы сөре

            жарықтар  қонуға рұқсат          орнына қайтып

            сериясы   берiлмейдi             оралыңыз

            Ақ        Осы әуеайлақта

            жарықтар  қонып, перронға

            сериясы   қарай жүрiңiз\*

            Қызыл     Алдыңғы кез келген

            ракета    нұсқауларға

                      қарамастан, қазiргi

                      уақытта қонуға рұқсат

                      етiлмейдi

\* Қонуға және жүргiзуге рұқсат қажеттi уақытта берiледi.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      2. Әуе кемесiнiң ұшуда сигналдарды қабылдағанын:

      1) күндізгі уақытта:

      қанат шайқалтумен;

      Бұл сигналды үшiншi және төртiншi бұрылыстар арасындағы учаскеде және тiке қону жолында бермеу керек;

      2) қараңғылық түскенде:

      қону фарларын екi рет жыпылықтатумен немесе, егер олар орнатылмаған болса, аэронавигациялық оттарды екі рет қосумен және сөндiрумен.

      3. Жерде:

      1) күндізгі уақытта:

      элерондарды немесе бағыттау тұтқасын қозғаумен;

      2) қараңғылық түскенде:

      қону фарларын екi рет жыпылықтатумен немесе, егер олар орнатылмаған болса, аэронавигациялық оттарды екi рет қосумен және сөндiрумен растауы.

 **Ұстап алу жағдайында пайдаланылатын сигналдар**

      Ұстап алушы әуе кемесi беретiн сигналдар және ұсталған әуе кемесiнiң жауаптары:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ce.  |  Ұстап алушы     | Мағынасы  |  Ұсталған       | Мағынасы

риясы|  әуе кемесінің   |           |  әуе кемесiнiң  |

     |  сигналдары      |           |  жауаптары      |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1    Күндіз немесе Түнде  Сiз ұстап  Күндіз немесе Түн. Сiздi

     - сәл жоғары, алда   алындыңыз. де - бiркелкi емес түсiндім,

     және, әдетте, ұстал. Менiң      уақыт аралығынан   орындаймын.

     ған әуе кемесiнiң    соңымнан   кейiн әуе кемесiн

     сол жағында (егер    ерiңiз.    шайқалту,

     ұсталған әуе кемесi             аэронавигациялық

     тiкұшақ болып                   оттарды жыпылық.

     табылса оң жағында)             тату және ұстап

     бола отырып және                алушы әуе кемесi.

     сигнал қабылданға.              нің соңынан еру.

     ны расталғаннан                 Ескерту

     кейiн, көлденең                 Ұсталған әуе

     тегiстiкте, қажеттi             кемесi қолдануға

     бағытқа шығу үшiн,              тиiс қосымша

     әдетте, сол жаққа               әрекеттер

     (немесе тiкұшақ                 17-тарауда

     ұсталынған жағдай.              көрсетiлген.

     да оңға) күрт қайы.

     рылып, бiркелкi

     емес уақыт аралығы.

     нан кейiн әуe

     кемесiн шайқалту

     және аэронавига.

     циялық оттарды

     (және тiкұшақтар

     үшiн қону фарла.

     рын) жыпылықтату

     1-Ескерту.

     Метеорологиялық

     жағдайлар немесе

     жер бедерi ұстап

     алушы әуе кемесi.

     нен 1-серияда

     көрсетiлген өз ор.

     нын және қайырылу

     бағытын өзгертудi

     талап етуi мүмкiн.

     2-Ескерту.

     Егер ұсталынған әуе

     кемесi ұстап алушы

     әуе кемесiне iлесiп

     үлгере алмаса, ұс.

     тап алушы әуе кеме.

     сi "ипподром" сыз.

     басы бойынша бiрқа.

     тар маневрлер жа.

     сайды деп шамала.

     нады және ол ұстал.

     ған әуе кемесiнiң

     жанынан өткен сайын

     әуе кемесiн шайқал.

     тып, сигнал беретiн

     болады.

2    Күндіз немесе Түнде  Өз бағыты. Күндіз немесе Түн. Сiздi түсiн.

     - 90 градусқа бұры.  ңызды      де - Әуе кемесiн   дім.

     лу жолымен немесе    ұстаныңыз. шайқалту.          Орындаймын.

     ұсталынған әуе кеме.

     сi жолының желiсiн

     қиып өтпей немесе

     барынша жоғары

     биiктiк ұстанып,

     ұсталынған әуе ке.

     месiнен күрт қара

     үзу.

3    Күндіз немесе        Қонуды осы  Күндіз немесе     Сiздi түсiн.

