



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2026-ч 08-июнь № 13-21-5

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин
«КРАЭ-2. Учуу эрежелери» бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 3-мартындагы №115 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин айрым ченем чыгаруу укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө» токтомуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) Стандарттары жана Сунушталган практикасы менен максималдуу түрдө бирдейликти камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери «КРАЭ-2. Учуу эрежелери» мамлекеттик жана расмий тилдерде бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги:

– ушул буйрукту аткарууга кабыл алсын;
– ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде, каттоодон өткөн күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде «Эркин Тоо» газетасына жарыяласын;

– күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде кагаз жана электрондук түрдө Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жөнөтүлсүн.

3. Кызыкдар министрликтер, ведомстволор, жарандык авиация уюмдары жана окуу борборлору ушул буйруктун 1-пункту менен бекитилген Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-2. Учуу эрежелери» Авиациялык эрежелерин аткарууга алышсын.

4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигине Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2016-жылдын 27-январындагы № 1 «Кыргыз Республикасынын «2-КРАЭ. Учуу эрежелери» авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө» буйругунун 1-пунктунун үчүнчү абзацы күчүн жоготту деп таануу сунушталсын.

5. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

6. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-2. Правила полетов»

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Кабинета Министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления» от 3 марта 2023 года № 115, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-2 Правила полетов» на государственном и официальном языках согласно приложению.

2. Государственному агентству гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- принять к исполнению настоящий приказ;
- опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации;

- в течение трех рабочих дней со дня официального опубликования направить копию настоящего приказа на государственном и официальном языках, на бумажном и электронном носителях с указанием информации об источнике его опубликования в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации в течение трех рабочих дней со дня вступления в силу

3. Заинтересованным министерствам, ведомствам, организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению

Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-2 Правила полетов», утвержденные пунктом 1 настоящего приказа.

4. Рекомендовать Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики признать утратившим силу абзац третий пункта 1 приказа Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-2. Правила полетов» от 27 января 2016 года № 1.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на отдел правового обеспечения.

6. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня его официального опубликования.

Директор



Д.К. Бостонов

Кыргыз Республикасынын Министрлер
Кабинетине караштуу Жарандык
авиация мамлекеттик агенттигинин
2026-ж. “08” нояб № 13-н/5 буйругу



Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери
«КРАЭ-2. Учуу эрежелери»

МАЗМУНУУ

1-бөлүм. Жалпы жоболор жана аныктамалар	5
§ 1. Жалпы жоболор	5
§ 2. Аныктамалар	6
2-бөлүм. Колдонулушу	25
§ 1. Учлуу эрежелеринин аймактык колдонуу чөйрөсү	25
§ 2. Учлуу эрежелерин сактоо	25
§ 3. Учлуу эрежелерин сактоо үчүн жоопкерчилик	26
§ 4. Аба кемесинин командиринин ыйгарым укуктары	26
§ 5. Психоактивдүү заттарды тобокелдик менен колдонуу	26
3-бөлүм. Жалпы эрежелер	27
§ 1. Адамдарды жана мүлктү коргоо	27
§ 2. Кагылышуулардын алдын алуу	28
§ 3. Кагылышуулардын алдын алуу үчүн суу үстүндөгү иш-аракеттердин тартиби	32
§ 4. Учлуу пландары	33
§ 5. Сигналдар	36
§ 6. Убакыт	37
§ 7. Аба кыймылын диспетчердик тейлөө	37
§ 8. Мыйзамсыз кийлигишүү	42
§ 9. Кармап калуу	43
§ 10. ВМУдагы көрүү мүмкүнчүлүгүнүн жана булуттарга чейинки аралыктын минималдуу маанилери	44
4-бөлүм. Визуалдык учуу эрежелери — ВУЭ	45
5-бөлүм. ПУЭ (ППП) боюнча учуу эрежелери	46
§ 1. Бардык ПУЭ (ППП) учууларына карата колдонулуучу эрежелер	46
§ 2. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигиндеги ПУЭ (ППП) учуулары	47
§ 3. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинен тышкары ПУЭ (ППП) учуулары	47
6-бөлүм. Учкучсуз учуучу аппараттардын (УУА) учууларын аткаруу эрежелери	48
§ 1. Жалпы жоболор	48
§ 2. Учуну аткаруу үчүн жоопкерчилик	48
§ 3. УУА учууларынын классификациясы	49

§4. Кагылышууларды алдын алуу эрежелери.....	50
§5. Учууларды аткаруунун минималдуу шарттары	50
§6. Түз визуалдык көрүү чегинен тышкары жана автоматташтырылган (автономдуу) учуулар.....	51
§7. Аба мейкиндигин колдонуу.....	51
§8. Аба кыймылын тейлөө органдары менен өз ара аракеттенүү.....	52
§9. Штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдардагы иш-аракеттер .	53
§10. УУА учууларын аткаруунун өзгөчө учурлары.....	54
§11. Бузуулар жана жоопкерчилик	54
1-тиркеме.....	55
Сигналдар.....	55
1-бөлүм	55
2-тиркеме.....	75
Жарандык аба кемелерин кармап калуу	75
3-тиркеме.....	82
Крейсердик эшелондордун таблицалары	82
4-тиркеме.....	86
Пилотсуз башкарылбаган аэростаттар.....	86
5-тиркеме.....	92
Мыйзамсыз кийлигишүү	92

1-бөлүм. Жалпы жоболор жана аныктамалар

§ 1. Жалпы жоболор

1. Бул Эрежелер Кыргыз Республикасынын Аба кодексинин 10-беренесинин 1-пунктунун 9-пунктчасынын талаптарына ылайык иштелип чыккан. Бул Эрежелерди иштеп чыгууда ИКАОнун төмөнкү негизги документтери колдонулган:

1) Эл аралык жарандык авиация жөнүндө конвенцияга 2-тиркеме «Учуу эрежелери», 11-басылышы, 28.11.2024-ж. күчүнө кирген, 48 түзөтүүнү камтыйт;

