

"Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2017 жылғы 28 шілдедегі № 509 бұйрығына және "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Көлік министрінің м.а. 2026 жылғы 31 тамыздағы № 231 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2026 жылғы 31 тамызда № 39769 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

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

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларында:

2-тармақта:

мынадай мазмұндағы 9-1)-тармақшамен толықтырылсын:

"9-1) ағымдағы ұшу жоспары (CPL) – әуе қозғалысын басқару органдарының кейінгі рұқсаттарына байланысты ұсынылған ұшу жоспарындағы ықтимал өзгерістерді көрсететін ұшу жоспары;"

мынадай мазмұндағы 12-3)-тармақшамен толықтырылсын:

"12-3) алдын ала ұшу жоспары (PFP) – ұшу жоспарын ұсынғанға дейін бірлескен ұшуды жоспарлау үшін пайдаланушы немесе тағайындалған өкіл ұсынған ұшу туралы ақпарат;"

мынадай мазмұндағы 49-1)-тармақшамен толықтырылсын:

"49-1) берілген ұшу жоспары (FPL немесе eFPL) – ұшқыш, пайдаланушы немесе оның уәкілетті өкілі ӘҚҚ органдары пайдалану үшін берген соңғы ұшу жоспары;"

127) және 128)-тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

"127) таулы әуеайлақ (HEA) – 2450 м (8000 фут) немесе одан жоғары биіктікте орналасқан әуеайлақ;

128) таулы аудан – жер бедерінің өзгермелі профилі бар аудан, онда жер бедерінің биіктік өзгерісі 18,5 км (10,0 миль) қашықтықта 900 м (3000 фут) астам құрайды;"

129)-тармақша алынып тасталсын;

131)-тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"131) төбелі жер бедері – кедір-бұдырлы рельефі және 18,5 км радиуста 200 м (650 фут) 900 м (3000 фут) дейінгі салыстырмалы биіктіктері бар жер бедері;"

138-1)-тармақшаның орыс тілі мәтініне өзгеріс енгізіледі, қазақ тілі мәтіні өзгермейді;

мынадай мазмұндағы 141-1) тармақшамен толықтырылсын:

141-1) ұшақ/қозғалтқыш комбинациясы (АЕС) – EDTO ұшу сертификаттау мақсаттары үшін көрсетілген (типтік конструкцияны және сенімділікті бекіту деп те аталады) немесе EDTO ұшу операцияларына рұқсат етілген ұшақ моделі мен қозғалтқыш моделінің комбинациясы. Нақты ұшақ/қозғалтқыш комбинациясының (АЕС) EDTO сертификаты үлгі сертификатының деректер нысанында (TCDF) куәландырылады.

EDTO операциялары үшін нақты АЕС арнайы бекіту конфигурациясы мен пайдалану бағдарламасы тұрғысынан айтарлықтай ұқсастықтары бар сәл өзгеше модель нұсқаларына бір бекітуді кеңейтуге мүмкіндік беретін пайдалану сипаттамасымен қолдау табады. EDTO сертификаттауы және/немесе белгілі бір ұшақ/қозғалтқыш комбинациясындағы әуе кемесінің EDTO мақұлдауы үшін қажетті сәйкестікті көрсету кезінде, ұшақ типінің кішірейтілген модельдері немесе қозғалтқыш жүйесінің кіші модельдері сияқты бұрыннан сертификатталған немесе бекітілген АЕС-терге ұқсас элементтер ескерілуі тиіс, яғни жаңа EDTO сертификатын алу және/немесе арнайы EDTO мақұлдауын алу кезінде тек болашақ АЕС мен бұрыннан сертификатталған және/немесе бекітілген АЕС арасындағы EDTO-ға тікелей қатысты айырмашылықтар, EDTO процестері мен рәсімдеріне тікелей әсер ететіндер ескерілуі тиіс;

148)-тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"148) ұшу жоспары – ӘК жоспарланған ұшуы немесе ұшуының бір бөлігі туралы нақты ақпаратты қамтитын белгіленген нысандағы құжат";

мынадай мазмұндағы 181-1)-тармақшамен толықтырылсын:

"181-1) EDTO ұшуларына арналған қосалқы әуеайлақ – әуе қозғалысын басқару рұқсатында немесе ұшуға рұқсатта көрсетілген және EDTO ұшуы кезінде қосалқы әуеайлаққа ауысу жағдайында пайдалануға арналған қосалқы әуеайлақ; ол тиісті әуе қозғалысын басқару минимумдарына (ауа райы жағдайлары және әуежай жағдайлары) сәйкес келеді. Бұл анықтама ұшуды жоспарлауға қатысты және ұшу кезінде әуе кемесінің командирінің өкілеттіктерін ешқандай жолмен шектемейді;"

2-тармақтың екінші бөлігінің сексен бірінші абзацы мынадай редакцияда жазылсын:

"EDTO – балама әуеайлаққа бұрылу уақытын ұзарту операциялары;"

19-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"19. Сертификатталған ұшу массасы мынадан асатын барлық әуе кемелері:

1) 27 000 кг; немесе

2) 19 адамнан астам жолаушы сыйымдылығы бар және алғаш рет 2027 жылғы 1 қаңтарда немесе одан кейін берілген ұшуға жарамдылық сертификаты бар 15 000 кг әуе кемелері ұшу деректерін талдау бағдарламасын қолдау құралдарымен жабдықталған."; мынадай мазмұндағы 19-1-тармақпен толықтырылсын:

"19-1. Осы Қағидалардың 19-тармағында көрсетілгендей жабдықталған ұшақтың пайдаланушысы ұшу деректерін талдау бағдарламасын өзінің қауіпсіздікті басқару жүйесінің ажырамас бөлігі ретінде әзірлейді және қолдайды.";

52-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"52. Пайдаланушы:

1) ішінара немесе толықтай аудио немесе бейнежазба нысанында ұсынылатын қауіпсіздік қағидаларына қатысты жолаушыларға ауызша ақпаратты жеткізуді;

2) әрбір жолаушыны апаттық-құтқару жабдығын пайдалану, апаттық шығу жолдарын ашу тәсілдері және жолаушылардың ұшақты апаттық тастап шығу тәртібі жөніндегі нұсқаулықтар қысқаша иллюстрацияланған нысанда қамтылған, қауіпсіздік бойынша арнайы карталармен қамтамасыз етуді.

Жолаушылар карточкаларында көрсетілген ақпарат тек ол қолданылатын ӘК типіне, моделіне және сериясына қатысты болады, онда орнатылған нақты жүйелер мен жабдыққа, сондай-ақ осы Қағидаларға 25-қосымшаға сәйкес осы типтегі, модельдегі және сериядағы ӘК жүйелер мен жабдыққа қолданылатын рәсімдерге сәйкес келеді;

3) бортта дұрыс нұсқаулықтардың орналастырылуын тексеру және ӘК бортында бүлінген нұсқаулықтарды алып қою және ауыстыру рәсімдерін әзірлеуді;

4) жолаушылар карточкаларында қолданысқа енгізілген күнді, басылым және ревизия нөмірлерін, сондай-ақ уәкілетті ұйым бекіткен ҰЖН тиісті бөліміне сілтемені көрсетуді қамтамасыз етеді.";

мынадай мазмұндағы 60-2-тармақпен толықтырылсын:

"60-2. Пайдаланушы жүк бөлімінде заттарды тасымалдауға қатысты саясат пен рәсімдерді белгілейді, оған ұшу қауіпсіздігінің нақты тәуекелін бағалауды жүргізу кіреді.

Тәуекелді бағалау, ең болмағанда:

1) тасымалданатын өнімдердің қасиеттерімен байланысты қауіп түрлерін;

2) оператордың мүмкіндіктерін;

3) пайдалану мәселелерін (ұшу аймағы, балама әуежайға ауысу уақыты);

4) әуе кемесінің және оның жүйелерінің мүмкіндіктерін (жүк бөлімінің өрттен қорғау жүйесінің мүмкіндіктері);

5) жүкті қаптау құралдарының ішіндегісін сақтау сипаттамаларын;

6) қаптамаға және қаптама жинақтарына қатысты аспектілерін;

7) тасымалдауға жататын өнімдерді жеткізу тізбегінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету аспектілерін;

8) тасымалданатын қауіпті жүктердің саны мен таралуын ескеруді қамтиды.";

64-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"64. Коммерциялық әуе тасымалдарын орындайтын пайдаланушы, сондай-ақ ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 килограмнан асатын ұшақтарды және ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 3175 килограмнан асатын тікұшақтарды пайдаланатын пайдаланушы уәкілетті ұйым бекіткен MEL және оған енгізілген кез келген өзгерістердің болуын қамтамасыз етеді. MEL әуе кемесінің командиріне қандай да бір аспаптың, жабдықтың немесе жүйенің істен шығуы кезінде кез келген аралық пункттен ұшуды бастау немесе жалғастыру мүмкіндігін айқындауға мүмкіндік береді.

Қазақстан Республикасы пайдаланушы мемлекеті болып табылған, бірақ әуе кемесінің тіркеу мемлекеті болып табылмайтын жағдайда, уәкілетті ұйым MEL әуе кемесінің тіркеу мемлекетінде қолданылатын ұшу жарамдылығы талаптарына сәйкестігіне теріс әсер етпеуін қамтамасыз етеді.";

66-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"66. MEL әрбір ӘК үшін тиісті ӘК типі үшін типтік жобалауға жауапты ұйым әзірлеген және ӘК жобалаған мемлекет бекіткен MMEL негізінде әзірленеді.";

мынадай мазмұндағы 66-1-тармақпен толықтырылсын:

"66-1. Осы Қағидалардың 66-тармағына қарамастан, сертификаттау кезінде MMEL берілмеген жеке ӘК типтері үшін MEL FLE-де қамтылған рұқсат етілген ақаулар тізімінің негізінде әзірленеді, егер аталған тізім типтік конструкцияға жауапты ұйыммен берілген және ӘК жасаушының мемлекетімен бекітілген болса. Мұндай жағдайда FLE-де қамтылған рұқсат етілген ақаулар тізімі осы Қағидалардың 66-тармағында көрсетілген MMEL-ге баламалы құжат ретінде танылады.";

67-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"67. Пайдаланушы MMEL немесе ҰПН рұқсат етілген ақаулар тізбесіне пайдаланылатын ӘК типіне қатысты енгізілген өзгерістер күшіне енген күннен бастап 90 (тоқсан) күнтізбелік күн ішінде MEL-ге тиісті өзгерістер енгізіп, оларды уәкілетті ұйымда бекітуі тиіс.

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

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

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

69 және 69-1-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"69. MEL форматы, оның тармақтарының ұсынылуы және әуе кемесінің ұшуды орындауын бекіту шарттары MMEL немесе оған балама құжатта көзделген форматты, оның тармақтарының ұсынылуын және шарттарын көрсетуі тиіс:

1) MMEL немесе оған балама құжаттың мазмұнын баяндайтын кіріспе, оның ішінде MEL пайдаланатын ұшу экипажы мен техникалық қызмет көрсету персоналына арналған нұсқаулар мен анықтамалар;

2) MEL негізделген MMEL қайта қарау мәртебесі және MEL қайта қарау мәртебесі;

3) MEL қолдану аясы, көлемі және мақсаты;

4) MEL-де қолданылатын терминдер мен анықтамалар;

5) құрылғылардың, жабдықтардың және жүйелердің, сондай-ақ ескерту және апаттық сигналдардың істен шығуын жою үшін қажетті мерзімдер;

6) істен шығуды көрсететін құрылғылардың, жабдықтардың және жүйелердің, сондай-ақ ескерту және апаттық сигналдардың тізімі;

7) істен шыққан жағдайда әуе кемесін пайдалануға рұқсат етілетін құрылғылардың, жабдықтардың және жүйелердің тізімі.

Жұмыс істемейтін деп танылған белгілі бір жүйе немесе жабдық компоненті үшін сол жүйені немесе компонентті өшіру немесе оқшаулау үшін ұшу алдындағы техникалық қызмет көрсету рәсімдерін белгілеу қажет. Сондай-ақ, ұшу экипажының тиісті рәсімін әзірлеу қажет.

69-1. Пайдаланушы:

1) MEL-де көрсетілген әрбір жұмыс істемейтін құрылғы, жабдық элементі немесе функция үшін жұмысқа қабілеттілікті қалпына келтіру мерзімін белгілейді. MEL-де белгіленген жұмысқа қабілеттілікті қалпына келтіру мерзімі MMEL-де немесе оған балама құжатта белгіленген тиісті жұмысқа қабілеттілікті қалпына келтіру мерзімінен төмен болмауы тиіс;

2) өнімділікті қалпына келтірудің тиімді бағдарламасын белгілейді;

3) ӘК MEL-де белгіленген жұмысқа қабілеттілікті қалпына келтіру мерзімі аяқталғаннан кейін тек келесі жағдайларда ғана пайдаланады:

ақау түзетілді; немесе

жұмысқа қабілеттілікті қалпына келтіру мерзімі осы Қағидалардың 69-2-тармағына сәйкес ұзартылды.";

мынадай мазмұндағы 69-2-тармақпен толықтырылсын:

"69-2. Пайдаланушы, егер қолданылса, уәкілетті ұйым бекіткен ұзарту рәсіміне сәйкес, келесі шарттарды сақтай отырып, В және С санаттары үшін MEL уақыт аралықтарын MEL-де көрсетілген мерзімге тең мерзімге ұзартады:

1) пайдалануды қалпына келтіру мерзімін ұзарту осы типтегі ӘК арналған MMEL немесе баламалы құжаттың талаптарына сәйкес келеді;

2) уақыт аралықтарын бақыланатын ұзарту бойынша нақты міндеттер мен жауапкершіліктердің сипаттамасын қоса алғанда, ұзарту тәртібін оператор MEL әзірлеу кезінде белгілейді және уәкілетті ұйым бекітеді;

3) оператор жоғарыда аталған уақыт аралығын тек бір рет ұзартуы тиіс;

4) оператор уақыт аралығының әрбір ұзартылуы туралы бір айдан аспайтын мерзімде уәкілетті ұйымға хабарлайды;

5) ақаулық алғашқы мүмкіндікте түзетіледі.";

71-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"71. Қауіпсіздіктің қолайлы деңгейіне қол жеткізуге болатынын анықтау кезінде жұмыс істемейтін жүйелермен немесе жабдықтармен жұмыс істеуді жалғастыруға байланысты қосымша ақаулардың пайда болу ықтималдығы да ескерілуі тиіс. MEL әзірлеу кезінде, егер уәкілетті ұйым немесе ҰПН басқаша көздемесе, ұшу пайдалану нұсқаулығының шектеулерінен, төтенше жағдайлардағы рәсімдерге немесе тіркеу мемлекетінің немесе пайдаланушы мемлекетінің басқа ұшуға жарамдылық талаптарына қатысты бөлімінде көзделген талаптардан ауытқуға жол берілмейді.";

107 және 108-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"107. Ұшу кабинасына есігі бар әрбір ӘК ұшу экипажының есікті құлыптап, оны кабинаның ішінен құлыпталған күйде ұстау мүмкіндігін қоса алғанда, ұшу кабинасына рұқсатсыз кірудің алдын алу үшін есіктің құлыпталуын қамтамасыз ететін есікті құлыптау жүйесімен жабдықталуы тиіс.

Сонымен қатар, ӘК жолаушылар салонында орын алған кез келген заңсыз араласу әрекеті, күдікті әрекет немесе авиациялық қауіпсіздіктің басқа да бұзылуы туралы борт экипажына жасырын түрде хабарлауға мүмкіндік беретін жасырын дабыл құрылғысымен жабдықталуы тиіс.