     Түнде -              әуеайлақта  Түнде - Шассидi   дім.

     Шассидi шығару       орындаңыз.  шығару (егер мүм. Орындаймын.

     (егер мүмкiн бол.                кін болса), қону

     са), қону фарларын               фарларын қосу

     қосу және оны пай.               және ұстап алушы

     далану керек бола.               әуе кемесiнiң

     тын ұшу-қону жола.               соңынан iлесу

     ғының үстiнен ұшып               және пайдалану

     өту немесе ұстап                 керек болатын

     алушы әуe кемесi                 ұшу-қону

     тiкұшақ болса,                   жолағынан

     тiкұшақтың қону                  немесе тiкұшақтың

     алаңының үстінен                 қону алаңынан

     ұшып өту кepeк.                  ұшып өткеннен

     Тiкұшақтар                       кейiн қону үшін

     жағдайында ұстап                 жағдайлар

     алушы тікұшақ қону               қауiпсiз деп

     алаңына жақын iлi.               саналып, қонуды

     нiп тұру режимiне                орындау баста

     көше отырып, қонуға              лады.

     ыңғайлана бастайды.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      2. Ұсталынған әуе кемесi беретiн сигналдар және ұстап алушы әуе кемесiнiң жауаптары.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ce.  |  Ұстап алушы     | Мағынасы  |  Ұсталған       | Мағынасы

риясы|  әуе кемесінің   |           |  әуе кемесiнiң  |

     |  сигналдары      |           |  жауаптары      |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

4    Күндіз немесе Түнде  Сiз        Күндіз немесе      Сiздi түсін.

     - Пайдалану керек    көрсеткен  Түнде - егер ұстал.дім.

     болатын ұшу-қону     әуеайлақ   ған әуе кемесi ұс. Соңымнан

     жолағының немесе     жарамсыз.  тап алушы әуе кеме.Ерiңiз.

     тiкұшақтың қону                 сінің соңынан за.  Сiздi түсін.

     жолағының үстiнен               пастағы әуеайлаққа дім,

     әуежай деңгейiнен               iлесуi тиiмдi бол. өз бағда.

     300 м-ден астам                 са, ұстап алушы    рыңызды

     (1000 фут), бiрақ               әуе кемесі шас.    ұстаныңыз.

     600 м-ден жоғары                сиін жинап алады

     емес (2000 фут)                 (егер мүмкiн

     биiктiкте (тiкұшақ.             болса) және ұстап

     тар үшiн 50 м-ден.              алушы әуе кемеле.

     астам (170 фут),                ріне арналған 1-

     бiрақ 100 м-ден жо.             серия сигналдарын

     ғары емес (330 фут)             пайдаланады. Егер

     биiктiкте ұшып өт.              ұстап алушы әуе

     кенде шассидi жинау             кемесі ұсталған

     (егер мүмкiн болса)             әуе кемесіне әре.

     және қону фарларын              кет бостандығын

     жыпылықтату және                бергісі келсе, ол

     пайдалану керек бо.             ұстап алушы әуе

     латын ұшу-қону жо.              кемесіне арналған

     лағының немесе тiк.             2-серия сигналда.

     ұшаққону алаңының               рын пайдаланады.

     үстiнен шеңбер бо.

     йынша ұшуды жалғас.

     тыру. Қону фарларын

     жыпылықтату мүмкiн

     болмаған жағдайда

     кез келген бортот.

     тарын жыпылықтау

     керек.

5    Күндіз немесе Түнде  Орындай    Күндіз немесе      Сiздi түсін.

     - Барлық борт отта.  алмаймын.  Түнде - ұстап      дім.

     рын, бiрақ жылтыл.              алушы әуе кемеле.

     даған оттардан                  ріне арналған

     ажырататындай есеп.             2 серия сиг.

     пен ұдайы қосу және             налдарын

     сөндiру                         пайдаланыңыздар.

6    Күндіз немесе Түнде  Апат       Күндіз немесе      Сiздi түсін.

     - Бiркелкi емес уа.  жағдайын.  Түнде - ұстап      дім.

     қыт аралықтарымен    да         алушы әуе кемеле.

     барлық борт оттарын             ріне арналған

     жыпылықтату                     2 серия сиг.

                                     налдарын

                                     пайдаланыңыздар.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

      Ұшулар шектелген аймақта, тыйым салынған аймақта немесе қауiптi аймақта ұшып келе жатқан немесе осындай аймақтардың бiрiне апаратын жолдағы, рұқсаты жоқ әуе кемесiн ескерту үшiн пайдаланылатын көзге көрiнетiн сигналдар.