2) ИКАОнун «Аэронавигациялык тейлөө эрежелери. Аба кемелеринин учууларын аткаруу» (PANS-OPS, Doc 8168) документи, I том «Учууларды аткаруу эрежелери», 6-басылышы, 08.11.2018-ж. күчүнө кирген, №11 түзөтүүнү камтыйт;

3) ИКАОнун «Аэронавигациялык тейлөө эрежелери. Аба кемелеринин учууларын аткаруу» (PANS-OPS, Doc 8168) документи, II том «Визуалдык учуулардын жана приборлор боюнча учуулардын схемаларын түзүү», 7-басылышы, 05.11.2020-ж. күчүнө кирген, №10 түзөтүүнү камтыйт;

4) ИКАОнун «Кошумча региондук эрежелер. Учуу эрежелери жана аба кыймылын тейлөө» (Doc 7030) документи, 5-басылышы, 2008-ж., №9 түзөтүүнү камтыйт;

5) ИКАОнун «290-учуу деңгээли (FL) жана 410-учуу деңгээлин (FL) кошо алганда, алардын ортосунда 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоштуруунун минимумун колдонуу боюнча колдонмо» (Doc 9574) документи, 3-басылышы, 2012-ж.;

6) ИКАОнун «Аба кыймылын тейлөө максатында маалыматтарды берүү линияларын колдонуу боюнча колдонмо» документи, 2-басылышы, 1999-ж.

2. Ушул Эрежелердин 1-пунктунда көрсөтүлгөн ИКАОнун документтеринде камтылган, бирок бул Эрежелерге киргизилбеген эрежелер, эгерде алар Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелеринин талаптарына карама-каршы келбесе, Кыргыз Республикасында катталган же Кыргыз Республикасынын эксплуатанттары тарабынан иштетилген аба кемелерине карата учууларды аткарууда, учуу схемаларын түзүүдө жана аба кыймылын уюштурууда жана тейлөөдө колдонулушу мүмкүн.

3. Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануу Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин 2025-жылдын 3-сентябрындагы № 09-329 буйругу менен бекитилген «Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигин пайдалануу тартиби жөнүндө нускамага» ылайык жүзөгө ашырылат.

4. Бул Эрежелерге, ошондой эле бул Эрежелерди ишке ашыруу максатында иштелип чыккан документтерге кандайдыр бир өзгөртүүлөрдү

киргизүүдө өзгөртүүлөрдү башкаруу процедурасы (management of change) милдеттүү түрдө колдонулат. Өзгөртүүлөрдү башкаруу процедурасы өзгөртүүлөр күчүнө киргенге чейин коркунучтарды аныктоону, тобокелдиктерди баалоону жана аларды алгылыктуу деңгээлге чейин төмөндөтүүнү камсыз кылууга тийиш.

§ 2. Аныктамалар

Эскертүү. Ушул Эрежелерде «тейлөө» термини кызматтарды көрсөтүү боюнча функционалдык милдеттерди аткарууну билдирет, ал эми «орган» термини тейлөөнү жүзөгө ашырган кызматкерлер жамаатын белгилөө үчүн колдонулат.

5. Ушул Эрежелерде колдонулуучу терминдер жана аныктамалар.

Абсолюттук бийиктик. Орточо деңиз деңгээлинен (MSL) деңгээлге, чекитке же объектке чейин тик багыттагы аралык.

Өтүү абсолюттук бийиктиги. Аба кемесинин тик тегиздиктеги абалы абсолюттук бийиктиктин маанилери менен берилүүчү (же андан төмөн) абсолюттук бийиктик.

Авиациялык станция (RR S1.81). Авиациялык кыймылдуу кызматтын жер үстүндөгү станциясы. Айрым учурларда авиациялык станция деңиз кемесинин бортунда же деңиздеги платформада орнотулушу мүмкүн.

Эскертүү (RR жөнүндө). RR кыскартмасы Эл аралык электр байланыш союзу (МСЭ) Радиобайланыш регламентинен алынган аныктаманы билдирет (караңыз: ИКАО Doc 9718).

Авариялык стадия. Ар кандай жагдайларда белгисиздик стадиясын, тревога стадиясын же кырсык стадиясын билдирген жалпы термин.

Учууну авариялык (контингенттик) аяктоо. Учкучсуз учуучу аппаратта авариялык же штаттан тышкаркы кырдаал пайда болгондо учууну токтотуу (негизги артыкчылык — учуунун коопсуздугу).

Авариялык билдирүү жана авариялык билдирүү кызматы. Издөө-куткаруу кызматтарынын жардамына муктаж аба кемелери жөнүндө тиешелүү уюмдарды маалымдоо жана аларга зарыл көмөк көрсөтүү үчүн берилүүчү тейлөө.

Автоматташтырылган учуулар. Учкучсуз учуучу аппараттын учуулары: учууну башкаруунун айрым функциялары алдын ала коюлган параметрлерге ылайык автоматташтырылган системалар тарабынан аткарылат, мында оператордун (тышкы пилоттун) кийлигишүү жана чечим кабыл алуу мүмкүнчүлүгү сакталат.

Автономдуу учуулар. Учкучсуз учуучу аппараттын учуулары: учууну башкаруу жана чечим кабыл алуу оператордун (тышкы пилоттун) түз катышуусуз, борттук системалар тарабынан алдын ала берилген логика жана алгоритмдердин негизинде жүзөгө ашырылат.

AIRPROX. Аба кемелеринин жакындашуусун белгилөө үчүн аба кыймылындагы инциденттер жөнүндөгү отчеттордо колдонулуучу коддук

сөз.

Аэродром. Аба кемелеринин келиши, жөнөшү жана бул бетте кыймылдашы үчүн толугу менен же жарым-жартылай арналган жердин же суунун бетинин белгилүү бир участогу (ага кирген бардык имараттар, курулмалар жана жабдуулар менен бирге).