108. Жолаушыларды тасымалдауға арналған және осы тармақтың 1), 2), 3) тармақшаларында көрсетілген кез келген критерийлерге сәйкес келетін барлық ұшақтар 108-1-тармақта белгіленген талаптарға сәйкес ұшу кабинасына есікпен жабдықталуы тиіс:

1) сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 54 500 кг-нан асады; немесе

2) сертификатталған ең жоғары ұшу салмағы 45 500 кг-нан асса және жолаушылар сыйымдылығы 19 жолаушы орыннан асса; немесе

3) жолаушылар сыйымдылығы 60 жолаушы орыннан асса.";

мынадай мазмұндағы 108-1-тармақпен толықтырылсын:

"108-1. 108-тармақта көзделген ұшу кабинасының есігі келесі:

1) жолаушылар салоны мен ұшу палубасы арасында сенімді қорғаныс тосқауылын қалыптастыратындай және ұшу палубасына тек уәкілетті тұлғалардың кіруін қамтамасыз ететіндей етіп орнатылу;

2) уәкілетті органның талаптарына сай келетіндей етіп расталған, келесі мүмкіндіктерді қамтамасыз ететін құрылымы мен орындалуы:

атыс қаруындағы оқтардың тесілуіне қарсы тұруға;

граната сынықтарының әсеріне төтеп беруге;

күшпен кіру әрекеттерін қоса алғанда, рұқсатсыз кіруге немесе рұқсатсыз кіру әрекеттеріне қарсы тұруға ие болу;

3) кез келген ұшқыштың жұмыс орнынан есікті құлыптауға және ашуға мүмкіндік беретін құлыптау жүйесімен жабдықталу талаптарына сай болуы тиіс.";

109-тармақ келесі редакцияда жазылсын:

"109. 108 және 108-1-тармақтардың талаптарына сәйкес ұшу кабинасына есікпен жабдықталған кез келген ұшақта келесі пайдалану және жабдық талаптары қолданылады:

1) ұшу кезінде есікті жабу және құлыптау.

Жолаушылар отырғызылғаннан кейін барлық сыртқы есіктер жабылған сәттен бастап жолаушылар түсуі үшін бірінші сыртқы есік ашылғанға дейін ұшу кабинасының есігі жабық және құлыптаулы күйінде қалуы тиіс.

Бұл талап ұшу кабинасына кіру немесе шығу үшін қажет болған жағдайда уәкілетті тұлғалардың есікті уақытша ашуына және ашуына кедергі келтірмейді, егер мұндай кіру ұшу кабинасының қауіпсіздігін қамтамасыз ететіндей етіп ұйымдастырылған болса;

2) бақылау жабдықтары.

Әуе кемесі ұшу экипажына кез келген ұшқыштың жұмыс орнынан ұшу кабина есігінің алдындағы бүкіл аумақты келесі мақсаттарда бақылауға мүмкіндік беретін бақылау жүйесімен жабдықталуы тиіс:

кабинаға кіруді сұраған адамдарды анықтау;

есіктің жанында күдікті мінез-құлықты немесе авиация қауіпсіздігіне төнетін кез келген ықтимал қауіпті анықтау.

Жолаушыларды тасымалдау үшін пайдаланылатын тікұшақтарда ұшу кабинасының есіктері рұқсатсыз кіруді болдырмау үшін ішкі құлыптау құрылғыларымен жабдықталған.";

215-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"215. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар және сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 3175 кг-нан асатын тікұшақтар осы Қағидалардың ережелеріне сәйкес FDR және CVR-мен жабдықталуы тиіс.";

217, 218, 218-1, 219, 219-1, 219-2 және 219-3-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"217. 2016 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін жобалаушы мемлекетке тип сертификатына өтінім берілген, коммерциялық тасымалдаумен айналысатын, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг немесе одан аз барлық турбиналы ұшақтар мыналармен жабдықталуы тиіс:

1) кем дегенде алғашқы 16 параметрді тіркейтін FDR-лер; немесе

2) кем дегенде ұшқышқа (ұшқыштарға) көрсетілетін ұшу траекториясы мен жылдамдық параметрлерін жазып алатын C класындағы AIR немесе AIRS; немесе

3) осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кемінде алғашқы 7 параметрді тіркейтін ADRS.

218. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1989 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын барлық ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кем дегенде алғашқы 32 параметрді тіркейтін FDR-мен жабдықталуы тиіс.

218-1. Осы Қағидалардың 219-1-тармағында көрсетілгендерден басқа, ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1989 жылдың 1 қаңтарына дейін берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 килограмнан асатын барлық турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кем дегенде алғашқы бес параметрді тіркейтін FDR-мен жабдықталуы тиіс.

219. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг-нан асатын және 27 000 кг-ға дейінгі, ұшуға жарамдылығы туралы жеке сертификаттары алғаш рет 1989 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген барлық ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кем дегенде алғашқы 16 параметрді тіркейтін FDR-мен жабдықталуы тиіс.

219-1. Жеке ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1987 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін, бірақ 1989 жылдың 1 қаңтарына дейін берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, прототипі 1969 жылдың 30 қыркүйегінен кейін тиісті ұлттық орган сертификаттаған барлық турбиналы ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кем дегенде алғашқы 16 параметрді тіркейтін FDR-мен жабдықталуы тиіс.

219-2. Жеке ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2005 жылдың 1 қаңтарынан кейін берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген кемінде алғашқы 78 параметрді тіркейтін FDR-мен жабдықталуы тиіс.

219-3. Сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 килограмнан асатын, тип сертификатына өтінім жобалау мемлекетіне 2023 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген барлық ұшақтар осы Қағидалардың 26-қосымшасында көрсетілген параметрлердің кемінде 82 параметрін жазып алуға қабілетті FDR-мен жабдықталуы тиіс.";

226-2 және 226-3-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"226-2. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1987 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг-нан асатын барлық ұшақтар CVR-мен жабдықталуы тиіс.

226-3. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 1987 жылдың 1 қаңтарына дейін берілген, ең жоғары сертификатталған ұшу массасы 27 000 кг-нан асатын, прототипі 1969 жылдың 30 қыркүйегінен кейін тиісті ұлттық орган сертификаттаған барлық турбиналы ұшақтар CVR-мен жабдықталуы тиіс.";

228-3-тармақ келесі редакцияда жазылсын:

"228-3. Ұшуға жарамдылық сертификаттары алғаш рет 2016 жылдың 1 қаңтарында немесе одан кейін берілген, ИКАО Конвенциясының 6-қосымшасына 8-толықтырудың 5.1.2-тармағында көрсетілген кез келген деректер байланысы қолданбаларын пайдаланатын және CVR-мен қамтамасыз етілген барлық ұшақтарда деректер байланысы соқтығысуға төзімді ұшу жазғышымен жазылуы тиіс.";

231-1-тармақ келесі редакцияда жазылсын:

"231-1. Ешбір пайдаланушы барлық қолжетімді ақпарат негізінде ұшудың көзделген бағыты бойынша - ұшу әуеайлағынан баратын әуеайлаққа дейін, оның ішінде ұшуға, баратын жерге және бағыт бойынша барлық белгіленген балама әуеайлақтар пайдалануға жарамды және жоспарланған ұшудың қауіпсіз жүргізілуін қамтамасыз ететіні расталмаса, әуе кемесін ұшуға жібермейді немесе оған жоспарланған бағыт бойынша ұшуды жалғастыруға рұқсат бермейді. Пайдаланушы мұндай тексерудің ұшу басталғанға дейін жүргізілуін және пайдалану туралы ақпарат қолжетімді болған сайын ұшу кезінде үнемі бағаланып отыруын қамтамасыз етуі тиіс.

Анықталған немесе ықтимал қақтығыс аймағының үстінен немесе оған жақын жерде ұшуды жоспарлаған кезде, пайдаланушы ұшу алдында құжатталған тәуекелді бағалауды жүргізуі және тиісті, тексерілген тәуекелді азайту шараларын енгізуі тиіс. Мұндай шаралар ұшуға төнетін қауіптің қолайлы деңгейде қалуын қамтамасыз етуі және жоспарланған ұшуды жоспарлау кезіндегі жағдайларда қауіпсіз орындауға болатынын растауы тиіс.";

250-тармақтың 16)-тармақшасы келесі редакцияда жазылсын;

"16) азаматтық авиация саласындағы киберқауіпсіздікті қамтамасыз ету;"

292 және 293-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"292. Пайдаланушы осы Қағидаларға сәйкес уәкілетті орган белгілеген ең төменгі абсолютті ұшу биіктігінен төмен биіктікте ешқандай бағыт бойынша ұшуды орындамауы тиіс.

Ұшу орындалатын әуе кеңістігінде мемлекет немесе аэронавигациялық қызметтерді көрсетуге жауапты мемлекет ең төменгі ұшу биіктігін белгілеген кез келген бағыт үшін пайдаланушы мұндай ең төменгі ұшу биіктіктерін қолдануы тиіс, бірақ олар ешбір жағдайда құзыретті орган белгілеген ең төменгі ұшу биіктіктерінен төмен болмауы тиіс

Егер жоспарланған және нақты ұшу биіктігі келесілермен белгіленген қолданылатын ең төменгі ұшу биіктігінің ең жоғары мәніне сәйкес келмесе, пайдаланушы ұшуды жоспарламауы немесе жүргізбеуі тиіс:

уәкілетті орган;

ұшу аумағы арқылы жүзеге асырылатын мемлекет; немесе

аэронавигациялық қызметтерді ұсынуға жауапты мемлекет.

293. Ұшу аумағы арқылы жүзеге асырылатын мемлекет немесе аэронавигациялық қызметтерді ұсынуға жауапты мемлекет ең төменгі ұшу биіктіктерін белгілемеген жағдайда, пайдаланушы жоспарланған бағыт үшін ең төменгі ұшу биіктіктерін анықтаудың анық, стандартталған және құжатталған әдісін әзірлейді және қолданады.

Көрсетілген әдіс уәкілетті ұйымның бекітуіне жатады және пайдаланушының ҰПН енгізіледі.

Ешбір жағдайда бекітілген әдіске сәйкес анықталған ең төменгі абсолютті ұшу биіктіктері осы Қағидаларда белгіленген ең төменгі абсолютті ұшу биіктіктерінен төмен болмауы тиіс.";

348-тармақ келесі редакцияда жазылсын:

"348. Маршруттағы кез келген нүктеден бағыттағы қосалқы әуеайлаққа дейін шекті ұшу уақытынан асатын қашықтыққа ұшуды орындайтын барлық әуе кемелері үшін пайдаланушы мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

1) бағыт бойындағы тиісті балама әуежайларды анықтау;

2) ұшуды орындау үшін ұшу экипажына осы әуеайлақтардағы пайдалану жағдайы мен метеорологиялық жағдайлар туралы ең өзекті ақпаратты ұсыну.

Сонымен қатар, қос қозғалтқышты газ турбиналы ұшақтар үшін пайдаланушы ұшу экипажына берілген ең соңғы ақпаратта белгіленген бағыт бойынша қосалқы әуеайлақтардағы жағдайлар пайдаланушы оларды пайдаланудың болжамды уақытында осы операция түрі үшін белгілеген әуеайлақтың пайдалану минимумдарына сәйкес келетінін немесе одан асатынын көрсететініне көз жеткізуі тиіс.";

мынадай мазмұндағы 348-1-тармақпен толықтырылсын:

"348-1. Егер тағайындалған бағыт бойынша қосалқы әуеайлақтардың жарамдылығы қайта бағаланбаса және ең соңғы ақпарат оларды пайдаланудың күтілетін уақытында сол әуеайлақтардағы жағдайлар оператор белгілеген әуеайлақтың пайдалану минимумдарына сәйкес келетінін немесе одан асатынын растамаса, 19-тараудың 4-тармағына сәйкес ұшу шекті уақыттан тыс жалғаспауы тиіс.

Егер мұндай әуеайлақты пайдаланудың көзделген уақытында оған кіруді және қонуды қауіпсіз орындау мүмкіндігін болдырмайтын кез келген жағдайлар анықталса, балама әрекеттер (іс-қимыл бағыты) анықталуы тиіс.";

349, 350 және 351-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"349. Уәкілетті ұйым берген EDTO ұшуларын орындауға арналған арнайы рұқсат болмаған жағдайда, пайдаланушы екі немесе одан да көп газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтың ұшуын маршруттағы кез келген нүктеден маршруттағы қосалқы әуеайлаққа ұшу уақыты стандартты атмосфера (ISA) және тыныш жағдайлар бойынша есептелген маршрут бойынша орындамауы тиіс:

1) екі газ турбиналы қозғалтқышы бар әуе кемелері үшін – бір қозғалтқышы істен шыққан кезде крейсерлік ұшу жылдамдығымен;

2) екіден астам газ турбиналы қозғалтқышы бар әуе кемелері үшін – барлық қозғалтқыштар жұмыс істеп тұрған кезде крейсерлік ұшу жылдамдығында, осындай ұшулар үшін осы Қағидаларда белгіленген шекті уақытынан асады.

Арнайы бекіту ұшақ түрі мен қозғалтқышының әрбір нақты үйлесімі үшін белгіленген қолданылатын шекті уақытты анықтауы тиіс.

350. Уәкілетті ұйым EDTO рейстерін орындайтын пайдаланушы үшін қосалқы әуеайлаққа ең көп бұрылу уақытын арнайы бекітуде әуе кемесінің түрі мен қозғалтқышының әрбір нақты үйлесімі үшін бөлек анықтайды және белгілейді.

351. Белгілі бір типтегі ӘК EDTO ұшуларын орындайтын пайдаланушы үшін қосалқы әуеайлаққа кетудің тиісті ең жоғары уақытын белгілеген кезде уәкілетті ұйым мыналарды қамтамасыз етуі тиіс:

1) барлық ұшақтар үшін - пайдаланушыда қосымша әуеайлаққа кетудің есептік уақыты EDTO сындарлы жүйелері үшін маңызы бар жүйелер үшін уақыт шектеулерінен асатын, егер мұндай шектеулер ұшақты ұшуда пайдалану нұсқаулығында тікелей не сілтеме арқылы көрсетілген бағыт бойынша ұшуға ӘК шығаруды болдырмайтын рәсімдер енгізілген;

2) екі газ турбиналы қозғалтқышы бар ұшақтары үшін - ұшақ EDTO ұшуларын орындауға сертификаттауы бар.";

мынадай мазмұндағы 351-1-тармақпен толықтырылсын:

"351-1. Екі газ турбиналы қозғалтқышы бар әуе кемелері үшін қосалқы әуеайлаққа бұрылудың ең жоғары уақытын белгілеген кезде, уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігінің жалпы қажетті деңгейіне қол жеткізу үшін, соның ішінде осы Қағидалардың 10-1-қосымшасында көрсетілген ережелерді қоса алғанда, келесі факторларды ескеруді қамтамасыз етуі тиіс:

1) электр станциясының сенімділігі;

2) EDTO ұшуларын орындауға арналған ұшақтың типтік сертификатының болуы;

3) EDTO техникалық қызмет көрсету бағдарламасы.

352 және 353-тармақтар алып тасталсын;

354-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"354. Ұшу кезінде запасты аэродромға жету уақыты ұзартылған жағдайда пайдаланушы маршруттың кез келген нүктесінен EDTO қағидалары бойынша ұшуды орындайтын әуе кемесінің маңызды жүйелерінің сенімділігімен анықталған жанармай қоры мен уақыт аралығы шегінде қонуға жарамды запасты аэродромға жету мүмкіндігін сақтау үшін запасты аэродромдарды таңдауға міндетті.

EDTO қағидалары бойынша ұшуды орындайтын барлық әуе кемелері үшін осы Қағидалардың 10-тарауының 8-параграфында көрсетілген қосымша жанармай қоры пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда келтірілген EDTO жанармайдың

сыни шығыны сценарийінің талаптарын орындау үшін қажетті жанармай мөлшерін қамтуы тиіс.";

356-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"356. Уәкілетті ұйым пайдаланушы жүргізген және қауіпсіздіктің баламалы деңгейін сақтауды растайтын ұшу қауіпсіздігі тәуекелдерін арнайы бағалау нәтижелері негізінде ең маңызды уақыт жүйесінің уақыт шектеулерінен тыс ұшуларды орындауды мақұлдайды."