      Күндiз немесе түнде - жерден 10 секунд аралықпен жiберiлетiн және жарылғанда қызыл және жасыл оттар немесе жұлдыздар шығаратын және рұқсаты жоқ әуе кемесiне ұшу шектелген аймақта, тыйым салынған немесе қауiптi аймақта ұшып келе жатқанын немесе осындай аймақтардың бiрiне бағыт ұстағанын және оған оның бұдан кейiнгi ұшуы осындай аймақтар шегiнен тыс өту үшiн қажеттi шаралар қолдану керектiгiн көрсететiн ракеталар сериясы.

 **Жердегi көзге көрiнетiн сигналдар**

      Жердегi көзге көрiнетiн құралдар туралы толық мәлiметтер ИКАО-ның 14-қосымшасында қамтылған.

      1. Қонуға тыйым салу

      Сигнал алаңында қойылатын сары диагоналдары бар қызыл түстi көлденең шаршы сигнал жолағы (1.2-сурет) қонуға тыйым салынғанын және бұл тыйым салу ұзартылуы мүмкiн екенiн бiлдiредi.

      1.2-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      2. Қонуға кiргенде немесе қонғанда айрықша сақ болу қажеттілiгi

      Сигнал алаңында қойылатын бiр сары диагоналы бар қызыл түстi көлденең шаршы сигнал жолағы (1.3-сурет) маневрлеу алаңының қанағаттанғысыз жай-күйiне байланысты немесе әлдеқандай басқа бiр себептен қонуға енгенде немесе қонғанда айрықша сақ болу қажеттiгiн білдiредi.

      1.3-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      3. Ұшу-қону жолдары мен рульдiк жолдарды пайдалану

      Сигнал алаңында қойылатын ақ түстi гантель түрiндегi көлденең белгi (1.4-сурет) әуе кемелерi ҰҚЖ мен РЖ-да ғана қонуды, ұшуды және тұтқамен жүргiзудi қажет екенiн бiлдiредi.

      1.4-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      Сигнал алаңында қойылатын ақ түстi гантель түрiндегi дәл сондай, бiрақ белгiнiң әр дөңгелек бөлiгiнде жүргiзiлген тiк қара жолағы бар көлденең белгi (1.5-cуpeт) әуе кемелерiне қонуды және ұшуды ҰҚЖ-да ғана орындау қажеттiгiн, ал басқа маневрлердi орындау ҰҚЖ және РЖ шектерiмен ғана шектелмейтiнiн білдiредi.

      1.5-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      4. ҰҚЖ немесе РЖ жабылуы

      ҰҚЖ-да және рульдiк жолдарда немесе олардың бөлiктерiнде қойылатын бiр контрастылық түстi, сары немесе ақ крестер түрдегi көлденең белгiлер (1.6-cуpeт) әуе кемелерiнiң қозғалысы үшiн жарамсыз аймақты білдiредi.

      1.6-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      5. Қонуды немесе ұшуды бағыттау

      Көлденең ақ немесе қонатын қызғылт сары "T" (1.7-сурет) әуе кемелерiнiң "T" әрпiнiң ұзына бойымен және оның көлденең бөлiгi жағына қарай параллельдi орындалатын қону және ұшу бағытын көрсетедi.

      Қону "T"-ны түнгi уақытта пайдаланғанда, ол жарықтандырылады немесе ақ оттармен көмкеріледi.

      1.7-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      Әуеайлақтық командалық-диспетчерлiк пунктте немесе оның маңайында соған жақын тiгiнен қойылатын екі цифрдың ұштастырылуы (1.8-cуpeт) маневрлеу алаңындағы әуе кемесiне магниттiк компастың жақын 10 градусына дейiн дөңгелектендiрiлген ондаған градустарда айқындалатын ұшу бағытын көрсетедi.

      1.8-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      6. Ұшудың оң шеңберi

      Сигнал алаңында немесе ҰҚЖ-ның немесе пайдаланылатын ұшу жолағының соңында көлденең орналасқан оңға қарай иiлген садақ түрiндегi ашық түстi белгi (1.9-сурет) қону алдында немесе ұшқаннан кейiн әуе кемесi оңға бұрылуларды орындауы қажеттiгiн білдіредi.

      1.9-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      7. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысты хабарламаларды жинау пунктi

      Сары түсте тiк орналасқан "С" әрпi (1.10-сурет) әуе қозғалысына қызмет көрсетуге қатысты хабарламаларды жинау пунктiнiң орналасқан жерiн білдiредi.