Аэродромдук кыймыл. Аэродромдун маневрлөө аянтындагы бардык кыймылдар, ошондой эле аэродром районундагы бардык аба кемелеринин учуулары.

Эскертүү. Аба кемеси аэродромдук учуу айланасына киргенде, андан чыкканда же анын чегинде болгондо, ал аэродром районунда учууларды аткарып жатат деп эсептелет.

Аэродромдук диспетчердик тейлөө. Аэродромдук кыймылды диспетчердик тейлөө.

Аэродромдук диспетчердик пункт. Аэродромдук кыймылды диспетчердик тейлөө менен камсыз кылуу үчүн арналган орган.

Барометрикалык бийиктик. Стандарттык атмосфера боюнча ошол басымга шайкеш келген абсолюттук бийиктиктин маанисинде туюнтулган атмосфералык басым.

Учкучсуз башкарылбаган аэростат. Абадан жеңил, күч берүүчү орнотмосу жок, эркин учууда болгон учкучсуз аба кемеси.

Эскертүү. Учкучсуз башкарылбаган аэростаттар 4-тиркемеде баяндалган техникалык талаптарга ылайык оор, орто жана жеңил болуп классификацияланат.

Учкучсуз учуучу аппарат (УУА). Бортунда учкучу (экипажы) жок учууну аткарган, оператор тарабынан аралыктан же алдын ала берилген программа боюнча автоматтык түрдө, же болбосо аталган ыкмалардын айкалышы менен башкарылуучу учуучу аппарат.

Кагылышуулардын алдын алуучу борттук система (БСПС). Экинчилик кароочу радиолокатордун (ВОРЛ) жооп бергич белгилерин колдонууга негизделген, жердеги жабдуулардан көз карандысыз иштеген жана ВОРЛ жооп бергичтери менен жабдылган аба кемелери жаратышы мүмкүн болгон конфликттик кырдаал жөнүндө учкучка маалымат берүүчү борттук система.

Векторлоо. Аба кыймылын тейлөө (АКТ) байкоо тутумун колдонуунун негизинде белгилүү бир курстарды көрсөтүү аркылуу аба кемелерине навигациялык багыт берүүнү камсыз кылуу.

Тик учак. Абадан оор болгон, учуу учурунда негизинен бир же бир нече көтөрүүчү винттердин аба менен болгон реакциясынын эсебинен кармалып турган аба кемеси. Винттер күч берүүчү орнотмо аркылуу болжол менен вертикалдык абалда жайгашкан октун айланасында айланат.

Учактын учуп чыгышы. Чуркап жөнөгөндөн баштап коопсуз бийиктикке жеткенге чейинки учуунун этабы. Бул этапта учак белгиленген бийиктикке көтөрүлүү режимине же маршрут боюнча түз учууга өтөт (акыркы эки этаптын кайсынысы эрте башталганына жараша).

Учуп-нуу тилкеси (ВПП). Кургактагы аэродромдун аба

кемелеринин конуусу жана учуп чыгышы үчүн даярдалган белгилүү бир тик бурчтуу участогу.

Көрүнүү. Авиациялык максаттар үчүн көрүнүү төмөнкү чоңдуктардын эң жогоркусу болуп саналат:

а) жерге жакын жайгашкан, ачык фондо байкалган, тийиштүү өлчөмдөгү кара объектти айырмалап жана таанып билүүгө мүмкүн болгон эң алыс аралык;

б) жарыктандырылбаган фондо жарык күчү болжол менен 1000 кд түзгөн отторду айырмалап жана таанып билүүгө мүмкүн болгон эң алыс аралык.

1-эскертүү. Берилген жутуу коэффициенти бар абада бул эки аралыктын маанилери ар башка болот, мында акыркысы б) фондун жарыктыгынан көз каранды. Биринчиси а) метеорологиялык оптикалык көрүнүү алыстыгы (MOR) менен мүнөздөлөт.

2-эскертүү. Бул аныктама жергиликтүү үзгүлтүксүз жана атайын маалыматтарда (сводкаларда) көрсөтүлүүчү көрүнүүнү байкоодо, METAR жана SPECI маалыматтарында көрсөтүлүүчү басымдуу жана минималдуу көрүнүүнү байкоодо, ошондой эле жердеги көрүнүүнү байкоодо колдонулат.

Учуу учурундагы көрүнүү. Аба кемесинин учкучунун кабинасынан учуу багыты боюнча көрүнүү.

Жердеги көрүнүү. Аэродромдогу ыйгарым укуктуу байкоочу же автоматташтырылган системалар тарабынан билдирилген көрүнүү.

Визуалдык метеорологиялык шарттар (ВМУ). Көрүнүү алыстыгынын маанилеринде, булуттарга чейинки аралыкта жана булуттардын төмөнкү чегинин бийиктигинде туюнтулган, белгиленген минимумдарга шайкеш келген же андан ашкан метеорологиялык шарттар.

Эскертүү. Белгиленген минимумдар 4-главада камтылган.

Визуалдык конууга кирүү. Приборлор боюнча учуу эрежелери (ППУ / ППП) менен учуу учурунда, ППУ боюнча конууга кирүү схемасы жарым-жартылай же толугу менен сакталбай, конууга кирүү жердеги визуалдык багыттар (ориентирлер) боюнча аткарылган учур.

Тышкы учкуч. Эксплуатант тарабынан Учкучсуз учуучу аппараттын (УУА) учуусун аткаруу боюнча зарыл болгон милдеттерди аткарууга дайындалган жана учуу убактысында тийиштүү учууну башкаруу органдарын башкарган адам.

Аба трассасы. Коридор түрүндөгү контролдоуучу аба мейкиндиги (же анын бир бөлүгү).

Аба кыймылы. Учуудагы же аэродромдун маневрлөө аянтында кыймылдаган бардык аба кемелери.