Ұшу қауіпсіздігіне қатысты нақты тәуекелді бағалау кем дегенде:

- 1) оператордың мүмкіндіктерін;
- 2) әуе кемесінің жалпы сенімділігін;
- 3) уақыт шектеулері белгіленген әрбір жүйенің сенімділігін;
- 4) ӘК әзірлеуші (өндіруші) ұсынған тиісті ақпаратын;
- 5) тәуекелдерді азайту бойынша нақты шараларын қамтуы керек.";

мынадай мазмұндағы 356-1-тармақпен толықтырылсын:

"356-1. Барлық пайдаланушылар ұшу қауіпсіздігінің жалпы деңгейін ұстап тұруды қамтамасыз етеді және келесі аспектілерді:

- 1) ұшуды орындауды қолдау және операциялық басқару рәсімдерін;
- 2) пайдалану процедураларын;
- 3) персоналды оқыту бағдарламаларын ескереді.";

мынадай мазмұндағы 418-1-тармақпен толықтырылсын:

"418-1. ӘҚҚ органынан диспетчерлік рұқсат алынған жағдайларды қоспағанда, КҰҚ бойынша ұшу кезінде диспетчерлік аймақ шегінде орналасқан әуеайлақта ұшып көтерілуге немесе қонуға, сондай-ақ әуеайлақтық қозғалыс аймағына немесе қозғалыс схемасына кіруге жол берілмейді, егер:

1) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 450 м-ден (1500 футтан) төмен болса немесе;

2) жердегі көріну қашықтығы 5 км-ден аз болса.

Бұл ретте КҰҚ бойынша ұшудың ең төмен метеорологиялық жағдайлары осы Қағидаларға 14-қосымшада көрсетілген мәндерден төмен болмауға тиіс.";

419-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"419. ӘҚҚ органының рұқсаты жоқ кезде КҰҚ бойынша ұшулар мынадай биіктіктерден жоғары орындалмайды:

- 1) 6100 м ұшу эшелонынан (FL200);
- 2) трансдыбыстық және дыбыстан жоғары жылдамдықтарда.";

423-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"423. VFR бойынша ұшулар, сондай-ақ ұшу немесе қону ӘҚҚ бөлімшесінен рұқсат алынғанша, ірі қалалардың, елді мекендердің немесе ауылдардың тығыз қоныстанған

аумақтарының үстінде немесе ӘК 600 м радиуста ең биік кедергіден 300 м (1000 фут) төмен биіктікте адамдар көп шоғырланған жерлерде немесе жер немесе су бетінен 100 м (500 фут) төмен биіктіктегі кез келген басқа аумақтарда орындалмайды.";

498-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"498. Таулы аудандарда орналасқан әуеайлақтарда ұшу-қону жолағы деңгейіндегі атмосфералық қысым барометрлік альтиметр қысым шкаласы орнатуға мүмкіндік беретін ең жоғары мәннен төмен болған кезде:

1) ұшу алдында әуеайлақ қысымының мәнін орташа теңіз деңгейіне дейін төмендетіп орнатыңыз; бұл жағдайда альтиметр көрсеткіші көрсетілген биіктікке қол жеткізілетін "шартты нөл" ретінде қабылданады;

2) ӘҚҚ бөлімшесі (ӘҚБ) ӘК экипажына әуеайлақтың абсолютті биіктігі және әуеайлақтың атмосфералық қысымының орташа теңіз деңгейіне дейін төмендетілген мәні туралы хабарлайды, бұл үшін экипаж альтиметрлерді орнатуы (төменгі қауіпсіз ұшу деңгейінен өту алдында) және қонуға жақындауды орындауы керек, бұл ретте альтиметрлер ұшудың абсолютті биіктігін, ал қону сәтінде әуеайлақтың орташа теңіз деңгейінен биіктігін көрсететінін ескереді.";

671 және 672-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"671. Таулы аймақта орналасқан әуеайлақтарға АҰҚ ұшулары кезінде ӘК диспетчер көрсеткен траекториялар бойынша тек аэронавигациялық ақпарат басылымында анықталғандай қауіпсіз ұшу деңгейіне немесе биіктікке жеткенге дейін, радар болған кезде, борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы болған кезде және экипажбен диспетчер ӘК орналасқан жерін білген жағдайда ғана төмен түседі.

672. ӘК ұшудың ең төменгі қауіпсіз деңгейінен төмен таулы аймақта орналасқан әуеайлаққа қонуға арналған түсуі:

1) АҰҚ бойынша ұшу кезінде – қонуға кіру схемасын сақтай отырып, РЛБ немесе борттық навигациялық жабдықтың тұрақты жұмысы болған кезде төмендеу басталғанда белгіленген шебін аралап ұшқаннан кейін;

2) КҰҚ бойынша ұшу кезінде – қонуға кірудің РТҚ (болған жағдайда) міндетті түрде қолдана отырып осы Қағидаларға сәйкес жүргізіледі.";

мынадай мазмұндағы 743-1-тармақпен толықтырылсын:

"743-1. Ұшақтың ұшу нұсқаулығы тіркеуші мемлекеттер белгілеген өзгерістерді ескере отырып жаңартылды.";

783-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"783. Нақты, күдікті немесе белгілі жердегі мұз қату жағдайында ұшуды жоспарлаған немесе күткен ешбір әуе кемесі мұздың, аяздың, қардың немесе кез келген басқа табиғи ластаушы заттардың бар-жоғын тексергенге дейін және қажет болған жағдайда "Әуе кемесін жерде мұз қатуға қарсы қорғау жөніндегі қағидаларды бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрінің міндетін атқарушының 2023 жылғы 7 наурыздағы № 141 бұйрығына (

Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 32037 тіркелген) және Пайдаланушының ұшуды пайдалану нұсқаулығының талаптарына сәйкес тиісті мұз қатудан тазарту және/немесе мұз қатуға қарсы өңдеуден өткенге дейін ұшуды бастамауы тиіс.

Ұшар алдында ӘК ұшуға жарамдылығын қамтамасыз ету үшін барлық ластанулар толығымен жойылуы керек.

Егер ӘК бетінде оның жұмысына, басқарылуына немесе ұшу қауіпсіздігіне кері әсер етуі мүмкін ластану қалса, ӘК ешбір жағдайда ұшуға жіберілмейді немесе ұшуға рұқсат етілмейді.

Пайдаланушы жердегі мұз қату жағдайларында операцияларды орындауға қатысты барлық процедуралардың, соның ішінде әуе кемелерін тексеру, мұздан тазарту және/немесе мұзға қарсы өңдеу, мұздан тазарту сұйықтығының қорғаныс уақытын анықтау және ұшу экипажының міндеттерінің толық сипатталғанын және Пайдалану нұсқаулығында қамтылғанын қамтамасыз етуі тиіс.";

мынадай мазмұндағы 790-1-тармақпен толықтырылсын:

"790-1. Пайдаланушылар өз паркіндегі әрбір әуе кемесінің түрі мен модификациясы үшін отын қорының соңғы құнын анықтап, оны оңай есте сақталатын санға дейін дөңгелектейді.";

840-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"840. ӘК борттағы әрбір адам үшін кемінде бір құтқару жилеті немесе баламалы жеке жүзу құрылғысы болуы тиіс:

1) жағалаудан 93 км (50 м. миль) астам қашықтықта су айдынының үстіндегі бағыт бойынша жолаушыларды коммерциялық әуе тасымалын жүзеге асырған кезде;

2) жоспарлау режимінде жағалаудан максималды ұшу қашықтығынан асатын маршрут бойынша ұшу кезінде;

3) егер ұшу немесе қону траекториясы су бетінен мәжбүрлі түрде суға қонуға мүмкіндік беретіндей етіп өтсе.

Адамдар оларды креслодан немесе ұйықтайтын орнынан оңай ала алатындай етіп, ӘК бортында құтқару жилеттері немесе жүзу құралдары орналастырылады.";

894 және 895-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"894. Уәкілетті ұйым әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін EFB функцияларын пайдалануға арнайы келісім береді.

895. Уәкілетті ұйым EFB пайдалануға арнайы рұқсат берген кезде:

1) EFB жабдығы және онымен байланысты бекіту жабдығы, соның ішінде тиісті жерде әуе кемелерінің жүйелерімен интерфейс ұшуға жарамдылық стандарттарына сәйкес келеді;

2) пайдаланушымен EFB функциясы(лары) қолдайтын операциялармен байланысты ұшу қауіпсіздік тәуекелдері бағаланады;

3) пайдаланушымен EFB функциясы(лары) үшін көзделген және көрсетілетін ақпараттың (қажет болған жағдайда) артықшылығына қойылатын талаптар орнатылды;

4) пайдаланушымен, соның ішінде пайдаланылуы мүмкін кез келген дерекқорларды қоса алғанда, EFB функцияларын басқару рәсімдері құжатпен ресімделеді және орнатылды;

5) пайдаланушымен EFB пайдалану рәсімдері (әрбір функцияны қоса алғанда) және оларды пайдалану бойынша оқыту ережелері құжатпен ресімделеді және орнатылды";

909-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"909. ӘК ұшудың кез келген кезеңінде мұндай жабдықтың кез келген элементі істен шыққан жағдайда, осы Қағидалардың 903-тармағының және қажет болған жағдайда 898, 907-тармақтарының және 19-тараудың 1456-тармағының талаптарына сәйкес ұшуды жалғастыруға мүмкіндік беретін жеткілікті мөлшердегі навигациялық жабдықпен жабдықталуы тиіс.";

995-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"995. Таулы аудандарда ұшу кезінде шатқалдар арқылы маршрут салуға рұқсат етіледі, бұл ретте ұшу биіктігіндегі шатқалдың ең аз ені 500 м (1650 фут) кем емес және 180 градусқа бұрылу мүмкіндігін қамтамасыз етеді. Бұрылысты орындау кезінде негізгі бұрама қалақтарының ұштарынан тау беткейлеріне дейінгі ең аз қашықтық 50 м кем емес.";

1468 және 1169-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1168. Өңірлік аэронавигациялық келісім негізінде ЭП 290 және 410 қоса алғандағы арасында 300 м (1000 фут) тік эшелондаудың (RVSM) қысқартылған минимумы қолданылатын әуе кеңістігінің белгілі бір бөліктерінде ұшуды орындау үшін ұшақ осы Қағидалардың 1455-1-тармағына сәйкес жабдықтармен жабдықталады.

1169. RVSM жағдайларындағы әуе кеңістігінде ұшуға ӘК бекітуге қатысты қойылатын талаптар осы Қағидалардың 1455-1-тармағында келтірілген.";

1219-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1219. Найзағай белсенділігі мен қатты жаңбыр аймағын кесіп өту кезінде ұшу туралы шешім қабылдаған кезде ӘК командирі мыналарды ескереді:

1) найзағайдың сипаты (массайшілік, фронталды);

2) найзағай (жаңбыр) ошақтарының орналасуы мен қозғалысы, олардан аулақ болудың мүмкін жолдары;

3) қосымша жанармай құю қажеттілігі.

Таулы аймақ арқылы өтетін ұшу бағыты бойынша фронталды найзағайлар болған және болжанған жағдайда, ӘК экипажының командирі түйінді диспетчерлік аймағынан (диспетчерлік аймағынан) тыс өтпелі биіктікте және одан төмен жерде КҰЖ бойынша ұшу туралы шешім қабылдамайды.";

1224-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1224. Ұшу барысында найзағай ошақтарына жақын орналасқан, қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттар көзбен шолып айқындалған жағдайда олардан кем дегенде 5 теңіз милінен алшақтау арқылы айналып өтуге рұқсат етіледі. Берілген биіктікте аталған бұлттарды айналып өту мүмкіндігі болмаған жағдайда бұлттар астынан немесе олардан жоғары биіктікте көзбен шолып ұшуға рұқсат етіледі.

Бұлттар үстінен ұшуға тек күндіз, нөсерлі жауындар аймағынан тыс және келесі жағдайларда рұқсат етіледі:

1) ӘК жергілікті жер бедері және жасанды кедергілер үстіне ұшу биіктігі шынайы қауіпсіз биіктіктен кем емес, алайда барлық жағдайда жазық және жоталы жерде 200 метрден (650 фут) және таулы ауданда 600 метрден (2000 фут) кем емес;

2) ӘК-ден БТШ дейінгі тік қашықтық 200 метрден (650 фут) кем емес.

Қуатты-шоғырланған және шоғырланған-жауынды бұлттардың жоғарғы шекарасы үстінен ұшуды олардан 500 метрден (1650 фут) кем емес жоғары көтерілу арқылы орындауға рұқсат етіледі.";

1230-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1230. Таулы аймақта 600 м (2000 фут) биіктікте КҰҚ (VFR) бойынша 600 м (2000 фут) кем биіктікте ұшу және ӘК күшті турбуленттілік аймағына түсу кезінде ӘКК (бақыланатын әуе кеңістігінде диспетчердің рұқсатымен) осы аймақтан биіктік ала отырып ӘК шығарады, ұшып шығу әуеайлағына оралады немесе қосалқы әуеайлаққа келеді.";

1242 және 1243-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1242. Таулы ауданда ұшуға дайындық кезінде экипаж қосымша:

1) маршруттың екі жағынан кемінде 50 км жолағында жергілікті жердің рельефін зерделейді, картаға командалық биіктіктерді, шектеу пеленгілерін және қауіпті метеорологиялық құбылыстармен кездескен жағдайда айналып өту маршруттарын белгілейді;

2) АҰЕ бойынша ұшу кезінде бір қозғалтқыш істен шыққан немесе кедергілердің үстіндегі таулы аудандарда 600 м (2000 фут) шынайы қауіпсіз биіктікте ұшу кезінде бағыт бойынша ұшу эшелонын сақтау мүмкіндігін айқындайды;

3) метеожағдайды және ауаның күшті жоғары және төмен ағындарының, қуатты-будақ және будақ-жаңбырлы бұлттардың пайда болу мүмкіндігін, сондай-ақ ұшу және қону аймағындағы орографиялық турбуленттілікті талдайды;

4) шатқалдар мен тау аңғарларының бағытын зерттейді;

5) амалсыз қону үшін пайдалану болжанатын орындарды картадан зерделейді және белгілейді;

6) таулы ауданда орналасқан әуеайлақтардың биіктігін, оларға ұшу және қону ерекшеліктерін, таулы әуеайлақтарда ұшу және қону кезінде барометрлік биіктік өлшегіштерді пайдалану қағидаларын зерделейді;

7) оттегі қорының жеткілікті болуын тексереді және оттегі жабдығының жарамдылығына көз жеткізеді.

Егер бір қозғалтқыш істен шыққан кезде ӘК ұшу массасы ұшу эшелонын ұстап тұруға мүмкіндік бермесе, маршруттан маршруттың екі жағына 10 км (5 теңіз милі) шегінде рельефтен кемінде 600 м (2000 фут) қауіпсіз ұшу биіктігімен жергілікті жер бедерінің төмендеу жағына ауытқу рәсімдері белгіленеді.

Қажет болған жағдайда ұшу картасында командалық биіктіктер бойынша жергілікті жердің бейіні сызылады (жоғары биіктіктерде ұшу үшін биіктік алу және төмендету учаскелері үшін профиль сызылады).

1243. Таулы аймақта ұшу деңгейіне (биіктігіне) көтерілуге тек белгіленген шекке дейін қауіпсіз ұшу деңгейіне жеткен жағдайда ғана жол бойында рұқсат етіледі. Басқа жағдайларда қауіпсіз биіктікке көтерілу белгіленген тәртіпке сәйкес жүзеге асырылады.

”;

1363-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

”1363. АХЖ орындау:

1) тегіс және қыратты жерлерде – кемінде 3000 м көріністе (тікұшақта - 2000 м) және 150 м (500 фут) БТШБ кем емес, ал таулы жерлерде және таулы далада еңістерден ұшудың соңғы нүктесінен қашықтықта кемінде 5 км;

2) таулы ауданда – кемінде 5 км көріністе және ұшу БТШБ кемінде 100 м биіктіктен асуды қамтамасыз ете отырып, БТШБ кемінде 300 м биіктікте рұқсат етіледі.”;

1368-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

”1368. Өңдеу аймақтарына ұшулар күн шыққанға дейін 30 минуттан ерте емес, ал таулы аудандарда күн шыққан кезде басталады. Көрсетілген ұшуларға күн батқаннан кейін рұқсат етілмейді.”;

1381-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

”1381. Таулы аймақтарда ұшқан кезде күн сәулесі түсетін және жел соққан жағында орналасқан беткейлерден өту қажет.