      1.10-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

      8. Планерлердiң ұшуы орындалуда

      Сигнал алаңында көлденең қойылатын ақ түстi қос крест түрiндегi белгi (1.11-cуpeт) әуеайлақ планерлердiң ұшуы үшiн пайдаланылатынын және мұндай ұшу қазiргi уақытта орындалып жатқанын білдiредi.

      1.11-сурет. Қағаздағы мәтінге қараңыз

 **Әуе кемелерiнiң жердегi қозғалысын реттейтiн сигналдар**

      Әуе кемесiне сигнал берушi беретiн сигналдар қолмен беруге арналған, олар сигналдарды ұшқыштың түсiнуiн жеңiлдету үшiн қажет болса, жарықтандырылуы мүмкiн, бұл ретте сигнал берушi әуе кемесiне бетiн берiп:

      тiркелген қанатты әуе кемелерi үшiн - ұшқыштың назарында, сол қанаттың ұшына жақын алдында;

      тiкұшақтар үшiн - оны ұшқыш жақсы көре алатын жерде тұруы керек.

      Сигнал жалаушалары (дөңгелек "қалақшалар"), жарқыраған асатаяқтар немесе электр қол шамдары пайдаланылған жағдайда тиiстi сигналдар мәнi өзгермеген түрде қалады.

      Сигнал берушi әуе кемесiне бетiн берiп тұрған жағдайда әуе кемелерiнiң қозғалтқыштары оңнан солға қарай нөмiрленедi (яғни N 1 қозғалтқыш - борт бойынша сол жақтан шеткi болады).

      Жұлдызшалармен белгiленген сигналдар iлiну режимiндегi тікұшақтар үшін арналған.

      Мынадай сигналдарды қолданар алдында сигнал берушi әуе кемесi маневр жасайтын шектегi алаңның соқтығып қалуы мүмкiн объектiлерден бос екенiне көз жеткiзедi.

      Көптеген әуе кемелерiнiң конструкциясы әуе кемесi жерде маневр жасағанда экипаж кабинасынан қанатының аяқ жақтарының, қозғалтқыштардың және басқа соңғы бөлiктердiң қозғалыс траекториясын көзбен бақылауға болатындай мүмкiндiк бере бермейдi.

      Берiлетiн сигналдарға сай әрекет ете отырып сигнал берушi, егер мұны әуеайлақтағы қозғалыс жағдайлары талап етсе, ұшқыштың әрекеттерiне басшылық жасайды.

                                          Суреттерді қағаздағы

                                          мәтіннен қараңыз

      1. Тұрақ орны осы жерде

      Алақан iш жаққа қаратылып,

      қол бастан жоғары көтерiлген.

      2. Келесi сигнал берушіге қарай

      жүру керек

      Оң немесе сол қол төмен түсiрiлген,

      екiншi қол келесi сигнал берушi

      тұрған жерге бағытты көрсете отырып

      тұла бойға кесе-көлденең бағытталған.

      3. Алға карай жүр

      Алақаны артқа қаратылған қолдары

      ақырын екi жаққа жайылған; иық

      тұсынан басталып, колдарымен жоғары-

      артқа қайталама қозғалыстар жасалады.

      4. Бұрылу

      а) Сол жаққа бұрылу:

      оң қол төмен түсiрiлген, сол қолмен

      қайталанатын жоғары-артқа қозғалыстар

      жасалады. Қол қозғалысының қарқындылығы

      бұрылу шапшаңдығын көрсетедi.

      б) Оң жаққа бұрылу:

      сол қол төмен түсiрiлген, оң

      қолмен жоғары-артқа қайталанатын

      қозғалыстар жасалады. Қол

      қозғалысының қарқындылығы бұрылу

      шапшаңдығын көрсетедi.

      5. Тоқта

      Бастан жоғары көтерiлген қолмен

      қайталанатын айқасатын және

      айырылатын қозғалыстар жүргiзiледi

      (қол қозғалысының қарқындылығы

      тоқтау шапшаңдығын көрсетедi,

      яғни қол қозғалысы жылдам болған

      сайын тезiрек тоқтау керек).

      6. Тежеуiштер

      а) Тежеуiштi қосу:

      қолды шынтақтан бүгiп,

      саусақтарды кеуде алдында көлденең

      созылған, сонан соң олар жұдырыққа

      түйiледi.

      б) Тежеуiштi босату керек:

      қолды шынтақтап кеуде алдында

      көлденең бүгедi, саусақтар жұдырыққа

      түйілген, одан кейiн саусақтарды жазады.

      7. Тұрақжай тiреуiштерi

      а) Тiреуiштер орнатылды:

      алақан iшке қаратылып, қол төмен

      түсiрілген; екі жаққа жайылған қол

      төмен ауыстырылады.