Аба кыймылын тейлөө (АКТ/ОВД) аба мейкиндиги. Өзүнүн чектеринде учуунун конкреттүү түрлөрү аткарыла турган, тамга менен белгиленген жана АКТ жана учуу эрежелери аныкталган белгилүү бир өлчөмдөгү аба мейкиндиги.

Эскертүү. Аба кыймылын тейлөө аба мейкиндиги А–G кластарына

бөлүнөт.

Аба кемеси. Жердин же суунун бетинен чагылдырылган аба менен болгон өз ара аракеттенүүсүнөн тышкары, аба менен болгон өз ара аракеттенүүсүнүн эсебинен атмосферада кармалып турган ар кандай аппарат.

Убакыттык жана (же) мейкиндиктеги интервалдар. Кагылышуулардын алдын алуу максатында абадагы кырдаалды, эксплуатациялоо шарттарын жана тобокелдик деңгээлин эске алуу менен, убакыт жана (же) мейкиндик боюнча колдонулуучу аба кемелеринин ортосундагы минималдуу ажыратуу интервалдары.

Экинчилик кароочу радиолокатор (ВОРЛ). Өткөргүчтөрдү/кабылдагычтарды жана жооп бергичтерди (приемоответчик) колдонгон радиолокациялык байкоо тутуму.

Бийиктик. Учудагы аба кемесинин вертикалдык тегиздиктеги абалына тиешелүү жалпы термин. Ал тийиштүү учурларда салыштырмалуу бийиктикти, абсолюттук бийиктикти же учуу эшелонун билдирет.

Эскертүү. «Бийиктик» термини Эл аралык жарандык авиация жөнүндө конвенцияга 2-тиркемеде колдонулган «деңгээл» (уровень) терминине шайкеш келет.

Булуттардын төмөнкү чегинин бийиктиги. Кургактыктын же суунун бети менен 6000 метрден (20000 фут) төмөн жайгашкан жана асмандын жарымынан көбүн каптап турган эң төмөнкү булут катмарынын төмөнкү чегинин ортосундагы вертикалдык аралык.

Глиссада (GP). Конууга кирүүнүн акыркы этабында вертикалдык багыттоо үчүн белгиленген төмөндөө профили.

Глобалдык навигациялык спутник тутуму (GNSS). Болжолдонгон операция үчүн зарыл болгон навигациялык мүнөздөмөлөрдү камсыз кылуучу тийиштүү функционалдык толуктоолору бар бир же бир нече спутниктерден, борттук кабылдагычтардан жана тутумдун бүтүндүгүн көзөмөлдөөчү жабдуулардан турган жайгашкан жерди жана убакытты аныктоонун глобалдык тутуму.

Тоолуу аэродром. Тоолуу райондо жайгашкан аэродром.

Тоолуу район. Жер бетинин профили өзгөрүлүп турган, 18,5 км (10,0 деңиз мили) аралыкта жердин бийиктигинин өзгөрүүсү 900 метрден (3000 фут) ашык болгон район.

Мамлекеттик авиация. мамлекеттин улуттук жана экономикалык коопсуздугу, эгемендүүлүктү коргоо, коргонуу, калктын коопсуздугу, конституциялык түзүлүштү, коомдук тартипти коргоо жана кылмыштуулукка каршы күрөшүү максаттарында мамлекеттик ишти жүзөгө ашыруу үчүн колдонулуучу жана Кыргыз Республикасынын ыйгарым укуктуу мамлекеттик органынын карамагындагы авиация.

Жарандык авиация. Жарандардын жана экономиканын муктаждыктарын камсыз кылуу максатында колдонулуучу авиация.

Жарандык авиация коммерциялык авиацияга жана жалпы багыттагы

авиацияга (коммерциялык эмес) бөлүнөт. Коммерциялык авиация коммерциялык максаттарда (акы төлөө менен жана жалдоо боюнча) жүргүнчүлөрдү, жүктү, багажды, почтаны ташуу жана авиациялык иштерди аткаруу үчүн колдонулат. Жалпы багыттагы авиация жеке жана юридикалык жактардын жеке муктаждыктарын канааттандыруу үчүн коммерциялык эмес максаттарда колдонулат.

Уруксаттын аракеттенүү чеги. Аба кемесине берилген диспетчердик уруксат кайсы пунктка чейин жарактуу экенин билдирген чек.

Демонстрациялык учуу. Эксплуатанттын жана (же) учкучсуз учуучу аппараттын эксплуатациялык мүмкүнчүлүктөрүн, ошондой эле белгиленген шарттарда билдирилген операциялардын түрлөрүн коопсуз аткаруу жөндөмдүүлүгүн тастыктоо максатында аткарылуучу учуу.

Күн. Таңкы жарандык күүгүмдүн аякташы менен кечки жарандык күүгүмдүн башталышынын ортосундагы убакыт аралыгы же тиешелүү ыйгарым укуктуу орган тарабынан күндүн чыгышы менен батышынын ортосундагы ушундай мезгил катары белгиленген башка убакыт аралыгы.

Эскертүү. Жарандык күүгүм эртең менен күндүн дискинин борбору горизонттон 6° төмөн турган учурда башталат жана кечинде күндүн дискинин борбору горизонттон 6° төмөн болгон учурда аяктайт.

Диспетчердик зона. Жер бетинен өйдө карай белгиленген жогорку чекке чейин созулган контролдоуучу аба мейкиндиги.

Жакындап келүүнү диспетчердик башкаруу пункту (ДПП). Бир же бир нече аэродромго келип жаткан же андан учуп чыккан аба кемелеринин контролдоуучу учууларын диспетчердик тейлөө менен камсыз кылуу үчүн арналган орган.

Диспетчердик район. Жер бетинин үстүндөгү белгиленген чектен өйдө карай созулган контролдоуучу аба мейкиндиги.