Мыналарды:

1) турбуленттілік кезінде тау шыңдарының жанында, желкенді беткейлерде түсірілімге арналған ұшулар;

2) күннің көкжиек үстіндегі биіктігі 15 градустан аз және бағыт бұрышы 30 градустан аз болған кезде, 100 м (330 фут) аз нақты биіктіктегі жазық және төбелі жерлерде және 200 м (660 фут) аз нақты биіктіктегі таулы жерлерде күнге қарсы ұшулар;

3) берілген биіктікте ені осы типтегі ӘК үшін 20 градус еңкею бұрышында үш бұрылыс радиусынан аз болатын жабық аңғарлар мен тау шатқалдарындағы ұшулар орындауға рұқсат етілмейді.”;

1386-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

”1386. Аэровизуалды ұшуларды күндіз КҰҚ бойынша орындалады:

1) жазық және ойлы-қырлы жерлерде – 2000 м-ден кем емес көріністе және 150 м-ден кем емес БТШБ-те;

2) таулы ауданда (2000 м (6550 фут) дейін) – 5000 м-ден кем емес көріністе және 400 м-ден кем емес БТШБ-те;

3) таулы ауданда (2000 м (6550 фут) жоғары) – 8000 м-ден кем емес көріністе және 400 м-ден кем емес БТШБ-те.";

1395-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1395. Есеп беру пункттерінде жалаушаларды түсіру кедергілерден кем емес биіктіктен жүзеге асырылады:

1) ені 1500 м-ден асатын жазық жерлерде және тау аңғарларында – 50 м (170 фут);

2) таулы аймақта – 100 м (330 фут).

1406-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1406. Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздеу-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және ерекше маңызды ұшуларды жүргізу үшін ұшулар ең жоғары ұшу жылдамдығы сағатына 260 км (140 түйін) аспайтын әуе кемелерінде орындалады:

1) жазық және төбелі жерлерде – күндіз де, түнде де;

2) таулы аймақта – күн шыққанға дейін ерте емес және күн батқанға дейін кешіктірмей аяқталады.";

1448 және 1449-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1448. Жүкті түсіру парашютпен және парашютсіз жүргізіледі:

1) парашюттермен – кемінде 150 м (500 фут) биіктіктен;

2) парашютсіз:

жазық жерде - кемінде 25 м (80 фут) биіктіктен;

төбелі жерлерде – 50 м (170 фут) төмен емес;

таулы аймақтарда – 100 м (330 фут) төмен емес.

1449. Сыртқы аспада жүгі бар тікұшақтарда ұшу елді мекенді аралап, КҰҚ бойынша орындалады;

1) жазық және ойлы-қырлы жерде:

күндіз және алакөлеңкеде – 2000 м-ден кем емес көріністе және 200 м-ден (650 фут) төмен емес БТШБ-те;

түнде – 4000 м-ден кем емес көріністе және 450 м-ден (1500 фут) төмен емес биіктікте;

2) таулы ауданда – күндіз 400 м-ден (1300 фут) кем емес БТШБ-те мынадан кем көрініс кезінде:

5000 м таулы ауданда рельефті 2000 м жоғары арттыра отырып;

8000 м таулы ауданда рельефті 2000 м жоғары арттыра отырып.";

1451-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1451. Мемлекеттердің әуе кеңістігінде немесе сипаттамаларға негізделген навигациялық ерекшеліктерге белгіленген аудандарда (бұдан әрі - PVN) ұшуға арналған ӘК мақұлдауын жүзеге асыру осы Қағидалардың 19 және 20-қосымшаларға және азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалға сәйкес уәкілетті ұйыммен жүзеге асырылады.";

1453-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1453. Әуе кеңістігінде минималды навигациялық сипаттамаларға қойылатын техникалық талаптар көзделген ұшулар (бұдан әрі – MNPS әуе кеңістігі), осы Қағидаларға 22-қосымшасына және азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалға сәйкес уәкілетті ұйымның тиісті рұқсаттары болған кезде ғана орындалады.";

1455-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1455. Ешбір әуе кемесі ұшу эшелондары FL 290 (8 850 м) және FL 410 (12 500 м) аралығында, осы Қағидалардың талаптарына және азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалға сәйкес уәкілетті ұйым берген арнайы мақұлдаусыз ұшуды орындамауы тиіс.";

келесі мазмұндағы 1455-1, 1455-2, 1455-3, 1455-4, 1455-5, 1455-6, 1455-7, 1455-8-тармақтармен толықтырылсын:

"1455-1. Тік арақашықтық минимумы (RVSM) азайтылған әуе кеңістігінде ұшуларды орындауға арналған пайдалану рұқсаты ӘК тек келесі талаптар орындалған жағдайда ғана беріледі:

1) RVSM қолданылатын әуе кеңістігінде ұшуларға арналған мемлекеттік ӘК қоспағанда, ӘК навигациялық жабдығы мен ұшу деңгейін ұстап тұру сипаттамалары азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда уәкілетті ұйым белгілеген осындай әуе кеңістігінде ұшуларға арналған борттық жүйелердің ең төменгі пайдалану сипаттамаларына сәйкес келуі тиіс;

2) пайдаланушы азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда уәкілетті ұйым белгілеген талаптарға сәйкес ӘК техникалық қызмет көрсетуді және жөндеуді қоса алғанда, ұшуға жарамдылығын сақтау бойынша тиісті рәсімдер мен бағдарламаларды әзірлейді және енгізеді;

3) пайдаланушы азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда уәкілетті ұйым белгілеген талаптарға сәйкес ұшу экипаждарының RVSM әуе кеңістігінде жұмыс істеуі үшін тиісті рәсімдерді әзірлейді және енгізеді.

RVSM мақұлдауы жеке аймақтарға қолданылатын пайдалану рәсімдері пайдалану нұсқаулығында немесе тиісті ұшу экипажының нұсқаулық материалында көрсетілген жағдайда жаһандық деңгейде жарамды болып табылады;

4) демонстрациялық ұшу (ұшулар).

RVSM бекіту өтінімінде берілген ақпарат ӘК сипаттамалары мен рәсімдерінің белгіленген талаптарға сәйкес келетінін көрсету үшін жеткілікті болады. Дегенмен,

бекіту процесінің соңғы кезеңінде пайдаланушыдан демонстрациялық ұшуды жүргізу талап етіледі.

Мұндай жағдайда, пайдаланушының барлық тиісті RVSM рәсімдері дұрыс енгізілгенін және қолданылғанын растау үшін жауапты орган белгілегендей, бірқатар пайдалануды бағалау ұшулары орындалады.

ӘК RVSM әуе кеңістігінде пайдалануға тек осындай бағалаудың қанағаттанарлық нәтижелері алынған жағдайда ғана рұқсат етіледі.

1455-2. RVSM әуе кеңістігінде жұмыс істеуге рұқсатты басқа ӘК пайдаланушысына беруге болмайды.

Пайдаланушымен өзінің техникалық қызмет көрсету жүйесін өзгерткен жағдайда, соның ішінде техникалық қызмет көрсету ұйымы өзгерген жағдайда, бұрын берілген рұқсатты қайта беру қажет болады:

1) ӘК мемлекеттік тіркеу өзгерген жағдайда, пайдаланушыға бұрын берілген бекіту автоматты түрде жарамсыз болады;

2) ӘК үшін RVSM әуе кеңістігінде ұшуына рұқсат пайдаланушыға 2 (екі) жыл мерзімге беріледі.

1455-3. Әрбір оператордың әуе кемелерінің типтік тобынан кемінде екі әуе кемесі кемінде екі жылда бір рет немесе әрбір әуе кемесі үшін 1000 ұшу сағаты сайын, қайсысы ұзағырақ болса, биіктік көрсеткіштерін бақылаудан өтуі тиіс. Егер оператордың әуе кемелерінің типтік тобы бір әуе кемесінен тұрса, сол әуе кемесі көрсетілген мерзім ішінде бақылануы тиіс.

1455-4. Биіктікті күтіп ұстау кезіндегі қателіктер пайда болған жағдайында:

1) пайдаланушы ӘК борттық жабдықтарының ақаулығынан немесе пайдалану қателіктерінен туындаған биіктікті күтіп ұстаудағы барлық тіркелген немесе оның назарына жеткізілген қателіктер туралы хабарлауға міндетті;

2) мұндай оқиғалар туралы есептер олар анықталғаннан немесе олар туралы ақпарат алынғаннан кейін 72 сағат ішінде уәкілетті ұйымға жіберіледі. Есептерде себептік факторлардың бастапқы талдауы және ұқсас оқиғалардың қайталануын болдырмау үшін қабылданған шаралардың сипаттамасы болуы тиіс;

3) осы тармақтың 1) және 2) тармақшаларының талаптарынан басқа, Еуразия аймақтық мониторинг агенттігінен (Regional Monitoring Agency Eurasia, RMA Eurasia) биіктікті күтіп ұстау қателері туралы ақпарат алған жағдайда, оператор мұндай қателіктерді тудырған себептерді жою үшін дереу түзету шараларын қабылдауға және қабылданған шаралардың нәтижелері туралы кейіннен уәкілетті ұйымға есептерді ұсынуға міндетті.

1455-5. RVSM әуе кеңістігінде ұшуға рұқсат етілген ӘК ұзақ мерзімді биіктікті бақылау бағдарламасына қатысуға жатады.

1455-6. Ұшу биіктігін ұстап тұруға ұзақ мерзімді мониторинг бағдарламасының негізгі мақсаттары биіктікті өлшеу жүйесінің (ASE) қателігінің ұзақ мерзімді

тұрақтылығын растау және ӘК ұшуға жарамдылығын тұрақты негізде қолдау жөніндегі пайдаланушы бағдарламасының тиімділігін бағалау болып табылады.

1455-7. Ұшу биіктігін сақтаудағы қателіктері екі негізгі санатқа бөлінеді:

ӘК борттық жабдықтарының ақаулығынан туындаған қателіктер;

пайдалану сипаттағы қателіктер:

1) пайдаланушы осы Қағидалардың 1455-4-тармағында көрсетілген кез келген қателік түрлерін бірнеше рет жасаған жағдайда уәкілетті ұйым RVSM мақұлдауын қайтарып алады.

2) егер белгілі бір ӘК типіне тән мәселе анықталса, пайдаланушының сол ӘК типіне RVSM мақұлдауы қайтарып алынады.

RVSM әуе кеңістігінде ӘК ұшуына рұқсат қайтарып алынған жағдайда, уәкілетті ұйым бұл туралы Еуразия аймақтық мониторинг агенттігіне (Regional Monitoring Agency Eurasia, RMA Eurasia) хабарлайды.

1455-8. Егер пайдаланушы жеке ӘК үшін GPS негізіндегі мониторинг блогы әдісін тандаса (GPS-based Monitoring Unit) немесе ӘК орнатылған жабдық биіктікті бақылау блогын пайдаланып (Height Monitoring Unit) мониторинг жүргізуге мүмкіндік бермесе, пайдаланушы мұндай ӘК туралы ақпаратты RMA Eurasia компаниясына электрондық пошта арқылы көшірмесін уәкілетті ұйымға азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалдың 2-кестесінде көрсетілген нысан бойынша жіберуі тиіс.

Осындай құрылғыны пайдалана отырып тексеру ұшуын орындамас бұрын, оны орындаудан 24 сағат бұрын және ол аяқталғаннан кейін 6 сағаттан кешіктірмей, пайдаланушы RMA Eurasia компаниясына электрондық пошта арқылы жібереді, оның көшірмесі бір мезгілде уәкілетті ұйымға жіберіледі, бұл ретте азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалдың 3-кестесінде келтірілген нысандағы ақпаратты қамтиды.";

1456-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1456. RVSM әуе кеңістігінде ұшуларға арналған ӘК мыналарды қамтамасыз ететін жабдықпен жабдықталуы тиіс:

1) ұшу кабинасында нақты ұшу биіктігін көрсету;

2) берілген ұшу эшелонын автоматты түрде күтіп ұстау;

3) ұшу экипажының мүшелеріне әуе кемесінің берілген ұшу деңгейінен ауытқуы туралы автоматты түрде ескерту, бұл ретте ескерту шегі ± 90 м (300 фут) аспауы тиіс;

4) барометрлік абсолютті биіктік туралы деректерді автоматты түрде ұсыну (беру).

мынадай мазмұндағы 1456-1, 1456-2, 1456-3 және 1456-4-тармақтарымен толықтырылсын:

"1456-1. Уәкілетті ұйымнан RVSM әуе кеңістігінде ұшуға пайдалану келісімін алу үшін пайдаланушы азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда белгіленген тәртіппен өтініш береді және мыналарды растайтын дәлелдемелерді ұсынады:

1) әуе кемесінің RVSM әуе кеңістігінде ұшуға жарамдылығы мақұлданды;

2) биіктікті күтіп ұстау қателерін бақылау және есеп беру рәсімдері әзірленіп, енгізілді;

3) азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалға сәйкес RVSM әуе кеңістігінде ұшуларға қатысатын ұшу экипажы мүшелерін оқыту бағдарламасы әзірленді және енгізілді;

4) мыналарға қатысты талаптарды белгілейтін операциялық рәсімдер әзірленді:

ӘК бортында алып жүруге қажетті жабдық, оның ішінде мұндай жабдықтың пайдалану шектеулері және ең аз жабдық тізімінің (MEL) тиісті ережелері;

ұшу экипажының құрамы және оның біліктілігі мен тәжірибесіне қойылатын талаптар;

ұшуды жоспарлау;

ұшу алдындағы рәсімдер;

RVSM әуе кеңістігіне кірер алдында орындалатын рәсімдер;

RVSM әуе кеңістігінде ұшу кезінде орындалатын рәсімдер;

ұшудан кейінгі рәсімдер;

авиациялық оқиғалар мен инциденттер туралы хабарлау рәсімдері;

жеке аймақтарда қолданылатын арнайы пайдаланылатын рәсімдер.

1456-2. Арнайы мақұлдау алғаннан кейін, пайдаланушы Еуразияның аймақтық мониторинг агенттігімен (RMA Eurasia) биіктікті сақтау өнімділігін бақылау бағдарламасына қатысуға қатысты мәселелер бойынша, соның ішінде мониторингтің уақытын, әдісін және орнын үйлестіру бойынша ынтымақтастық жасауға міндетті.

1456-3. Пайдаланушы азаматтық ӘК пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалдарының ережелеріне сәйкес дайындалған және ұсынылған ай сайынғы есепте тағайындалған ұшу деңгейінен айтарлықтай ауытқулар туралы ақпарат беруге міндетті.

1456-4. Уәкілетті ұйым қажет болған жағдайда және әуе кемесін тіркеуші мемлекетпен үйлестіре отырып, осы Қағидалардың 1455-тармағында көрсетілген ӘК қатысты Аймақтық мониторинг агенттігі (RMA) ұсынған биіктікті сақтау көрсеткіштері туралы есептердің қабылдануын және қаралуын қамтамасыз етеді.";

1457 және 1458-тармақтар мынадай редакцияда жазылсын:

"1457. Коммерциялық әуе тасымалымен айналысатын бір де бір пайдаланушы осы Қағидаларға сәйкес уәкілетті ұйым берген пайдалану мақұлдауынсыз екі қозғалтқышты газ турбиналы ұшақтарда EDTO рейстерін шекті уақыттан артық орындай алмайды.

ӘК көрсетілген шекті уақыттан тыс орындаған рейс EDTO қағидалары бойынша ұшу болып саналады.

Көрсетілген шекті уақытқа сәйкес келетін қашықтық стандартты атмосфералық жағдайларда және тыныш жағдайда бір қозғалтқышы істен шыққан әуе кемесінің бекітілген крейсерлік жылдамдығына негізделіп анықталады.

Осы Қағидалардың мақсаттары үшін шекті уақыт:

1) екі газ турбины қозғалтқышы бар ӘК үшін – 60 минутты;

2) екіден астам газ турбины қозғалтқышы бар әуе кемелері үшін – 180 минутты құрайды.

1458. Қосалқы әуеайлаққа кетудің ең көп уақыты 180 минутқа дейін екі қозғалтқышты ұшақтардың ұшуын орындау үшін EDTO бекітуін сұрап отырған пайдаланушы, жоспарланған ұшу түріне сәйкес келетін өтінім берудің келесі екі әдісінің бірін таңдайды. Әдісті таңдау планер мен қозғалтқыш типінің қаралып отырған комбинациясын пайдаланудың бұрын жинақталған тәжірибесінің болуы мен көлеміне байланысты.