      б) Тiреуiштер алынды:

      алақан сыртқы қаратылып,

      қол төмен түсiрiлген; қолды

      екi жаққа жаю керек.

      8. Қозғалтқышты (қозғалтқыштарды) қосу

      Қосылған қозғалтқыштың нөмiрiне

      сәйкес келетiн ашылған саусақтардың

      санымен қол бастан жоғары

      көтерiлген; оң қолмен бастың

      деңгейiнде шеңберлiк

      қозғалыстар жүргiзiледi.

      9. Қозғалтқыштарды сөндiру керек

      Алақан төмен қаратылып, бiр қол мойын

      алдында иық деңгейiне дейiн көтерiледi.

      Шынтақта бүгiлген қалыпта қол

      бiр жақтан екiншi жаққа көлденең

      қозғалады.

      10. Жылдамдықты азайту керек

      Алақан жерге қаратылып, қол төмен

      түсiрiлген; бұдан кейiн жоғары-төмен

      бiрнеше қозғалыс жүргiзiледi.

      11. Көрсетiлген жақта қозғалтқыштың

      (қозғалтқыштардың) айналымдарын азайту

      керек

      Алақан жерге қаратылып, қол төмен

      түсiрiлген; одан кейiн не оң, не сол

      қолмен жоғары және төмен

      қозғалыстар жасалады, бұл қозғалтқыштың

      (қозғалтқыштардың) айналымын тиiсiнше,

      сол немесе оң жақта азайту керектiгiн

      бiлдiредi.

      12. Артқа қарай жүру керек

      Алақан алға жайылып, қол төмен

      түсiріледi; иық деңгейiне дейiн

      қайталанатын алға-жоғары

      қозғалыстар жүргізіледі.

      13. Артқа қозғалу кезiндегi бұрылулар

      а) Құйрығымен оңға қарай:

      сол қол бұрыштап төмен бағытталған;

      бастан жоғары көтерiлген оң қолмен

      алға - көлденең қалыпта және артқа тiк

      қалыпта қайталанатын қозғалыс жасалады.

      б) Құйрығымен сол жаққа:

      оң қол бұрыштап төмен бағытталған;

      бастан жоғары көтерiлген сол қолмен

      алға - көлденең қалыпта және артқа

      тiк қалыпта қайталанатын қозғалыс жасалады.

      14. Жол бос

      Оң қол шынтақта бүгiлген

      және жоғары көтерiлген;

      саусақ буындары жұдырыққа түйiлген,

      бас бармақ, жоғары созылған.

      15. Iліну

      Қол көлденең екi жаққа созылған.

      16. Жоғары көтерiлу керек

      Алақан жоғары қаратылып, қол екі

      жаққа көлденең созылған; иық деңгейiне

      дейiн жоғары-төмен қайталанатын

      қозғалыстар жүргiзiледi. Қол

      қозғалысының қарқындылығы биiктiкке

      көтерiлу жылдамдығын көрсетедi.

      17. Төмен түсу керек

      Алақан төмен қаратылып,

      қол екі жаққа көлденең

      созылған; иық деңгейiне

      дейiн төмен-жоғары

      қайталанатын қозғалыс

      жүргiзiледi. Қол

      қозғалысының

      қарқындылығы төмендеу

      жылдамдығын көрсетедi.

      18. Көлденең қозғалу керек

      Қозғалыс бағытын көрсететiн

      қол көлденең созылған;

      екiншi қолмен оған кеуде

      деңгейiнде қайталанатын

      қозғалыс жүргiзiледi.

      19. Жерге қону керек

      Қол төмен түсірілген және

      айқастырылған.

Қазақстан Республикасының

әуе кеңiстiгiнде ұшудың

негiзгi ережесiне

4-қосымша

 **Iздестiру-құтқару жұмыстары кезiнде қолданылатын сигналдар**

      1. Көзге көрiнетiн.

      Сигналдар мөлшерi мүмкiндiгiнше ұзындығы бойынша 2,5 м-ден кем болмауы керек және оларды барынша байқалатын дәрежеде жасау қажет.

      Көзбен көрiнетiн сигналдар ретiнде мата, парашют материалы, ағаш кесектерiнен, тастардан, қаптардан, флюориттен (плавиктiк шпат), күлден және басқа материалдардан (заттардан) жасалған белгiлер көрнектi жерге қойылады. Жоғарыда аталған сигналдарға назарды радионың, жарық сигнал ракеталарының, шағылысқан жарықтың, түтiннiң және тағы басқалардың көмегiмен аударуға болады.