Аба кыймылын диспетчердик тейлөө; аба кыймылын башкаруу (АКБ/УВД). Төмөнкү максаттарда көрсөтүлүүчү тейлөө:

- 1) кагылышуулардын алдын алуу:
 - а) аба кемелеринин ортосунда;
 - б) маневрлөө аянтында аба кемелери менен тоскоолдуктардын ортосунда;
- 2) аба кыймылын тездетүү жана жөнгө салуу.

Жакындап келүүнү диспетчердик тейлөө. Келип жаткан же учуп чыккан аба кемелеринин контролдоуучу учууларын диспетчердик тейлөө.

Диспетчердик уруксат. Аба кемесине диспетчердик тейлөө органы тарабынан белгиленген шарттарга ылайык аракеттенүүгө берилген уруксат.

1-эскертүү. Ыңгайлуулук үчүн «диспетчердик уруксат» термини көп учурда тийиштүү контексттерде «уруксат» деген кыскартылган термин менен алмаштырылат.

2-эскертүү. «Уруксат» деген кыскартылган термин диспетчердик уруксат тиешелүү болгон учуунун этабын белгилөө үчүн «рулдоо

жүргүзүүгө», «учуп чыгууга», «жөнөп кетүүгө», «маршрут боюнча учууга», «конууга кирүүгө» же «конууга» деген сыяктуу тактоочу сөздөр менен бирге колдонулушу мүмкүн.

Борттогу билдирүү. Учуу учурундагы аба кемесинин турган орду, учуунун жүрүшү жана/же метеорологиялык шарттар жөнүндө маалыматтарды берүү талаптарына ылайык түзүлгөн билдирүү.

Көз каранды параллелдик конууга кирүүлөр. Чөктөрүлгөн (жанаша) учуп-конуу тилкелеринин (УКТ) окторунун уландысында жайгашкан аба кемелерин радиолокациялык эшелондоо минимумдары белгиленген учурларда, параллелдик же дээрлик параллелдик жабдылган УКТларга бир убакта конууга кирүүсү.

Запастык аэродром. Эгерде белгиленген конуу аэродромуна чейин баруу же ага конуу мүмкүн болбосо же максатка ылайыксыз болсо, аба кемеси бара ала турган, аба кемесинин техникалык мүнөздөмөлөрүнө жооп берген тейлөө түрлөрү жана каражаттары бар жана колдонула турган убакта иштөө абалында болгон аэродром. Запастык аэродромдор төмөнкүлөргө бөлүнөт:

а) *учуп чыгуудагы запастык аэродром.* Эгерде учуп чыккандан кийин көп өтпөй зарылчылык жаралса жана учуп чыккан аэродромду колдонуу мүмкүн болбосо, аба кемеси коно турган запастык аэродром;

б) *маршруттагы запастык аэродром.* Маршрут боюнча учуу учурунда аба кемеси штаттан тышкары же авариялык абалга туш болгондо коно турган аэродром;

в) *ETOPS учууларында маршруттагы запастык аэродром.* Маршрутта ETOPS аткаруу учурунда кыймылдаткыч өчкөндөн кийин же башка ар кандай өзгөчө же авариялык шарттарда аба кемеси коно турган ылайыктуу запастык аэродром;

г) *баруучу пункттун запастык аэродрому.* Эгерде белгиленген конуу аэродромуна конуу мүмкүн болбосо же максатка ылайыксыз болсо, аба кемеси бара турган запастык аэродром.

Эскертүү. Аба кемеси учуп чыккан аэродром дагы ошол аба кемеси үчүн маршруттагы запастык же баруучу пункттун запастык аэродрому болушу мүмкүн.

Тыюу салынган зона. Мамлекеттин аймагынын же аймактык сууларынын үстүндөгү белгиленген өлчөмдөгү аба мейкиндиги, анын чегинде аба кемелеринин учуусуна тыюу салынат.

Приборлор боюнча конууга кирүү. Приборлор боюнча конууга кирүү схемасынын негизинде навигациялык багыттоочу жабдууларды колдонуу менен конууга кирүү жана конуу. Конууга кирүүнүн эки ыкмасы бар:

а) эки ченемдүү (2D) прибордук конууга кирүү: капталдык навигациялык багыттоону гана колдонуу менен;

б) үч ченемдүү (3D) прибордук конууга кирүү: капталдык жана вертикалдык навигациялык багыттоону тең колдонуу менен.

Эскертүү. Капталдык жана вертикалдык навигациялык багыттоо

төмөнкүлөрдүн бири аркылуу камсыз кылынат:

а) жердеги радионавигациялык каражат;

б) компьютер тарабынан берилген жердеги, спутниктик, автономдуу навигациялык каражаттардын же ушул каражаттардын комплексинин навигациялык маалыматтары.

Аэродромдук кыймыл зонасы. Аэродромдун айланасындагы аэродромдук кыймылдын коопсуздугун камсыз кылуу үчүн белгиленген белгилүү бир өлчөмдөгү аба мейкиндиги.

Учуп чыгуу жана конуу зонасы. Бийиктиги жана аэродромдун контролдук чекитинен же белгиленген навигациялык чекиттен/чекиттерден белгилүү бир аралык менен чектелген, анын чегинде аба кемелери учуп чыгууда жана конууга кирүүдө маневр жасаган аба мейкиндиги.

Учууларды чектөө зонасы. Мамлекеттин аймагынын же аймактык сууларынын үстүндөгү белгиленген өлчөмдөгү аба мейкиндиги, анын чегинде аба кемелеринин учуусу белгилүү бир шарттар менен чектелген.

Жакындап келүү зонасы. Учуп чыгуу жана конуу зонасын кошпогондо, бийиктиги жана аэродромдун контролдук чекитинен же белгиленген навигациялык чекиттен/чекиттерден белгилүү бир аралык менен чектелген, анын чегинде аба кемелери учуп келүүдө жана учуп чыгууда маневр жасаган аба мейкиндиги.