1) пайдалану тәжірибесі негізінде EDTO бекіту EDTO пайдалану бекітуін алу үшін жинақталған пайдалану тәжірибесін пайдалануды көздейді. Бұл әдіс ұшақ пен қозғалтқыш типінің тиісті комбинациясын пайдаланатын және осындай пайдалану нәтижелерін өтінім беру кезінде растау ретінде пайдаланатын пайдаланушыларға қолданылады.

EDTO пайдалану бекітуін бергенге дейін ұшақ типі мен қозғалтқыштың нақты комбинациясы үшін әуе кемелерінің әлемдік паркі пайдалану процесінде күштік қондырғының сенімділігінің қолайлы деңгейін көрсетуі тиіс.

Пайдаланушының, сондай-ақ EDTO ұшуларының болжамды түрлеріне сәйкес келетін пайдалану тәжірибесі болуы, сондай-ақ техникалық қызмет көрсету бойынша тиісті мүмкіндіктері және сұрау салынған бекітудің көлеміне сәйкес келетін ұшақ пен қозғалтқыш типінің тиісті комбинациясына қатысты жеткілікті пайдалану дайындығы болуы тиіс.

Пайдалану тәжірибесі негізінде EDTO бекітуін алуға қатысты ережелер осы Қағидаларға 10-қосымшада келтірілген. Пайдаланушы EDTO-ның арнайы мақұлдауын алуға өтінішті нақты "планер/қозғалтқыш" (АЕС) комбинациясымен EDTO ұшуларын орындаудың жоспарланған басталуына дейін кемінде 90 жұмыс күні бұрын береді. Бұдан басқа, өтінішті дайындау кезінде барлық пайдаланушылар азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылар үшін нұсқаулық материалды басшылыққа алады.

EDTO 90 минутқа дейін.

Ұшақ пен қозғалтқыш типінің тиісті комбинациясын пайдаланудың бір жылдан кем тікелей тәжірибесі. Уәкілетті ұйым пайдалану сипаттамалары мен сенімділігі туралы құжатпен расталған деректер негізінде пайдалану тәжірибесінің неғұрлым ұзақ кезеңін талап ете алады не белгіленген талаппен салыстырғанда пайдалану тәжірибесінің неғұрлым қысқа кезеңін жеткілікті деп таниды.

EDTO 120 минутқа дейін.

Ұшақ пен қозғалтқыш түрінің көрсетілген комбинациясын пайдалану тәжірибесінің қатарынан кемінде 12 ай. Пайдалану тәжірибесінің талап етілетін кезеңін уәкілетті ұйым пайдалану көрсеткіштері мен сенімділік көрсеткіштеріне негізделген құжатпен расталған негіздеме болған кезде ұлғайтады немесе қысқартады.

EDTO 120 минуттан астам.

EDTO ұшуларын орындау кезінде ұшақ пен қозғалтқыштың көрсетілген комбинациясын пайдалану тәжірибесінің қатарынан кемінде 12 ай қосалқы әуеайлаққа кетудің ең көп уақыты 120 минут. Бекітуді бергенге дейін пайдаланушының ұшуды орындау және енгізу, сондай-ақ көрсетілген критерийлерге сәйкес EDTO тиімді рәсімдерін қолдау қабілеттілігін бағалау жүргізіледі. Қосымша әуеайлаққа кетудің ең көп уақытымен EDTO бекітілуін алу үшін 120 минуттан астам қосымша әуеайлаққа кетудің ең көп уақытымен EDTO ұшуларын орындаудың сәтті тәжірибесін көрсеткен пайдаланушылар ғана.

2) EDTO мақұлдауын мерзімінен бұрын алу.

Егер пайдаланушы:

тиісті "планер/қозғалтқыш" комбинациясы бойынша 12 айдан аз тікелей пайдалану тәжірибесі болса да, қосалқы әуеайлаққа кету уақыты 120 минутқа дейінгі EDTO ұшуларын орындауды бастауға ниеттенсе; немесе

осы комбинация бойынша тікелей пайдалану тәжірибесі болса да, қосалқы әуеайлаққа кету уақыты 120 минуттан асатын EDTO ұшуларын орындауды жоспарласа, бірақ қосалқы әуеайлаққа кету уақыты 120 минутқа дейінгі EDTO ұшуларын орындау бойынша 12 айдан аз тәжірибесі болса, пайдаланушы арнайы мақұлдау арқылы EDTO мақұлдауын мерзімінен бұрын алуға үміткер болып саналады.

Көрсетілген жағдайларда пайдаланушы қосалқы әуеайлаққа кету уақыты 180 минуттан аспайтын EDTO мақұлдауын алу үшін өтінім береді және егер тиісті арнайы мақұлдау алынған болса, әуе кемесі пайдалануға енгізілген сәттен бастап EDTO ұшуларын орындауды бастай алады.

Арнайы мақұлдау арқылы EDTO мақұлдауын мерзімінен бұрын алу үшін пайдаланушы EDTO ұшуларын қауіпсіз және сенімді орындауды қамтамасыз ететін қажетті процестерді әзірлегенін және уәкілетті ұйымға осы процестердің ұсынылып отырған EDTO қызметі шеңберінде тиімді қолданылуын растауы тиіс.

Мұндай растау құжатталған рәсімдер арқылы, процестерді талдау мен валидациялау арқылы немесе басқа әуе кемесін пайдалану тәжірибесі негізінде жүзеге асырылады.

EDTO мақұлдауын мерзімінен бұрын алу ережелері осы Қағидалардың 10-қосымшасында келтірілген. Пайдаланушы ұсынылып отырған EDTO ұшуларын бастауға дейін 180 күннен кешіктірмей қосалқы әуеайлаққа кету уақыты 120 минутқа дейінгі EDTO ұшуларын орындауға арналған мақұлдау алу үшін өтінім береді. Сонымен қатар, өтінімді дайындау кезінде барлық пайдаланушылар азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материал ережелерін басшылыққа алады.

Егер пайдаланушы EDTO ұшуларын 15 айдан астам уақыт бойы орындамаған болса, EDTO арнайы мақұлдауы өз күшін жоғалтады, және EDTO ұшуларын қайта

бастағанға дейін пайдаланушы осы Қағидалардың талаптарына сәйкес оны қалпына келтіру үшін өтінім беруі тиіс.

Егер пайдаланушы EDTO ұшуларын 15 айдан астам уақыт бойы орындамаған болса, бірақ EDTO рәсімдерін, процестерін және персонал дайындығын осы Қағидаларға сәйкес модельдеу арқылы қолдауды жалғастырса, EDTO арнайы мақұлдауы қолданыста болып саналады және EDTO ұшуларын қайта бастағанға дейін уәкілетті ұйымға хабарлама жіберуі тиіс.

Пайдаланушы мақұлданған қосалқы әуеайлаққа кету уақыты бойынша MEL талаптарын сақтауды қамтамасыз етеді. Пайдаланушының MEL-і осы мақұлданған қосалқы әуеайлаққа кету уақыты бойынша тиісті MMEL-ден шектеулі болмауы тиіс.

Пайдаланушы азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалда келтірілген нысан бойынша өтінімді және сәйкестік туралы декларацияны белгіленген нысан бойынша ұсынады.";

1464-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1464. Уәкілетті ұйымнан LVO ұшуларына рұқсат алу үшін пайдаланушы төменде көрсетілген талаптарды және ААҚ пайдаланушыларына арналған нұсқаулық материалдың ережелерін көрсетеді.";

4-қосымша осы бұйрықтың 1-қосымшасына сәйкес жазылсын;

5-қосымша осы бұйрықтың 2-қосымшасына сәйкес жазылсын;

6-қосымша осы бұйрықтың 3-қосымшасына сәйкес жазылсын;

7-қосымшаның 2-тармағы осы бұйрықтың 4-қосымшасына сәйкес жазылсын;

10-қосымша осы бұйрықтың 5-қосымшасына сәйкес жазылсын;

осы бұйрықтың 6-қосымшасына сәйкес 10-1 қосымшамен толықтырылсын;

11, 12-қосымшалар алып тасталсын;

14-қосымша осы бұйрықтың 7-қосымшасына сәйкес жазылсын;

17, 18-қосымшалар алып тасталсын;

22-қосымша осы бұйрықтың 8-қосымшасына сәйкес жазылсын;

24-қосымша осы бұйрықтың 9-қосымшасына сәйкес жазылсын;

26-қосымша осы бұйрықтың 10-қосымшасына сәйкес жазылсын.

2. "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін ақарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7006 нөмірімен тіркелген) келесі өзгеріс енгізілсін:

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

көрсетілген Нұсқаулықтың 2-қосымшасы осы бұйрыққа 11-қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

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

1) осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелуін;

2) осы бұйрықты ресми жарияланғаннан кейін Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

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

5. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енеді.

*Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің міндетін атқарушы*

Н. Сауранбаев

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Қорғаныс министрлігі

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
1-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
4-қосымша

Әуеайлақтарды жіктеу

1. Әуеайлақ бойынша танысу дайындығы кедергілерді, әуеайлақ орналасуын, жарықтандыру жабдықтарын, жақындау құралдарын, келу, кету, күту және аспаптармен жақындау процедураларын, қолданылатын пайдалану минимумдарын және жердегі қозғалыс сипаттамаларын білуді қамтиды.

2. Ұшуларды жүргізу бойынша нұсқаулығында әуеайлақтарды санаттарға бөлу әдісі сипатталады және коммерциялық әуе тасымалы операциялары жағдайында В немесе С санаттарына жатқызылған әуеайлақтардың тізімі беріледі.

3. Пайдаланушы ұшуларды орындайтын барлық әуеайлақтар келесі үш санаттың біріне жіктелуі тиіс:

4. А санаты – келесі шарттардың барлығына сәйкес келетін әуеайлақ:

1) қону үшін пайдалануға арналған әрбір ұшу-қону жолағында 3,5 градустан аспайтын сырғанау бұрышы бар үш өлшемді (3D) тікелей қонудың болуы;

2) ұшу және/немесе қону үшін өнімділігі шектеулі процедуралар көзделмеген кемінде бір ҰҚЖ болуы, соның ішінде ұшу үшін пайдалануға арналған кез келген ҰҚЖ

ұшу кезінде қозғалтқыш істен шыққан жағдайда кедергілерді жоюдың арнайы процедурасын орындау қажеттілігінің болмауы;

3) түнгі уақытта ұшуларды орындау мүмкіндігі;

4) даярлау мен біліктілікке қойылатын талаптар осы Қосымшаның 9-тармағында көрсетілген.

5. В санаты – А санатының шарттарына сәйкес келмейтін немесе келесілерді ескере отырып, қосымша шараларды қажет ететін әуеайлақ:

1) стандартты емес қонуға жақындау құралдары және/немесе қонуға жақындау процедуралары, мысалы, тікелей аспаптық қонуға жақындауларға шектеулер;

2) турбуленттілікті, желдің ығысуын немесе ерекше жел жағдайларын тудыруы мүмкін қоршаған ортаның ерекшеліктері сияқты ерекше жергілікті метеорологиялық жағдайлар;

3) ұшуға жақындау кезінде типтік емес көрнекі перспективаны тудыратын, өнімділік шектеулері немесе ұзындығы, ені, көлбеуі, белгілері немесе жарықтандыруы бойынша стандартты емес ҰҚЖ сипаттамалары сияқты басқа да ерекшеліктер;

4) кедергілер, әуеайлақтың орналасуы, жарықтандыру жабдықтары және кез келген басқа маңызды факторлар, мысалы, визуалды маневр жасау аймағында кедергілердің болуына байланысты белгілі бір секторларда визуалды жақындау маневрлерін орындауға қойылатын шектеулер;

5) ұшу экипажының дайындығына немесе тәжірибесіне қойылатын талаптар осы Қосымшаның 10-тармағында көрсетілген;

6) теңіздегі қондырғылар В санатына жатқызылуы мүмкін.

6. С санаты – келесі талаптар қолданылатын әуеайлақ:

1) В санатындағы әуеайлақтарға қолданылатын шаралардан басқа қосымша шаралар қажет;

2) ұшу экипажының дайындығына немесе тәжірибесіне қойылатын талаптар осы Қосымшаның 9, 10-тармақтарында келтірілген.

7. Таулы аудандарда орналасқан әуежайлар

1) осы Қағидалардың 2-тармағының 128)-тармақшасында көрсетілген таулы аудандағы әуеайлақтар осы санатта қаралуы қажет;

2) ұшу экипажының дайындығына немесе тәжірибесіне қойылатын талаптар осы Қосымшаның 2-тармағында келтірілген.

8. Осы Қағидалардың 727, 728, 729, 730 және 731-тармақтарында көрсетілген талаптардан басқа (біліктілік және техникалық қызмет көрсету тұрғысынан), ұшу экипажы әртүрлі санаттағы әуеайлақтар үшін келесі дайындықтан өтуі тиіс.

9. А санатындағы әуеайлақ: Экипаж мүшелері пайдаланушыларды даярлау бағдарламасына және ұшу алдындағы нұсқаулыққа сәйкес оқудан және деңгейді ұстау

мерзімді даярлауды өткеннен кейін А санатындағы әуеайлақтарға/олардан ұшуды орындай алады. А санатындағы әуеайлақтарға/олардан ұшу үшін арнайы дайындық қажет емес.

10. В санатындағы әуеайлақтар: Әуе кемесінің командирі осындай әуеайлаққа/одан ұшуды бастамас бұрын келесі талаптардың біріне сәйкес келуі тиіс:

1) осы әуеайлақ үшін жауапты уәкілетті органдар белгілеген талаптарға сәйкестігі;

2) В санатындағы әуеайлақ бойынша арнайы нұсқаулық пакетін, оның ішінде: карталарды, өнімділік деректерін, белгілі қауіптерді және пайдаланушы рәсімдерін қарап шығу; немесе

3) В санатындағы әуеайлақта пайдалануға қолданылатын қосымша аспектілер бойынша нұсқамадан өтуге не бағдарламаланған оқытуды пайдалана отырып өздігінен дайындықтан өту. Нұсқамадан немесе өздігінен дайындықтан өткендігі тіркелуге тиіс. Мұндай тіркеу олардан өткеннен кейін тікелей жүзеге асырылады не В санатындағы әуеайлақты тағайындалған әуеайлақ немесе қосалқы әуеайлақ ретінде пайдалануды көздейтін ұшуды орындағанға дейін әуе кемесінің командирімен расталады.

11. С санатындағы әуеайлақтар: Әуе кемесінің командирі осындай әуеайлаққа/әуеайлақтан ұшуды бастамас бұрын:

1) осы әуеайлақ үшін жауапты уәкілетті органдар белгілеген талаптарға сәйкес болуы;

2) С санатындағы әуеайлақта операцияларға қолданылатын қосымша аспектілер бойынша бағдарламаланған оқытуды пайдалана отырып, нұсқаулық алу немесе өздігінен оқыту;

3) әуеайлаққа байқаушы ретінде бару немесе тиісті FSTD бойынша оқудан өту немесе ұшқыш орнына отырып, білікті ұшқыш командирімен немесе сол С санатындағы әуеайлақта ұшқыш командирімен танысу сапарын өткізу;

4) брифингті, сапарды және/немесе оқытуды аяқтау фактісі тіркелуі тиіс.

12. Таулы аймақтарда орналасқан әуежайлар.

1) Таулы аймақтарда орналасқан әуеайлақтарға арналған жалпы жердегі оқыту модулі, оның ішінде рәсімдерді, өнімділік талаптарын, арнайы рәсімдерді, пайдалану шектеулерін, ұшудан кейінгі көтерілу көлбеуін және қозғалтқыштың істен шығу рәсімдерін зерттеу. Таулы жер бедерін, кедергілерден өту талаптарын, сондай-ақ мұндай аймақтардағы навигация мен басқару шектеулерін түсіну де қамтылуы тиіс.

2) экипаж мүшелері пайдаланушының оқу бағдарламасына сәйкес FSTD (соның ішінде GPWS/TAWS, егер бар болса) деңгейін ұстап тұру үшін оқудан және мерзімді оқудан өткеннен кейін осы типтегі әуеайлақтарға/одан ұшуларды орындауы тиіс.

13. В немесе С санаттарына жатқызылған әуеайлақтардың, сондай-ақ таулы аудандарда орналасқан әуеайлақтардың тізімі Пайдаланушының Ұшуды пайдалану нұсқаулығына енгізіледі.