      2. Құтқару әуе кемелерiнiң экипаждары әуеден беретiн көзбен көрiнетiн сигналдар.

      Жерден берiлетiн сигнал түсiнiктi болғанын бiлдiретiн әуе кемесiнiң экипажы беретiн сигналдар:

      күндiз - әуе кемесiнiң бiр қанаттан екiншi қанатқа шайқалуы;

      түнде - қону фарларын екi рет жағу немесе әуе кемесi олармен жабдықталмаса, онда АНО-ны екi рет сөндiру.

      Егер әуе кемесi мұндай сигналдарды бермейтiн болса, бұл экипаждың жерден берiлген сигналды түсiнбегенiн бiлдiредi.

      3. Іздестiру әуе кемелерiнiң экипаждары су үстiндегi кемелерге беретiн сигналдары

      Іздестiру әуе кемесiнiң экипаждары су үстiндегi кеменi апатқа ұшыраған әуе немесе теңiз (өзен) кемесiне бағыттай отырып, мынадай маневрлер жасайды:

      1) су үстi кемесiнiң үстiнде тым болмағанда, бiр айналым жасайды;

      2) шағын биiктiкте бiр қанаттан екiншi қанатқа шайқала отырып, су үстi кемесiнiң бағдарын қиып өтедi;

      3) су үстi кемесi оның соңынан iлесетiн бағдарға шығады.

      Егер iздестiру әуе кемесi бұл маневрлердi қайталайтын болса, олардың мәнi өзгермейдi.

      Iздестiру әуе кемесiнiң маневрi сигнал арналған су үстi кемесiне ендi көмек қажет емес екенiн бiлдiредi;

      4) бiр қанаттан екiншi қанатқа шайқала отырып, шағын биiктiкте су үстi кемесiнiң ұстаған бағытын қиып өтiп, оның арт жақ бөлiгiне жақын ұшып өту.

      4. 3-тармақта көрсетiлген сигналдарға жауап ретiнде сигналдар қабылданғанын растау үшiн су үстi кемесiнен мынадай сигналдар берiлуi мүмкін:

      кодтық вымпел (тiк ақ және қызыл жолақтар) аяғына дейiн жоғары көтерiледi;

      Морзе коды бойынша T әрпiн сигнал шамымен бiрнеше рет беру;

      бағдар және әуе кемесінің соңынан ілесу өзгертіледі.

      Берілген нұсқауларды мүмкін еместігі туралы:

      "N" халықаралық жалауының көтерілуі (шахмат тақтасы түріндегі көк және ақ квадраттар);

      Морзе коды бойынша N әрпін сигнал шамымен бірнеше рет беру.

Қазақстан Республикасының

әуе кеңiстiгiнде ұшудың

негiзгi ережесiне

5-қосымша

 **Бiлiктi әуе кеңiстiгiнде ұшуды**
**орындауға қойылатын талаптар Төмендегi кестеге қараңыз.**

      Кестеге:

      көшудiң абсолюттiк биiктiгi орташа теңiз денгейiнiң үстiнен 3000 м-ден кем болса, көшу биiктiгi болып 3000 метрлiк абсолюттiк биiктiк қабылданады.

      ӘҚҚ-ның тиiстi өкiлеттi органының нұсқауы бойынша.

      1500 метрге дейiн ұшуда көрiну нашарлаған кезде:

      1. Олармен соқтығысуды болдырмау үшiн басқа әуе кемелерiн немесе қандай да бiр кедергiлердi дер кезiнде табуға болатын, әдетте сағатына 300 км-ден кем емес жылдамдықта;

      2. Басқа әуе кемелерiмен кездесу мүмкiндiгi әдетте көп емес жағдайларда, мысалы, әуе қозғалысының төменгi қарқынды аймақтарында және төменгi биiктiктерде авиациялық жұмыстарды орындау уақытында ұшуға рұқсат берілуі мүмкiн.

      3. Егер олар маневрлердi басқа әуе кемелерiн немесе қандай да болмасын кедергiлердi олармен соқтығысуды болдырмау үшiн уақтылы табуға болатын жылдамдықта орындап жүрсе, 1500 метрден кем емес көру мүмкiндiгi кезiнде тiкұшақтардың ұшуына рұқсат берілуі мүмкiн.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Әуе  | Ұшу  | Эше.  | Қыз.  | Көзбен  | Жылдам. | Радио. | ӘҚҚ

ке.  | түрі | лон.  | мет   | көру    | дықты   | байла. | рұқса.