Зоналык навигация (RNAV). Жердеги же спутниктик навигациялык каражаттардын иштөө зонасынын чегинде же автономдуу каражаттардын мүмкүнчүлүктөрү менен аныкталган чектерде, же болбосо алардын айкалышы аркылуу аба кемелерине каалаган траектория боюнча учууну аткарууга мүмкүндүк берүүчү навигация ыкмасы.

Эскертүү. Зоналык навигация мүнөздөмөлөргө негизделген навигацияны, ошондой эле мүнөздөмөлөргө негизделген навигациянын аныктамасына кирбеген операциялардын башка түрлөрүн камтыйт.

Кыймыл жөнүндө маалымат. Учкучтун турган ордуна же болжолдонгон учуу маршрутуна жакын болушу мүмкүн болгон башка белгилүү же байкалган аба кемелери жөнүндө эскертүү берүү жана кагылышуунун алдын алууга көмөктөшүү максатында АКТ (аба кыймылын тейлөө) органынан берилүүчү маалымат.

Аба мейкиндигин пайдалануу. Аба мейкиндигинде ар кандай материалдык объекттердин (аба кемелери, ракеталар жана башка объекттер) орун которуусу, ошондой эле аба кыймылынын коопсуздугуна коркунуч келтириши мүмкүн болгон башка иш-аракеттер (бийик курулуштарды куруу, электромагниттик жана башка нурлануулар, көрүнүүнү начарлатуучу заттарды атмосферага чыгаруу, жардыруу иштерин жүргүзүү ж.б.).

Код (ВОРЛ). А же С режимдеринде жооп бергич (приемоответчик) тарабынан берилүүчү конкреттүү көп импульстуу жооп сигналына ыйгарылган номер.

Аба кемесинин командири. Эксплуатант тарабынан же жалпы

авиация учурунда аба кемесинин ээси тарабынан командирдин милдеттерин аткарууга жана учуунун коопсуз аткарылышына жооп берүүгө дайындалган учкуч.

Команддык-башкаруучу байланыш (C2-link). Учууну коопсуз аткаруу жана аяктоо үчүн зарыл болгон башкаруу командаларын берүүнү жана учуунун абалы жөнүндө маалымат алууну камсыз кылган учкучсуз учуучу аппарат менен башкаруу пунктунун ортосундагы байланыш линиясы.

Конууга кирүүнүн акыркы участогу (FAS). Приборлор боюнча конууга кирүү схемасынын бир бөлүгү, анын чегинде УКТ (учуп-конуу тилкеси) багытына чыгуу жана конуу үчүн төмөндөө ишке ашырылат.

Конууга кирүүнүн акыркы этабы. Приборлор боюнча конууга кирүү схемасынын белгиленген контролдук чекиттен же акыркы этаптын чекитинен башталган бөлүгү, ал эми мындай чекит жок болсо:

а) акыркы стандарттык бурулуштун, конуу түз сызыгына бурулуштун же "ишподром" тибиндеги схемадагы жакындашуу жолуна бурулуштун аягында (эгерде каралган болсо); же

б) конууга кирүү схемасындагы акыркы жол сызыгына чыгуу чекитинде башталып, аэродромго жакын жердеги чекитте аяктайт, аны өткөндөн кийин:

(1) конуу аткарылышы мүмкүн; же

(2) экинчи айланууга кетүү башталат.

Консервативдик чаралар. Абадагы кырдаалда белгисиздик же тобокелдиктин деңгээли жогорулаган учурда коркунучтуу жакындашуунун алдын алуу жана кагылышуу ыктымалдуулугун төмөндөтүү максатында учкучсуз учуучу аппараттын оператору/тышкы учкучу тарабынан көрүлүүчү алдын алуучу аракеттер. Аларга учуу траекториясын же бийиктигин өзгөртүү, убакыттык жана (же) мейкиндиктеги интервалдарды көбөйтүү же учууну токтотуу кирет.

Келишимдик автоматтык көз каранды байкоо (ADS-C). Маалыматтарды берүү линиясы боюнча жердеги тутум менен аба кемесинин ортосунда ADS-C келишиминин шарттары жөнүндө маалымат алмашуу жүргүзүлүүчү байкоо түрү. Мында ADS-C билдирүүлөрүн берүү демилгеленүүчү шарттар жана бул билдирүүлөрдө камтыла турган маалыматтар көрсөтүлөт.

Эскертүү. «Келишимдик ADS» деген кыскартылган термин адатта туруктуу эмес келишимдик ADS режимин, сурам боюнча келишимдик ADS режимин, мезгилдүү келишимдик ADS режимин же өзгөчө кырдаал режимин белгилөө үчүн колдонулат.

Контролдоуучу аба мейкиндиги. Аба мейкиндигинин классификациясына ылайык, анын чегинде диспетчердик тейлөө камсыз кылынуучу белгилүү бир өлчөмдөгү аба мейкиндиги.

Эскертүү. Контролдоуучу аба мейкиндиги – бул А, В, С, D жана E класстагы АКТ (аба кыймылын тейлөө) аба мейкиндигин билдирген жалпы термин.

Контролдоуучу аэродром. Аэродромдук кыймылды диспетчердик тейлөө менен камсыз кылган аэродром.

Эскертүү. «Контролдоуучу аэродром» термини бул аэродромдо аэродромдук кыймылды диспетчердик тейлөө камсыз кылынарын билдирет, бирок диспетчердик зонанын милдеттүү түрдө болушун билдирбейт.

Контролдоуучу учуу. Диспетчердик уруксат болгон учурда аткарылуучу каалаган учуу.

«Аба – жер» эки тараптуу байланышынын контролдоочу радиостанциясы. Негизги максаты белгилүү бир райондо учуулардын аткарылышына жана аба кемелерине көзөмөл жүргүзүүгө тиешелүү билдирүүлөрдүн өтүүсүн жөнгө салуу болуп саналган авиациялык электр байланыш станциясы.