14. В және С санаттағы бағыт пен әуеайлақтарға бекітудің жарамдылық мерзімі бекітуді алған күннен бастап немесе берілген бағыт бойынша немесе берілген әуеайлаққа ұшу күнінен бастап 12 күнтізбелік айды құрайды.

15. Таулы әуеайлақтарға арналған жалпы жердегі жаттығу модулінің жарамдылық мерзімі 36 айды құрайды және қайталанатын оқытудан немесе компьютерлік оқытудан (СВТ) өту арқылы ұзартылуы мүмкін.

16. Пайдаланушы ұшқыштың біліктілік деңгейі және сол біліктілік деңгейіне қалай қол жеткізілгені туралы жазбаларды жүргізуі тиіс.

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
2-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
5-қосымша

АҰҚ және ҚҰҚ бойынша ұшудың ең төменгі қауіпсіз шынайы биіктіктері

Диспетчерлік аймағында, әуеайлақ қозғалыс аймағында немесе қозғалыс кестесінде		
Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (түйіндер)	Қауіпсіз ұшу биіктігі (шынайы), метр (фут)	
	АҰҚ сәйкес	ҚҰҚ бойынша
260 (140) және одан аз	300 (1000)	100 (330)
260-тан астам (140)	300 (1000)	200 (660)
Әуеайлақ аймағының және диспетчерлік аймағының әуе кеңістігінде а) тегіс және төбелі жерлерде және су бетінде:		
260 (140) және одан аз: Түнде	300 (1000) 300 (1000)	100 (330)
261-463 аралығында (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
463-тен (250) астам	300 (1000)	-
ә) таулы аймақта (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
463-тен (250) астам	600 (2000)	-
в) таулы аймақта (2000 м және одан да жоғары)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)
463-тен (250) астам	600 (2000)	-
Жазық, төбелі жерлерде және су үстінде "G" класының әуе кеңістігінде		
260 (140) және одан аз: түнде	300 (1000)	100(330)
261-463 аралығында (140 – 250)	300 (1000)	200 (600)
таулы аймақта (биіктігі 2000 м дейін)		
463 (250) және одан аз	600 (2000)	300 (1000)
таулы аймақта (2000 м және одан да жоғары)		

463 (250) және одан аз	600 (2000)	600 (2000)
------------------------	------------	------------

Ескертпе:

1. ӘК пайдаланушы басқару аймағында, әуеайлақ қозғалыс аймағында немесе қозғалыс схемасында ең төменгі абсолютті ұшу биіктіктерін есептеген кезде жер бедерінің және ондағы жасанды кедергілердің артықшылығын ескеруге арналған жолақ бағыт осінен екі бағытта да АҰҚ бойынша - 5 теңіз милі (9,25 километр), ал ҚҰҚ бойынша - 2 теңіз милі (3,7 километр) ұшулар үшін белгіленеді.

Бақыланбайтын әуе кеңістігінде, күндіз де, түнде де ҚҰҚ бойынша ұшқан кезде, жер бедерінің биіктігі маршрут осінен екі бағытта да 2 теңіз милін (3,7 километр) құрайды.

Шынайы қауіпсіз биіктіктердің көрсетілген мәндері аспаптық жақындау кезінде аралық жақындау сегментіне кірер алдында немесе визуалды жақындау кезінде бұрылыстың визуалды маневр аймағына кірер алдында бақыланады.

2. Пайдаланушыға аумағы арқылы ұшу орындалатын мемлекет немесе ұшу операцияларына жауапты мемлекет ең төменгі ұшу биіктіктерін белгілеген бағыттар бойынша ең төменгі ұшу биіктіктерін белгілеуге рұқсат етіледі, егер олар арнайы рұқсат берілген жағдайларды қоспағанда, сол мемлекет белгілеген биіктіктерден төмен болмаса.

3. Векторлық режимде орындалатын ұшуларын қоспағанда, АҰҚ кедергілердің үстіндегі кеңістікті қамтамасыз етуге жауапты.

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
3-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
6-қосымша

КҰАҚ бойынша кедергінің метеорологиялық шарттары мен ең төменгі биіктік қорлары

Жергілікті жер	Кедергі үстіндегі ең аз қоры, метр, фут		Бұлттың төменгі шекарасының рельефтің ең биік нүктесінен биіктігі, метр, фут.		Көріну, метр		
	күндіз	түнде	Күндіз	түнде	күндіз	түнде	
Табиғи апаттар кезінде халыққа шұғыл медициналық және (немесе) гуманитарлық көмек көрсету, іздеу-құтқару, авариялық-құтқару жұмыстарын және ерекше маңызды ұшулар мен оқу-жаттығу ұшуларын орындау мақсатындағы ұшулар							
Тегіс және төбелі (су беті)	тікұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1000	4000
	ұшақ	100 (330)	250 (850)	150 (500)	300 (1000)	1500	4000

Таулы аймақ	ТікұшақҰш ақ	300 (1000)	-	400 (1350)	-	2000	-
----------------	-----------------	------------	---	------------	---	------	---

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
4-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
7-қосымша

Маршрут бойынша ұшудың ең төменгі абсолютті биіктіктерін анықтау әдістері

2. Төменгі ұшу деңгейінен төмен маршрут бойынша (авиациялық жұмыс аймағы) қауіпсіз ұшу биіктігін есептеу келесі формула бойынша жүзеге асырылады:

$H_{ж.} = H_{к.ж.} + H_{б.} - D_{Ht}$

мұндағы: H шынайы қауіпсіз биіктік - нақты қауіпсіз ұшу биіктігінің белгіленген мәні, м (фут);

$H_{rel.}$ – ұшу бағыты кезеңіндегі табиғи кедергілерді ескере отырып, жер бедерінің ең биік нүктесінің абсолютті биіктігі, м (фут);

Жасанды кедергілердің биіктігі H_{rel} есепке алынады. Ұшу жылдамдығы 260 км/сағ-тан асқанда, ал таулы аудандарда - барлық жағдайларда, ұшу жылдамдығына қарамастан, жолақтың белгіленген ені шегінде, м;

D_{Ht} – альтиметрдің әдістемелік температуралық түзетуі, формула бойынша анықталады:

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

мұндағы: $H_{испр.} = H_{без.ист.} + H_{рел.}$, ал t_0 - ең төменгі қысым нүктесіндегі жерге жақын нақты ауа температурасы, Цельсий градусы.

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
5-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
10-қосымша

Маршруттағы қосалқы әуежайға (EDTO) 60 минуттан астам ұшулар үшін пайдаланушыларды бекіту туралы ережелер

1. EDTO мақұлдауын алудың барлық әдістеріне қойылатын жалпы талаптар

Аймақ	Талап
Ұшуға жарамдылығын жалғастыру	Пайдаланушы осы Қағидалардың 10-1 қосымшасында көрсетілген ұшуға жарамдылықты сақтау талаптарын сақтауы тиіс.
Ең аз жабдық тізімі (MEL)	Әуе кемесі тек бекітілген минималды жабдықтар тізімінің (MEL) ережелеріне сәйкес пайдаланылуы тиіс.
Метеорологиялық қолдау	Әуесайлақтарда және ұшу бағыты бойынша метеорологиялық жағдайларды болжау үшін пайдаланушы ұшу операцияларының көзделген аймағында жеткілікті сенімділік пен дәлдікті қамтамасыз ететін метеорологиялық қолдау жүйелерін ғана пайдалануы тиіс.
Отын қоры	Отын қоры пайдаланушыға арналған техникалық нұсқаулық материалында көрсетілген отын қорының маңызды сценарий талаптарын қанағаттандыру үшін жеткілікті болуы керек.
Ұшуды жоспарлау	Тең уақыт нүктесін (ETP) есептеу кезінде бір қозғалтқыш істен шыққан жағдайда круиздік ұшу деңгейіндегі жел мен температураның әсерін ескеру қажет. EDTO үшін белгіленген бағыт бойынша балама әуежайлардан басқа, пайдаланушы ұшу экипажына ұшу бағыты бойындағы EDTO үшін бағыт бойынша балама әуежайдың жұмыс минимумдарына сәйкес келетін метеорологиялық жағдайлар болжанбайтын қолайлы әуежайлар туралы ақпарат беруі тиіс. Ұшу алдында ұшу экипажына мұндай әуежайлардың құрылыстары мен жабдықтары туралы ақпарат, сондай-ақ бағыттты өзгерту кезінде пайдалану үшін қажетті жоспарлау деректері берілуі тиіс.
Ұшу экипажын оқыту	Пайдаланушының EDTO оқу бағдарламасы пайдаланушыларға арналған техникалық нұсқаулық материалына сәйкес ұшу экипажы мүшелерін бастапқы және қайталама оқытуды көздеуі тиіс.
Маршрут бойындағы балама әуежай	EDTO пайдалану рәсімдерін әзірлеу кезінде пайдаланушы маршрут бойынша қосалқы әуесайлақтарды таңдауға қатысты пайдаланушыларға арналған техникалық нұсқаулық материалының талаптарын сақтауы тиіс.
Байланыс құралдары	Дауыстық байланыс құралдары қолжетімді барлық бағыттарда пайдалану талаптарына сәйкес талап етілетін байланыс жабдықтары кемінде бір дауыстық байланыс құралын (VHF/HF, деректер байланысы немесе спутник) қамтуы тиіс.

2. Ұшуды жүргізу нұсқаулығына EDTO толықтыру. Ұшуды жүргізу нұсқаулығына EDTO толықтыру немесе оған енгізілген баламалы материал, сондай-ақ оған енгізілген кез келген кейінгі түзетулер уәкілетті ұйымның бекітуіне жатады.

Уәкілетті ұйым EDTO рейстерінің нақты орындалуын талдау жүргізеді. Пайдаланушы осы талдау үшін ақпарат беруі және қажет болған жағдайда қосымша тип сертификаты (STC) иесін тарту арқылы оған қатысуы тиіс.

Осы талдаудан алынған ақпарат ұшу экипажының оқу бағдарламаларына, ұшуды жүргізу жөніндегі нұсқаулықтарға және тексеру тізімдеріне қажетті өзгерістер немесе жаңартулар енгізу үшін пайдаланылуы тиіс.

Ұшуды жүргізу нұсқаулығына EDTO толықтыру мазмұнының шамамен құрылымы пайдаланушыларға арналған нұсқаулықта келтірілген.

3. Ұшуға дайындық және ұшу кезіндегі рәсімдер.

Пайдаланушы EDTO ұшуларын ұшу алдында жоспарлау және диспетчерлік қолдау рәсімдерін әзірлеуі және оларды ұшуды пайдалану нұсқаулығына енгізуі тиіс.

Көрсетілген рәсімдерге, басқалармен қатар, ұшу бағыты бойынша және EDTO бағыты бойынша ұсынылған балама әуеайлақтар бойынша болжамды және нақты метеорологиялық ақпаратты жинау және экипаждарға тарату кіреді.

Сондай-ақ, ұшуға арналған отын мөлшерін жоспарлау кезінде отынның маңызды сценарий талаптарының ескерілуін қамтамасыз ету үшін рәсімдер белгіленуі тиіс.

Әуе кемесінің және онымен байланысты борттық жүйелердің жай-күйі жоспарланған ұшу үшін қолайлы екеніне ұшқыш командирінің көз жеткізуі үшін рәсімдер мен нұсқаулық жеткілікті ақпарат беруі тиіс.

Нұсқаулықта балама әуежайға бағыт ауыстыру туралы шешім қабылдау және ұшу бағыты бойындағы метеорологиялық жағдайларды бақылау бойынша нұсқаулық та болуы керек.

Ұшуды пайдалану нұсқаулығына қосымша талаптар пайдаланушыларға арналған нұсқаулықта келтірілген.

4. Пайдаланушылық шектеулер.

Пайдаланушы үшін бекітілген пайдалану аймағына және ең көп бұрылу уақытына қатысты пайдалану шектеулері пайдаланушыға арналған нұсқаулық материалға сәйкес белгіленуі тиіс.

5. EDTO маршруты бойынша қосалқы әуежайлар.

Пайдаланушы EDTO маршруты бойынша қосалқы әуеайлақтарды пайдаланушыларға арналған нұсқаулық материалында қамтылған қолданыстағы пайдалану талаптары мен нұсқауларға сәйкес белгілейді.

6. Бастапқы және мерзімді оқыту.

Пайдаланушы EDTO операциялары басталғанға дейін әрбір ұшу экипажының мүшесі мен ұшу диспетчерінің уәкілетті ұйым бекіткен және ұшу операциялары бойынша нұсқаулыққа енгізілген пайдаланушыларға арналған нұсқаулық

материалдарының талаптарына сәйкес келетін оқу бағдарламасына сәйкес EDTO бойынша оқытылғанын және сынақтан өткенін қамтамасыз етуі тиіс.

Мұндай оқыту қолданыстағы пайдалану талаптарына сәйкес әуе кемесінің түрін және пайдалану аймағын ескере отырып жүргізілуі тиіс.

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 28 қыркүйектегі № 764 бұйрығымен бекітілген (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 8785 нөмірімен тіркелген) Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиациялық персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасының 31-қосымшасына сәйкес техникалық қызмет көрсету персоналын оқытуға қойылатын талаптар.

7. Демонстрациялық (сынақ) ұшу.

Ұсынылған бекітілген пайдалану аймағында әуе кемесінің түрі мен қозғалтқышының белгілі бір үйлесіміне EDTO пайдалану мақұлдауын бермес бұрын, уәкілетті ұйым жоспарланған EDTO пайдалану аймағында пайдаланушының өтінімінде көрсетілген бағыттар бойынша демонстрациялық (сынақ) ұшуларды орындауды талап етуі тиіс.

Мұндай сынақ ұшуларының мақсаты - осы Бұйрықта көзделген EDTO ұшу операцияларын ұйымдастыру және пайдаланушының техникалық қызмет көрсету бағдарламасының іске асырылғанын және жоспарланған EDTO ұшуларына тиісті қолдау көрсете алатынын растау.

8. Уәкілетті ұйым пайдаланушының EDTO рейстері бойынша бұрынғы тәжірибесін және ұсынылған бағыттардың сипаттамаларын ескере отырып, тексеру көлемін, соның ішінде тексеру рейстерінің санын, оларды орындаудың рұқсат етілген тәртібін (коммерциялық жүкпен, коммерциялық жүксіз немесе тек жүкпен) және тексеруге жататын кез келген қосымша элементтерді анықтайды.

Сынақ ұшуларын орындау коммерциялық ұшумен біріктірілген жағдайда, пайдаланушыға уақытша немесе шектеулі пайдалану сипаттамалары беріледі, олардың жарамдылығы бекітілген сынақ ұшуларын орындаумен шектеледі.

9. EDTO тексеру рейстері кезінде келесі төтенше жағдайлар көрсетілуі тиіс, егер олардың сәтті көрсетілімі бұрын мақұлданбаған және кейіннен тексеру рейсіне дейін уәкілетті ұйыммен қолайлы модельдеуде тексерілмеген болса:

1) бір қозғалтқыштың толық тарту күші істен шығуын және қозғалтқыштардан (немесе негізгі электр қуат көзінен) электр қуатының толық жоғалуын модельдеу немесе EDTO сертификаттау кезінде анықталған EDTO электрлік жағдайының күрделі болуы; немесе

2) ұшуға жарамдылық, экипаждың жұмыс жүктемесі немесе жұмыс өнімділігінің төмендеу қаупі тұрғысынан аса маңызды кез келген басқа жағдай.

EDTO үшін ұшуға жарамдылық талаптары

1. Пайдаланушы нақты ұшақ/қозғалтқыш комбинациясының жобалық сипаттамалары көзделген EDTO ұшуларына сәйкес келетінін растауы тиіс.

Екі қозғалтқышты турбиналы ұшақ типінің дизайнының EDTO ұшулары үшін бекітілгенін растау әдетте әуе кемесінің ұшу нұсқаулығында (AFM) және тип сертификатында (TCDS) немесе қосымша тип сертификатында (STC) көрсетіледі, оларда келесі ақпарат бар немесе оларға сілтеме жасалады:

1) арнайы шектеулер (қажет болған жағдайда), соның ішінде максималды бұрылу уақытына және жұмыс уақыты шектеулі жүйелерге қатысты шектеулер (жүк бөлімінің өрт сөндіру жүйесінің жұмыс уақыты);

2) қосымша жазулар немесе белгілер (қажет болған жағдайда);

3) EDTO ұшу өнімділігі туралы ақпарат бөліміне сілтеме;

4) EDTO ұшуларын орындау үшін қажетті борттағы жабдықтардың, қондырғылардың және ұшу экипажының рәсімдерінің тізімі;

5) бекітілген әуе кемесінің конфигурациясы, техникалық қызмет көрсетуі және рәсімдері (CMP) стандарттарын қамтитын құжаттың сипаттамасы немесе оған сілтеме.