ңіс. |      | дау   | көр.  | метеоро.| шектеу  | нысқа  | тының

ті.  |      |       | сету  | логиялық|         | қойы.  | қажет.

гі.  |      |       |       | жағдай. |         | латын  | тілігі

нің  |      |       |       |ларындағы|         | талап. |

сы.  |      |       |       | көріну  |         | тар    |

ныбы |      |       |       | минимумы|         |        |

     |      |       |       | және    |         |        |

     |      |       |       |бұлттарға|         |        |

     |      |       |       | дейінгі |         |        |

     |      |       |       | ара     |         |        |

     |      |       |       | бұлт.   |         |        |

     |      |       |       | тарға   |         |        |

     |      |       |       | қашықтық|         |        |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

А    АҰЕ    Барлық  ӘҚБ     Қолданыл. Қолданыл. Екі жақ.  Иә

     бойынша әуе     диспет. майды     майды     ты тұрақ.

     ғана    кеме.   черлігі                     ты бай.

             лерін                               ланыс

     ҚҰЕ       -        -       -         -         -       -

     бойынша

В    АҰЕ    Барлық  ӘҚБ     Қолданыл. Қолданыл. Екі жақ.  Иә

     бойынша әуе     диспет. майды     майды     ты тұрақ.

     ғана    кеме.   черлігі                     ты бай.

             лерін                               ланыс

     ҚҰЕ     Барлық  ӘҚБ     орташа    Қолданыл. Екі жақ.  Иә

     бойынша әуе     диспет. теңіз     майды     ты тұрақ.

             кеме.   черлігі деңге.              ты бай.

             лерін           йінен               ланыс

                             3000 м

                             және жо.

                             ғары

                             биік.

                             тікте

                             10 км,

                             орташа

                             теңіз

                             деңге.

                             йінен

                             3000 м

                             төмен

                             биік.

                             тікте

                             5 км.

                             Бұлт.

                             тардың

                             бол.

                             мауы

С   АҰЕ     АҰЕ мен ӘҚБ     Қолданыл. Қолданыл. Екі жақ.  Иә

     бойынша КҰЕ-ге  диспет. майды     майды     ты тұрақ.

             қатыс.  черлігі                     ты бай.

             ты                                  ланыс

     АҰЕ     АҰЕ-ге  АҰЕ-ге  Орташа    Орташа    Екі жақ.  Иә

     бойынша қатыс.  қатыс.  теңіз     теңіз     ты тұрақ.

             ты КҰЕ  ты эше. деңге.    деңге.    ты бай.

                     лондау  йінен     йінен     ланыс

                     үшін    3000 м    3000 м

                     ӘҚБ     және жо.  төменде

                     диспет. ғары      аспаптық

                    черлігі; биіктік.  жылдам.

                     КҰЕ/АҰЕ те 10 км, дық

                     қозға.  орташа    500км/сағ

                     лысы    теңіз

                     туралы  деңге.

                     ақпарат йінен

                     (сұрау  3000 м

                     салу    төмен

                     бойынша биіктік.

                     қақты.  те 5 км.

                     ғыстың  Көлбеу

                     алдын   көрі.

                     алу жө. ну

                     ніндегі 1500 м,

                     нұсқау. бұлт.

                     лық)    тарға

                             дейін.

                             гі көл.

                             денең

                             қашық.

                             тық

                             300 м

D    АҰЕ     АҰЕ-ге  КҰЕ бо. Қолданыл. Орташа    Екі жақ   Иә

     бойынша қатыс.  йынша   майды     теңіз     ты тұрақ.

             ты АҰЕ  ұшу ту.           деңге.    ты бай.

                     ралы              йінен     ланыс

                     ақпа.             3000 м

                     ратты             төменде

                     қоса              аспаптық

                     алған.            жылдам.

                     да ӘҚБ            дық

                     (сұрау           500 км/сағ

                     салу

                     бойынша

                     соқты.

                     ғысуды

                     болдыр.

                     мау жө.

                     ніндегі

                     нұс.

                     қаулық)

     КҰЕ     Жүргі.  КҰЕ жә  Орташа    Орташа    Екі жақ.  Иә

     бойынша зілмей. не АҰЕ  теңіз     теңіз     ты тұрақ.

             ді      бойынша деңге.    деңге.    ты бай.

                     ұшу ту. йінен     йінен     ланыс

                     ралы    3000 м    3000 м

                     ақпарат және жо.  төменде

                     (сұрау  ғары      аспаптық

                     салу    биіктік.  жылдам.

                     бойынша те 10 км, дық

                     соқты.  орташа    500км/сағ

                     ғысуды  теңіз

                     болдыр. деңге.