Учактын конфигурациясы. Учактын канаттарынын чыгарылуучу жана жыйыштырылуучу бөлүктөрүнүн (жапкычтар (закрылки), алдыңкы жапкычтар (предкрылки) жана тормоздук беттер), ошондой эле шассилердин жана башка тетиктердин же тышкы жабдуулардын абалы. Бул абал тиешелүүлүгүнө жараша кадимки учуп чыгуу/конуу же маршрут боюнча учуу учурунда белгиленет.

Эскертүү: «Конуу конфигурациясы», «учуп чыгуу конфигурациясы» жана «учуу конфигурациясы» терминдери, адатта, тийиштүү учуу-техникалык же башка эксплуатациялык чектөөлөрдүн контекстинде колдонулат.

Крейсердик эшелон. Учуунун олуттуу бөлүгүндө сакталып турган эшелон.

Курс. Аба кемесинин узунунан кеткен огу багытталган тарап. Ал адатта түндүк багыттан (чыныгы, магниттик, компастык же шарттуу меридиандардан) баштап эсептелген бурчтун градусу менен туюнтулат.

Жол сызыгы. Аба кемесинин учуу траекториясынын жер бетине болгон проекциясы. Анын каалаган чекитиндеги багыты адатта түндүк багыттан (чыныгы, магниттик же шарттуу меридиандардан) баштап эсептелген бурчтун градусу менен туюнтулат.

С2 линиясы. Учууну башкаруу максатында Учкучсуз учуучу аппарат (УУА) менен аралыктан башкаруу пунктунун ортосундагы маалыматтарды берүү линиясы.

АКТ (аба кыймылын тейлөө) маршруту. Аба кыймылын тейлөөнү камсыз кылуу максатында кыймыл агымын багыттоо үчүн белгиленген маршрут.

1-эскертүү. «АКТ маршруту» термини тийиштүү учурларда аба трассасын, контролдоуучу же контролдонбогон маршрутту, келүүнү же учуп чыгуу маршрутун ж.б. белгилөө үчүн колдонулат.

2-эскертүү. АКТ маршруту маршрутдук техникалык талаптар менен аныкталат. Алар АКТ маршрутунун индексин, негизги чекиттерге (жол чекиттерине) чейинки же тескери багыттагы жол сызыгын, негизги чекиттердин ортосундагы аралыкты, билдирүүлөрдү берүү боюнча

талаптарды, ошондой эле тийиштүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын чечими боюнча эң төмөнкү коопсуз абсолюттук бийиктикти камтыйт.

УКТ (учуп-конуу тилкеси) жанындагы күтүү орду. УКТны, тоскоолдуктарды чектөө бетин же ILS/MLS тутумдарынын критикалык/сезимтал зоналарын коргоо үчүн арналган белгилүү бир орун. Мында рулдоо жүргүзүп жаткан аба кемелери жана транспорт каражаттары аэродромдук диспетчердик пункттан башка көрсөтмө болмоюнча токтойт жана күтүп турат.

Эскертүү. Радиотелефондук фразеологияда «күтүү чекити» (точка ожидания) деген туюнтма УКТ жанындагы күтүү ордун белгилөө үчүн колдонулат.

Сектордогу минималдуу абсолюттук бийиктик (MSA). Колдонууга мүмкүн болгон эң төмөнкү абсолюттук/салыштырмалуу бийиктик. Ал борборунда негизги чекит, аэродромдун контролдук чекити (ARP) же вертодромдун контролдук чекити (HRP) жайгашкан, радиусу 46 км (25 деңиз миля) болгон тегерек секторундагы бардык объекттерден кеминде 300 м (1000 фут) бийиктик корун (запасын) камсыз кылат.

Зонадагы учуунун минималдуу абсолюттук бийиктиги (AMA). Приборлор боюнча метеорологиялык шарттарда (ПМУ) колдонула турган жана адатта параллелдер жана меридиандар менен аныкталган белгиленген зонанын чегиндеги тоскоолдуктардан минималдуу бийиктик корун камсыз кылган эң төмөнкү абсолюттук/салыштырмалуу бийиктик.

Тоскоолдуктардан өтүүнүн минималдуу абсолюттук бийиктиги (MOCA). Белгилүү бир участоктогу учуунун минималдуу абсолюттук бийиктиги, ал тоскоолдуктардын үстүнөн зарыл болгон бийиктик корун камсыз кылат.

Күйүүчү майдын минималдуу запасы. Кандайдыр бир күтүлбөгөн кармалуу болгон учурда, аба кемесиндеги калган күйүүчү майдын көлөмү авариялык кырдаалдын жаралуу мүмкүнчүлүгүн көрсөткөн абал.

Крейсердик режимде бийиктикке көтөрүлүү. Аба кемесинин салмагы азайган сайын бийиктиктин кошумча өсүшүн камсыз кылган крейсердик режимдеги пилоттоо.

Конгонго кирүүнүн баштапкы контролдук чекити (IAF). Эгер каралган болсо, учуп келүү тилкесинин аякташын жана баштапкы тилкенин башталышын билдирүүчү контролдук чекит. RNAV тутумун колдонууда бул контролдук чекит адатта «флай-бай» (fly-by) жол чекити менен аныкталат.

Конгонго кирүүнүн баштапкы тилкеси. Приборлор боюнча конгонго кирүү схемасынын баштапкы контролдук чекити менен ортоңку контролдук чекитинин (же тиешелүү учурларда конгонго кирүүнүн акыркы чекитинин) ортосундагы тилкеси.

Көз карандысыз параллелдүү учуп чыгуулар. Параллелдүү же дээрлик параллелдүү жабдылган учуп-конуу тилкелеринен (УКТ) бир убакта учуп чыгуулар.