Екіден көп қозғалтқышы бар әуе кемелері үшін EDTO сертификаты талап етілмесе де, EDTO ұшуларын жүргізу кезінде олардың мүмкіндіктері тиісті түрде ескерілетініне көз жеткізу үшін байланысты EDTO шектеулі уақыт жүйелерінің уақыт сипаттамаларын бағалау қажет.

Әуе жарамдылығын сертификаттау құжаттарында EDTO ETOPS деп те аталуы мүмкін.

2. Пайдаланушы ұшуға жарамдылықты сақтау және техникалық қызмет көрсетумен айналысатын барлық персонал үшін EDTO ұшуларын орындаумен байланысты жауапкершіліктерді, процестерді және оқыту талаптарын анықтайтын рәсімдерді белгілейді.

EDTO талаптары пайдаланушының ұшуға жарамдылығын басқару бойынша нұсқаулығында (CAME) немесе EDTO техникалық қызмет көрсету процедуралары бойынша бөлек нұсқаулығында (EMPM) көрсетілуі тиіс.

Көрсетілген құжатта EDTO-ның барлық талаптары, соның ішінде қолдаушы рәсімдер мен міндеттер анықталуы және EDTO жұмысы басталғанға дейін уәкілетті ұйымға бекітуге ұсынылуы тиіс.

Ол бекіту саласын, міндеттерді тағайындауды, негізгі процестерді, EDTO техникалық қызмет көрсету процедураларын және персоналды оқыту талаптарын қамтуы керек.

3. EDTO арнайы мақұлдауын алу үшін пайдаланушы авиациялық оқиғаларды тіркеу, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету бағдарламасы, сенімділік бағдарламасы, CAME немесе EPRM, сондай-ақ ұшуға жарамдылық пен техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін персоналдың құзыреттілігі туралы Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 153 бұйрығымен (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 11459 нөмірімен тіркелген) бекітілген Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға қойылатын сертификаттық талаптардан (бұдан әрі – Сертификаттық талаптар) басқа, келесі ұшуға жарамдылықты сақтау талаптарына сәйкестігін көрсетуі тиіс:

1) авиациялық оқиғаларды тіркеу және хабарлау.

Сертификаттық талаптардың 48-тармағына сәйкес тіркеуге жататын оқиғалардан басқа, EDTO-ға келесі оқиғалар енгізілуі тиіс:

ұшу кезінде қозғалтқыштың істен шығуы;

қосалқы әуежайға бұрылу немесе кері қайту;

күш немесе ауытқу күшінің бақылаусыз өзгеруі;

қозғалтқышты басқару немесе қажетті тарту күшін алу мүмкін еместігі;

EDTO ұшуын орындауға теріс әсер ететін EDTO үшін маңызды жүйелердің істен шығуы немесе дұрыс жұмыс істемеуі.

Есепте, қажет болған жағдайда, мыналар көрсетілуі тиіс:

әуе кемесін идентификациялау;

қозғалтқыштың, пропеллердің немесе APU-ның идентификациясы (маркасы және сериялық нөмірі);

соңғы жөндеуден бергі жалпы ұшу уақыты, циклдар саны және жұмыс уақыты;

жүйелер үшін - жөндеуден кейінгі жұмыс уақыты немесе істен шыққан элементті соңғы тексеру;

ұшу кезеңі;

түзету шаралары қабылданды.

Уәкілетті ұйымға және (S)TC ұстаушысына оқиға туралы 72 сағат ішінде хабарлау қажет.

2) техникалық қызмет көрсету бағдарламасы.

Техникалық қызмет көрсету бағдарламасында жоспарланған EDTO операцияларын орындау үшін қажетті стандарттар, нұсқаулықтар және нұсқаулар болуы тиіс.

(S)TC ұстаушысы СМР немесе баламалы құжатта анықтаған арнайы EDTO техникалық қызмет көрсету тапсырмалары техникалық қызмет көрсету бағдарламасына енгізілуі және EDTO тапсырмалары ретінде белгіленуі тиіс.

EDTO міндеттеріне мыналар кіруі мүмкін:

EDTO арнайы тапсырмалары;

маңызды EDTO жүйелеріне әсер ететін міндеттер;

жиілігі өзгертілген тапсырмалар немесе операциялық талдау нәтижелері негізінде СМР белгілеген жаңадан енгізілген тапсырмалар.

Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына жүк бөлімдері мен контейнерлік жүйелердің тұтастығын сақтау шаралары, соның ішінде багаж бөлімінің төсеніштерінің, есік тығыздағыштарының және желдеткіш клапандарының жағдайы және осы шаралардың тиімділігін бақылау рәсімдері кіреді.

EDTO ұшуына дейін әуе кемесі мен маңызды жүйелердің жақсы жұмыс істеп тұрғанын растау үшін EDTO қызмет көрсету тексеруі жүргізілуі тиіс. Бұл тексеруді уәкілетті және білікті персонал жүргізеді.

3) сенімділік бағдарламасы

EDTO ұшуларын орындайтын әуе кемелерінің сенімділік бағдарламасы маңызды EDTO жүйелерінің істен шығуын немесе ақауларын ерте анықтауды және алдын алуды қамтамасыз етуі тиіс.

Бағдарламаға жоспарлы тексерулер мен сынақтар кезінде маңызды жүйелердің жұмысын талдау, ақаулық үрдістерін анықтау және жөндеу шараларын қабылдау, соның ішінде техникалық қызмет көрсету аралықтарын реттеу кіреді.

Сенімділік бағдарламасы оқиғаға бағытталған болуы керек және мыналарды қамтуы керек:

іс-шараларды тіркеу рәсімдері;

электр станциясының сенімділігін бағалау;

APU-ны ұшуға іске қосу бағдарламасы;

мұнай тұтынуды бақылау бағдарламасы;

қозғалтқыштың жағдайын бақылау бағдарламасы;

тексеру бағдарламасы.

4) күш қондырғысының сенімділігін бағалау

Пайдаланушы уәкілетті ұйымға EDTO күш қондырғысының сенімділігін бағалау нәтижелерін айына кемінде бір рет растайтын деректермен бірге ұсынуы тиіс.

Бағалау кем дегенде мыналарды қамтуы керек:

кезеңдегі қозғалтқыштың жұмыс уақыты;

ұшу кезінде қозғалтқыштың барлық себептер бойынша өшу жиілігі;

қозғалтқыштың істен шығу көрсеткіші (12 айлық орташа жылжу).

Егер әуе кемелерінің ортақ паркі болса, тиісті фюзеляж бен қозғалтқыштың үйлесімімен бүкіл парк бойынша деректерді пайдалануға рұқсат етіледі.

Егер теріс тұрақты үрдістер анықталса, пайдаланушы уәкілетті ұйыммен бірлесіп дереу бағалау жүргізеді, бұл түзету шараларын енгізуге немесе пайдаланушылық шектеулерге әкелуі мүмкін.

ККҚ / май / қозғалтқыш күйін бақылау

Ұшу кезіндегі ККҚ іске қосу бағдарламасы ұшу деңгейінен іске қосылған кезде (егер қолданылса) кемінде 95% іске қосу сенімділігін қамтамасыз етуі тиіс.

Мұнай тұтынуын бақылау бағдарламасы (S)ТС иесінің ұсыныстарын ескеруі тиіс және ұшу әуежайында мұнайды қайта толтыруды қоса алғанда, мұнай тұтынуды үздіксіз бақылауды қамтуы тиіс.

Егер мұнай талдауына қойылатын талаптар болса, ол бағдарламаға енгізілген.

Егер ККҚ-ны EDTO режимінде пайдалану қажет болса, ККҚ май шығынын бөлек басқару мүмкіндігі қосылады.

Қозғалтқыштың жағдайын бақылау.

Қозғалтқыштың жай-күйін бақылау бағдарламасы барлық бекітілген режимдер мен қоршаған орта жағдайларында белгіленген шектерден (жылдамдық, температура) аспай, бір қозғалтқышы істен шыққан күйде ұшуды орындау мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

Бағдарлама мыналарды қамтуы керек:

бақыланатын параметрлер;

деректерді жинау әдістері;

түзету әрекеттерінің рәсімдері.

Верификация бағдарламасы

Пайдаланушы қозғалтқыштың өшуінен, маңызды EDTO жүйелерінің істен шығуынан немесе қолайсыз үрдістерді анықтағаннан кейін түзету әрекеттерін растау үшін верификация бағдарламасын құруы тиіс.

Бағдарлама мыналарды анықтауы керек:

верификация бастамашыларын;

верификация қажеттілігі туралы шешім қабылдауға жауапты бөлімшені.

Тиісті жүйелер мен шарттар CAME-де сипатталуы тиіс. Қажет болған жағдайда (S)ТС ұстаушысы тартылуы мүмкін.

Басқа талаптар

EDTO жүйелерінің ұқсас элементтерінде бірдей қателердің қайталануын болдырмау рәсімдері;

EDTO техникалық қызмет көрсету мердігерлерімен өзара әрекеттесу рәсімдері;

EDTO флотының ұшуға жарамдылығын сақтауға және техникалық қызмет көрсетуге қатысатын персоналдың құзыреттілігін бақылау рәсімдері.

Қазақстан Республикасы

Көлік министрінің

міндетін атқарушы

2026 жылғы 31 тамыздағы

№ 231 бұйрыққа
7-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
14-қосымша

А, В, С, D, E, G класты әуе кеңістігінде ҚҰҚ бойынша ұшуға арналған ең төмен метеорологиялық жағдайлар

Жер бедері	Ұшу жылдамдығы (аспаптық), км/сағ (түйіндер)	КҰҚ ұшуының ең төменгі шарттары		
		Рельефтің ең биік нүктесінен жоғары орналасқан VNGO, метр, фут	Көріну, метр	Әуе кемесінен ҒӨО-ға дейінгі тік қашықтық, мм (фут)
А*, В, С, D, E, G** класты әуе кеңістігінде				
Тегіс және төбелі (су беті)	260 (140) және одан аз	150 (500)	2000 ж.	50 (170)
	261-463 (141 – 250)	300 (1000)	5000	100 (300)
Тау (биіктігі 2000 м дейін)	463 (250) және одан аз	400 (1300)	5000	100 (300)
Тау (биіктігі 2000 м және одан жоғары)	463 (250) және одан аз	700 (2300)	8000	100 (300)
Ескертпе:				
*А класының әуе кеңістігіндегі КҰҚ үшін ең төменгі метеорологиялық жағдайлар ұшқыштардың ақпараты үшін енгізілген және А класының әуе кеңістігінде КҰҚ операцияларын мақұлдау болып табылмайды.				
** Ұшу көрінуі кемінде 1500 м дейін төмендеген кезде ұшуға рұқсат етіледі: басқа ұшақтарды немесе кез келген кедергілерді соқтығысудан аулақ болу үшін уақытында анықтауға болатын басым көріну жылдамдығында; немесе басқа ұшақтармен кездесу ықтималдығы аз жағдайларда немесе әуе қозғалысының тығыздығы төмен аймақтарда және төмен биіктіктегі арнайы әуе жұмыстары кезінде; тікұшақтардың ұшу көрінуі 1500 м-ден аз болған кезде, егер олар соқтығысудан аулақ болу үшін басқа ұшақтарды немесе кез келген кедергілерді уақытында анықтауға болатын жылдамдықта маневр жасаса, ұшу көрінуі 1500 м-ден аз болған кезде рұқсат етіледі.				

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
8-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
22-қосымша

Ең аз навигациялық сипаттамаларға (MNPS) техникалық талаптар көзделген әуе кеңістігінде ұшуға бекіту

1. MNPS әуе кеңістігіндегі ұшулар ӘК тіркелген уәкілетті ұйымның немесе мемлекеттің тиісті рұқсаттары болған жағдайда ғана жүзеге асырылады.

2. Әуе кеңістігінің белгілі учаскелерінде ұшқан кезде өңірлік аэронавигациялық келісімге сәйкес минималды навигациялық сипаттамаларға қойылған техникалық талаптар көзделген (бұдан әрі - MNPS), ӘК бортында навигациялық жабдық орнатылады, ол:

1) ұшу экипажына жол желісін ұстанудың үздіксіз индикациясын не осы жол желісі бойындағы кез келген жерде дәлдіктің талап етілетін дәрежесімен одан ауытқуды қамтамасыз етеді;

2) MNPS сәйкес ұшуларды қолдану үшін уәкілетті ұйым рұқсат етеді.

3. MNPS навигацияларына екі талап қойылған:

1) навигацияның дәлдігі;

2) тиісті пайдалану сипаттамаларына сәйкес резервтік навигациялық құралдың болуы.

4. MNPS әуе кеңістігінде ұшатын ӘК, мынадай құралдармен жабдықталады:

қашықтық навигацияның екі жарамды жүйесімен (бұдан әрі - LRNS). LRNS ретінде мынадай жүйелердің бірі бола алады:

1) бір инерциялық навигация жүйесі (INS);

2) бір спутниктік навигациялық жүйе (GNSS);

3) датчик ретінде бір немесе одан да көп инерциялық жүйелер (IRS) не MNPS талаптарына сай келетін басқа да кез келген жүйені пайдаланатын бір кешенді навигациялық жүйе.

5. MNPS пайдалану тұжырымдамасын уәкілетті ұйымнан алу үшін, пайдаланушы мыналарды дәлелдейді:

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларды қамтамасыз ететін навигациялық жабдық, биіктікті өлшеу құралдары талап етілетін сипаттамаларға сай келуін;

MNPS әуе кеңістігінде ұшуларға рұқсат беру үшін ұшу экипажы мүшелерінің дайындық бағдарламасының болуын;

пайдалану қағидаларға сәйкестігін көрсете отырып рәсімдердің болуын:

1) минималды жабдықтың тізімі (MEL), ол MNPS-пен әуе кеңістігінде ұшуға қажет минималды жабдықты белгілейді.

2) ұшу экипажының құрамы мен тәжірибесіне қойылатын талаптар;

3) стандартты рәсімдер кезінде;

4) күтпеген жағдайда, тиісті әуе кеңістігіне жауапты орган белгілеген жағдайларды қоса рәсімдер әзірленген.

5) хабарламаны бақылау және ұсыну;

6) Техникалық қызмет көрсету бағдарламасына толықтырулар әзірленді.