                     мау жө. йінен

                     ніндегі 3000 м

                     нұсқау. төмен

                     лық)    биіктік.

                             те 5 км.

                             Көлбеу

                             көрі.

                             ну

                             1500 м,

                             бұлт.

                             тарға

                             дейін.

                             гі көл.

                             денең

                             қашық.

                             тық

                             300 м

Е    АҰЕ     АҰЕ-ге  ӘҚБ жә. Қолданыл. Орташа    Тұрақты   Иә

     бойынша қатыс.  не мүм. майды     теңіз     екі жақты

             ты АҰЕ  кінді.            деңге.    бай.

                     гінше             йінен     ланыс

                     КҰЕ бо.           3000 м

                     йынша             төменде

                     ұшу ту.           аспаптық

                     ралы              жылдам.

                     ақпа.             дық

                     рат               500 км/сағ

                                            АҰЕ     Жүргі.  Мүмкін. Орташа    Орташа    Жоқ       Жоқ

     бойынша зілмей. дігінше теңіз     теңіз

             ді      қозға.  деңге.    деңге.

                     лыс ту. йінен     йінен

                     ралы    3000 м    3000 м

                     ақпарат және жо.  төменде

                             ғары      аспаптық

                             биіктік.  жылдам.

                             те 10 км, дық

                             орташа    500 км/сағ

                             теңіз

                             деңге.

                             йінен

                             3000 м

                             төмен

                             биіктік.

                             те 5 км.

                             Көлбеу

                             көрі.

                             ну

                             1500 м,

                             бұлт.

                             тарға

                             дейін.

                             гі көл.

                             денең

                             қашық.

                             тық

                             300 м

F    АҰЕ     Мүмкін. Әуе     Қолданыл. Орташа    Екі жақты  Жоқ

     бойынша дігінше қозға.  майды     теңіз     тұрақты

             АҰЕ-ге  лысына            деңге.    бай.

             қатысты консуль.          йінен     ланыс

             АҰЕ     тация.            3000 м

                     лық               төменде

                     қызмет            аспаптық

                     көрсету;          жылдам.

                     ұшу-              500км/сағ

                     ақпарат.

                     тық қыз.

                     мет

                     көрсету

     КҰЕ     Жүргі.  Ұшу     орташа               Жоқ       Жоқ

     бойынша зілмей. ақпа.   теңіз

             ді      раттық  деңге.

                     қызмет  йінен

                     көрсету Н=3000 м

                             және жо.

                             ғары

                             биіктік.

                             те 10 км

                             және ор.

                             таша

                             теңіз

                             деңге.

                             йінен

                             3000 м

                             төменде

                             5 км.

                             Көлбеу

                             көріну

                             1500 м,

                             бұлт.

                             тарға

                             дейін.

                             гі вер.

                             тикаль

                             қашық.

                             тық қай

                             биік.

                             тіктің

                             көпті.

                             гіне

                             қарай

                             орташа

                             теңіз

                             деңгейі.

                             нен 900 м

                             биіктік.

                             тен неме.

                             се жер

                             бетінен

                             300 м

                             биіктік.

                             тен жо.

                             ғарыда

                             - 300 м;

                             бұлттар

                             жоқ кезде

                             және жер

                             беті (су

                             айдыны)

                             көрінетін

                             жағдайда

                             - 5 км.

G    АҰЕ     Жүргі.  Ұшу     Қолданыл.           Екі жақты  Жоқ

     бойынша зілмей. ақпа.   майды               тұрақты

             ді      раттық                      бай.

                     қызмет                      ланыс

                     көрсету

     КҰЕ     Жүргі.  Ұшу     орташа              Жоқ       Жоқ

     бойынша зілмей. ақпа.   теңіз

             ді      раттық  деңге.

                     қызмет  йінен

                     көрсету 3000 м

                             биіктік.

                             те 10 км

                             және

                             3000 м

                             төменде

                             5 км.

                             жоғары.

                             Көлбеу

                             көріну

                             1500 м,

                             бұлт.

                             тарға

                             дейін.

                             гі вер.

                             тикаль

                             қашық.

                             тық қай

                             биік.

                             тіктің

                             көпті.

                             гіне

                             қарай

                             орташа

                             теңіз

                             деңгейі.

                             нен 900 м

                             биіктік.

                             те неме.

                             се жер

                             бетінен

                             300 м

                             биіктік.

                             тен жо.

                             ғарыда

                             - 300 м;

                             бұлттар

                             жоқ кезде

                             және жер

                             беті неме.

                             се су

                             айдыны

                             көрінетін

                             жағдайда

                             - 5 км.

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