6. MNPS әуе кеңістігінде ӘК ұшуға рұқсат беруі пайдаланушы сертификатының пайдалану ерекшеліктеріне жазылады.

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
9-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
24-қосымша

Ұшу эшелондарын бөлу схемасы

Магниттік жол бұрышы 0-ден 179 градусқа дейін.						Магниттік жолдың бұрышы 180-ден 359 градусқа дейін.					
АҰҚ ұшулары			ҚҰҚ ұшулары			АҰҚ ұшулары			ҚҰҚ ұшулары		
Ұшу эшелон ы	фут	метр	ұшу эшелон ы	фут	метр	ұшу эшелон ы	фут	метр	ұшу эшелон ы	фут	метр
-	1000	300	-	-	-	-	2000 ж.	600	-	-	-
-	3000	900	-	3500	1050	-	4000	1200	-	4500	1350
-	5000	1500	-	5500	1700 ж.	-	6000	1850 ж.	-	6500	2000 ж.
-	7000	2150	-	7500	2300	-	8000	2450	-	8500	2600
-	9000	2750	-	9500	2900	-	10000	3050	-	-	-
-	11000	3350	-	-	-	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15 000	4550	155	15500	4700	160	16 000	4900	165	16500	5050
170	17 000	5200	175	17500	5350	180	18 000	5500	185	18500	5650
190	19 000	5800	195	19500	5950	200	20 000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23 000	7000	235	23500	7150	240	24 000	7300	245	24500	7450
250	25 000	7600	255	25500	7750	260	26 000	7900	265	26500	8100
270	27 000	8250	275	27500	8400	280	28 000	8550	285	28500	8700
290	29 000	8850				300	30 000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35 000	10650				360	36 000	10950			
370	37 000	11300				380	38000	11600			
390	39 000	11900				400	40 000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45 000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Тағы да басқа	Тағы да басқа	Тағы да басқа				Тағы да басқа	Тағы да басқа	Тағы да басқа			

Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
10-қосымша
Қазақстан Республикасының
азаматтық авиациясында
ұшуды жүргізу
қағидаларына
26-қосымша

Ұшу деректерін жазу құрылғыларының параметрлік сипаттамалары

№/ №	Параметр	Қолданылуы	А у қ ы м өлшемдер	Үлгілер және тіркеу деректердің макс. интервалы (с)	Дәлдік шектері (FDR оқылатын деректерімен салыстырғанда көрсеткіштердің кіріс сигналдары)
1	Уақыт (UTC, егер қамтамасыз етілсе, басқа жағдайларда салыстырмалы кері санақ уақыт немесе синхрондау GNSS бойынша уақыт)		24с	4	Әр сағат үшін ± 0,125 %
2	Барометрлік биіктік		-300 м (-1000 фут) бастап ӘК ең жоғары сертификатталған абсолютті биіктіктігіне дейін +1500 м (+ 5000 фут)	1	±30 бастап ± 200м дейін (±100 бастап ± 700 фут дейін)
3	Құралдың жылдамдығы немесе ауа жылдамдық көрсеткіші		95 км/сағ бастап (50 кт) максимумға дейін VSo (1-ескерту) VSo-дан 1,2 VD-ға дейін (2-ескерту)	1	±5%
4	Курс (ұшу экипажы үшін негізгі стандартты деректер)		360°	1	±2°

5	Қалыпты жылдамдау (8-ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	-3 бастап +6 g дейін -3 бастап +6 g дейін	0,125 0,0625	± 5 % түпнұсқадағы деректер қатесін қоспағанда ± 1 % максималды ауқым ± 5 % түпнұсқадағы деректер қатесін қоспағанда ± 1 % максималды ауқым
6	Тангажға сай орналасу		Не артық соған байланысты ±75° жұмыс диапазоны	0,25	±2°
7	Кренге сай орналасу		±180°	0,25	±2°
8	Радиохабар кезінде манипуляция		Қосу – өшіру (1 бөлек ереже)	1	
9	Әрбір қозғалтқыштың қуаты (3-ескертпе)		Бүкіл диапазон	1 (әр қозғалтқышқа)	±2%
10	Экипаж кабинасында жалғасқанатшаның орналасуын және және оларды басқару органын таңдау		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	2	±5% немесе пилоттың көрсетуімен
11	Экипаж кабинасында алғықанатшалардың орналасуын және және оларды басқару органын таңдау		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	2	±5% немесе пилоттың көрсетуімен
12	Татылу күші реверсі тетігінің орналасуы		Алынған, аралық орналасуы және реверс кезінде	1 (әр қозғалтқышқа)	

13	Ж е р интерцепторлар дың/ауа тежегіштерінің орналасуын таңдау () орналасуын таңдау)		Бүкіл диапазон немесе әрбір жеке орналасуы	1	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, $\pm 2\%$
14	Сыртқы ауа температурасы		Датчик диапазоны	2	$\pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$
15	Автопилотты қосу немесе өшіру/ автоматты тарту /автоматты ұшуды басқару жүйелері режимі		Қолайлы комбинациясы бөлек әрекеттер	1	
16	Бойлай жеделдету (8- ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	$\pm 1\text{ g}$ $\pm 1\text{ g}$	0,25 0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі катені қоспағанда $\pm$ 0,05 g $\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі катені қоспағанда $\pm$ 0,05 g
17	Көлденең жеделдету (8- ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп	$\pm 1\text{ g}$ $\pm 1\text{ g}$	0,25 0,0625	$\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі катені қоспағанда $\pm$ 0,05 g $\pm 0,015\text{ g}$, шығыс деректеріндегі катені

		жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім			қоспағанда ± 0,05 g
18	Пилоттың іс-әрекеті және/немесе басқару беттерінің орналасуы – негізгі басқару органдары (тангаж, крен, желу) (4 және 8-ескертпе)	Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім Типтік сертификат алу үшін 2016 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Барлық диапазон Барлық диапазон	0,25 0,125	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±2° Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±2°
19	Биіктік рулінің триммерінің орналасуы		Барлық диапазон	1	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, ±3 %
20*	Радио биіктік өлшегіш арқылы биіктік		6-дан 750 м дейін (20-дан 2500 фут дейін)	1	±0,6 м (±2 фут) немесе ±3%, қайсысы 150 м (500 фут) төмен және ±5% 150 м (500 фут) жоғары болса
21*	Сәуледен тігінен ауытқу (глиссада ILS/GNSS/ GLS, MLS орнының бұрышы, IRNAV/IAN тігінен ауытқу)		Хабарлау дабылдарының диапазоны	1	±3%
22*	Сәуледен көлденең ауытқу (ILS/GNSS/GLS, бағытты радиомаяк, MLS азимуты, IRNAV/IAN көлденең ауытқуы)		Хабарлау дабылдарының диапазоны	1	±3%

23	Маркерлік радиомаяктарды өту		Жеке	1	
24	Орталықтандырылған сигнализациялар жүйесі		Жеке	1	
25	Навигациялық қабылдағыштың NAV жиіліктерін таңдау		Барлық диапазон	4	Қондыруға байланысты
26*	DME 1 және 2 бойынша қашықтық (ҰҚЖ шегінен бастап қашықтықты қоса алғанда (GLS) және екінші шеңберіне кету нүктесіне дейінгі қашықтық (IRNAV/IAN)) (5 және 6-ескертпелер)		0 – 370 км (0 – 200 м. миль)	4	Қондыруға байланысты
27	"Әуе – жер" статусы		Жеке	1	
28*	GPWS/TAWS/GCAS (қалқымалы дисплей жағдайын қосқанда, жер дисплейі режимін таңдау) және (жерге жақындау туралы ескертулер және кеңес беру хабарламалар түрінде сигнал беру) және ("қосу/өшіру" қосқышының орналасуы)		Жеке	1	
29*	Шабуыл бұрышы		Барлық диапазон	2	

30*	Әрбір гидравликалық жүйе (төмен қысым)		Жеке	2	
31*	Навигациялық деректер (ендік/бойлық, жол жылдамдығы мен ауытқу бұрышы) (7-ескертпе)		Жеке	4	Қондыруға байланысты
32*	Шасси мен шассиді басқару тұтқасының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
33*	Ж о л жылдамдығы		Қондыруға байланысты	1	Деректерді барынша нақты жүйеден алу
34	Тежегіштер (сол және оң жақтағы тежегіштің қысымы, сол және оң жақтағы тежегіштер педалінің орналасуы)		(Максимальді өлшенетін тежегіштер диапазоны, бөлек немесе барлық диапазон)	1	± 5 %
35*	Қозғалтқыш жұмысының қосымша параметрі (қ ы с ы м көтерілуінің деңгейі (EPR), айналым саны N1, нақты діріл деңгейі, айналым саны N2, шығарылған газдар температурасы, (EGT), отын шығыны, қозғалтқышты тоқтату рычагының орналасуы, айналым саны N 3 , қозғалтқышқа жанармай беруді	Қозғалтқышқа жанармай беруді ө л ш е у клапанының орналасуы; типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	Әр қозғалтқыш әр секунда	

	өлшеу клапанының орналасуы)				Қондыруға байланысты
36*	TCAS/БСПС (ауа қозғалысы туралы мәліметтерді беру және соқтығыстарды ескерту жүйелері/соқтығыстарды ескерту борттық жүйе)		Жеке	1	Қондыруға байланысты
37*	Жел ығысу дабылы		Жеке	1	Қондыруға байланысты
38*	Таңдалған барометрлік қысымды орнату (пилот, екінші пилот)		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
39*	Таңдалған биіктік (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
40*	Таңдалған жылдамдық (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
41*	Мах таңдалған сан (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
42*	Таңдалған тік жылдамдық (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері)		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
43*	Таңдалған бағыт (барлық пилотпен		Қондыруға байланысты	1	

	таңдалған жұмыс режимдері)				Қондыруға байланысты
44*	Таңдалған ұшу жолы (барлық пилотпен таңдалған жұмыс режимдері) (белгіленген жолдың курсы/ сызығы (DSTRK), жол бұрышы, қонуға кірудың соңғы кезеңі (IRNAV/IAN))			1	Қондыруға байланысты
45*	Таңдалған шешім қабылдау биіктігі		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
46*	Электрондық ұшу аспаптары жүйесінің дисплей пішімі (EFIS) (пилот, екінші пилот)		Жеке	4	Қондыруға байланысты
47*	Көп функциялы дисплей/ қозғалтқыш дисплейі/дабыл дисплей пішімі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
48*	Айнымалы ток шиналар күйі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
49*	Тұрақты ток шиналар күйі		Жеке	4	Қондыруға байланысты
50*	Қозғалтқыштың ауа шығару клапанының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
51*	ККҚ-дан Қозғалтқыштың ауа шығару клапанының орналасуы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
52*	Компьютердің ақаулығы		Жеке	4	Қондыруға байланысты
53*	Белгіленген күштің өзгеруі		Қондыруға байланысты	2	Қондыруға байланысты
54*	Қозғалтқыштың болжалды күші		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты

55*	Есептелген центрлеу		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
56*	Орталықтандыр у ыдысындағы жанармай мөлшері (CG)		Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
57*	Қолданылатын коллиматор индикаторы		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
58*	Қосу/өшіру парвизуалды дисплей		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
59*	Ұшу кезінде құлдырау дабылы, шайқау және штурвал итергіші автоматтының іске қосылуы		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
60*	Негізгі навигациялық бағдарлау жүйе (GNSS, INS, VOR/DME, MLS , Logan C, глиссаданың бағытты радиомаягы)		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
61*	Мұздану туралы дабыл		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
62*	Әр қозғалтқыштың дірілі туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
63*	Әр қозғалтқыштың ш е к т і температурасы туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
64*	Әр қозғалтқыштағы төмен май қысымы туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты
65*	Әр қозғалтқыштың айналымының үлкейюі туралы дабыл		Қондыруға байланысты	1	Қондыруға байланысты

66*	Бағыттау рулі триммері бетінің орналасуы		Барлық диапазон	2	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, $\pm 3\%$
67*	Элерон триммері бетінің орналасуы		Барлық диапазон	2	Егер ерекшелік ретінде жоғары дәлдікті талап етпесе, $\pm 3\%$
68*	Иілу немесе бүйірлік сырғу бұрышы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
69*	Мұздануға қарсы үздіксіз жүйенің және мұздануға қарсы үзік-үзік жүйенің ажыратқыштары ның орналасуы		Жеке	4	
70*	Гидравликалық қысым (әр жүйенің)		Барлық диапазон	2	$\pm 5\%$
71*	Герметизирленг ен кабина		Жеке	1	
72*	Экипаж кабинасында биіктік рулі триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
73*	Экипаж кабинасында элeрон триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
74*	Экипаж кабинасында бағыттау рулі триммерін басқару рычагының орналасуы		Барлық диапазон	1	$\pm 5\%$
	Экипаж кабинасындағы ұшуды басқарудың барлық органдарындағы		Барлық диапазон		

75*	күштер (штурвал, штурвальдық бағанасы, бағыттау руль басқару педальдарындағы күштер)		(±311 N (±70 lbf), ±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %
76*	О қ и ғ а белгілегіші		Жеке	1	
77*	Күні		365 күн	64	
78*	ANP, немесе EPE, немесе EPU		Қондыруға байланысты	4	Қондыруға байланысты
79*	Кабинадағы барометрлік биіктік	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты (0-ден 40 000 футқа дейін ұсынылады)	1	Қондыруға байланысты
80*	Ұшақтың болжалды салмағы	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	64	Қондыруға байланысты
81*	Командалық-пилотаждық аспаптың (КПА) командалық сигналы (КС)	Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Барлық диапазон	1	± 2°
		Типтік сертификат алу үшін 2023 жылғы 1 қаңтарда немесе			

82*	Тік жылдамдық	осы күннен кейін келісіп жатқан мемлекетке ұсынылған өтінім	Қондыруға байланысты	0,25	Қондыруға байланысты (32 фут/мин ұсынылады)
-----	---------------	---	----------------------	------	---

Ескертпе:

1. V So - жылдамдық тоқтап қалу немесе минималды жылдамдық орнатылған ұшу V қону конфигурациялар берілген V " Қысқартулар" бөлімінде Және шартты тағайындаулар".

2. V D – құлдырай төмендеуде есептелген жылдамдық.

3. Күшті анықтау үшін жеткілікті кіру деректерін тіркеді.

4. Басқару жүйелері бар ұшақтар үшін басқару бетінің қозғалысы басқару бойынша ұшқыштың әрекетіне кері келетін "немесе" сөзі қолданылады. Басқару жүйесі бар ұшақтар үшін басқару бойынша ұшқыштың әрекетіне басқару бетінің қозғалысы қайтымсыз, "және" сөзі қолданылады. Бөлек секциялардан тұратын үстіңгі беттері бар ұшақтар үшін әрбір үстіңгі беттің жағдайын жеке тіркеудің орнына іс-қимылдар үйлесімін тіркеуге болады. Негізгі басқару органдары ұшқыштарының тәуелсіз ауытқуы бар ұшақтарда негізгі басқару органдары ұшқыштарының әрбір ауытқуы жеке тіркелуі тиіс.

5. Егер сигнал цифрлық нысанда болса.

6. Ақпараттық навигациялық жүйеден немесе басқа навигациялық жүйеден алынатын ендік пен бойлықты тіркеу таңдаулы балама болып табылады.

7. Егер сигналдарды оңай алуға болса.

8. Ұшуға жарамдылығы туралы жеке куәліктері 2016 жылғы 1 қаңтарға дейін берілген ұшақтар өлшеу диапазонына, ең жоғары іріктемеге және тіркеу аралығына, дәлдік шегіне немесе тіркеудің рұқсат ету қабілетіне қатысты осы қосымшада жазылған нұсқаулық нұсқауларды орындау мақсатында пысықталады деп болжанбайды.

Қазақстан Республикасы
Көлік министрінің
міндетін атқарушы
2026 жылғы 31 тамыздағы
№ 231 бұйрыққа
11-қосымша
Әуе қозғалысын
ұйымдастыру және қызмет
көрсету жөніндегі
нұсқаулыққа
2-қосымша

Ұшу эшелондарын бөлу схемасы

Магниттік жол бұрышы 0-ден 179 градусқа дейін.	Магниттік жол бұрышы 180-ден 359 градусқа дейін.
--	--

АҰҚ ұшулары			ҚҰҚ ұшулары			АҰҚ ұшулары			ҚҰҚ ұшулары		
ұшу эшело ны	фут	метр	ұшу эшело ны	фут	метр	ұшу эшело ны	фут	метр	ұшу эшело ны	фут	метр
-	1000	300	-	-	-	-	2000 ж.	600	-	-	-
-	3000	900	-	3500	1050	-	4000	1200	-	4500	1350
-	5000	1500	-	5500	1700 ж.	-	6000	1850 ж.	-	6500	2000 ж.
-	7000	2150	-	7500	2300	-	8000	2450	-	8500	2600
-	9000	2750	-	9500	2900	-	10000	3050	-	-	-
-	11000	3350	-	-	-	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15 000	4550	155	15500	4700	160	16 000	4900	165	16500	5050
170	17 000	5200	175	17500	5350	180	18 000	5500	185	18500	5650
190	19 000	5800	195	19500	5950	200	20 000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23 000	7000	235	23500	7150	240	24 000	7300	245	24500	7450
250	25 000	7600	255	25500	7750	260	26 000	7900	265	26500	8100
270	27 000	8250	275	27500	8400	280	28 000	8550	285	28500	8700
290	29 000	8850				300	30 000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35 000	10650				360	36 000	10950			
370	37 000	11300				380	38000	11600			
390	39 000	11900				400	40 000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45 000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Тағы да басқа	Тағы да басқа	Тағы да басқа				Тағы да басқа	Тағы да басқа	Тағы да басқа			

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