Көз карандысыз параллелдүү конгонго кирүүлөр. Чектеш учуп-

конуу тилкелеринин борбордук сызыктарынын уландысында турган аба кемелери үчүн радиолокациялык эшелондоо минимумдары белгиленбеген учурдагы параллелдүү же дээрлик параллелдүү жабдылган тилкелерге бир убакта конгонго кирүү.

Таанылбаган аба кемеси. Белгилүү бир аймакта учуп жатканы байкалган же учуп жатканы тууралуу билдирилген, бирок кимге таандык экени аныкталбаган аба кемеси.

1-эскертүү: Бир эле аба кемеси бир орган тарабынан «таанылбаган аба кемеси» катары, ал эми экинчи орган тарабынан «курстан чыгып кеткен аба кемеси» катары каралышы мүмкүн.

2-эскертүү: Курстан чыгып кеткен же таанылбаган аба кемеси мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси катары каралышы мүмкүн.

Учуп-конуу тилкесине (УКТ) уруксатсыз чыгуу. Аэродромдогу аба кемесинин, транспорт каражатынын же адамдын аба кемелеринин конуусу жана учуп чыгуусу үчүн арналган беттин корголгон аймагында негизсиз болушуна байланыштуу ар кандай окуя.

Түн. Бул жарандык кечки күүгүм бүткөндөн, жарандык таңкы жарыктын башталганга чейинки убакыт аралыгы, же болбосо тиешелүү орган тарабынан белгиленген күн батышы менен чыгышынын ортосундагы башка мезгил.

Эскертүү. Жарандык караңгы кечинде күндүн борбору горизонттун 6° төмөндө турганда бүтөт жана эртең менен күндүн борбору горизонттун 6° төмөндө турганда башталат.

NOTAM. Электр байланыш каражаттары аркылуу таркатылуучу билдирүү. Анда ар кандай аэронавигациялык жабдуулардын, тейлөөнүн жана эрежелердин ишке киргизилиши, абалы же өзгөрүшү тууралуу маалыматтар, же болбосо учууларды аткарууга тиешеси бар кызматкерлер үчүн маанилүү болгон коркунучтар жөнүндө өз убагында эскертүүлөр камтылат.

Муз каптоо. Аба кемесинин же анын бөлүктөрүнүн бетинде муздун пайда болушу. Мында:

а) начар муз каптоо: Муздун пайда болуу интенсивдүүлүгү $0,5$ мм/мүнөткө чейин;

б) орточо муз каптоо: Муздун пайда болуу интенсивдүүлүгү $0,5$ тен 1 мм/мүнөткө чейин;

в) күчтүү муз каптоо: Муздун пайда болуу интенсивдүүлүгү 1 мм/мүнөттөн жогору.

Кайра кайтуу схемасы. Аба кемесине ПУЭ (Приборлор менен учуу эрежелери) боюнча конгонго кирүү схемасынын баштапкы тилкесинде багытын карама-каршыга өзгөртүүгө мүмкүндүк берүүчү схема. Бул маневр стандарттык бурулуштарды же конуу түз сызыгына бурулуштарды камтышы мүмкүн.

Аныктоо жана алдын алуу. Жакын жердеги аба кемелерин же башка коркунучтарды көрүү, кабыл алуу же аныктоо жана тийиштүү иш-аракеттерди көрүү жөндөмдүүлүгү.

Аба кыймылын тейлөө (АКТ). Тиешелүү учурларда аба кыймылын диспетчердик тейлөөнү (аймактык диспетчердик тейлөө, жакындап келүүнү диспетчердик тейлөө же аэродромдук диспетчердик тейлөө), ошондой эле учуу-маалыматтык тейлөөнү жана авариялык кабарлоону билдирген жалпы термин.

Жалпы эсептелген өткөн убакыт. ПУЭ (ППП) боюнча учуулар үчүн: учуп чыккандан тартып, ПУЭ боюнча конгонго кирүү схемасы башталат деп болжолдонгон навигациялык каражаттар аркылуу аныкталуучу чекиттин үстүнөн өткөнгө чейинки, же навигациялык каражат баруучу аэродром менен байланышпаган болсо – баруучу аэродромдун үстүнөн өткөнгө чейинки эсептелген убакыт. ВУЭ (ПВП) боюнча учуулар үчүн: учуп чыккандан тартып баруучу аэродромдун үстүнөн өткөнгө чейинки эсептелген убакыт.

Кооптуу зона. Белгиленген өлчөмдөгү аба мейкиндиги, анын чегинде белгилүү бир убакыт аралыгында аба кемелеринин учуусу үчүн коркунуч туудурган иш-аракеттер жүргүзүлүшү мүмкүн.

Кооптуу жакындашуу. Аба кемелеринин ортосундагы аралык белгиленген минимумдан аз болгон же аба кемелеринин салыштырмалуу жайгашуусу жана жакындашуу ылдамдыгы алардын кагылышуусуна олуттуу коркунуч туудурган жагдай.

Кооптуу тилке. Аэродромдун жумушчу аянтындагы мурда кагылышуулар болгон же кагылышуулардын же УКТга уруксатсыз чыгуулардын коркунучу бар жана учкучтар/айдоочулар өзгөчө кунт коюуну талап кылган тилке.

УУА оператору. Пилотсуз учуучу аппараттын (УУА) конкреттүү операциясын аткарууга жооптуу болгон жана белгиленген талаптарга ылайык анын коопсуз аткарылышын камсыз кылган жак.

Таануу/Окуу. Конкреттүү аба кемесинин жайгашкан ордунун белгиси аба мейкиндигиндеги кырдаалдын индикаторунда көрүнүп жана так таанылган шарттар.

Аба кемесинин таануу индекси. Радиобайланышты ишке ашыруу үчүн аба кемесинин чакыруу белгисине окшош же анын чакыруу белгисинин коддук эквиваленти болуп саналган тамгалардын, цифралардын же алардын айкалышынын тобу. Бул индекс АКТнын (ОВД) жердеги байланыш тармагында аба кемесин таануу үчүн колдонулат.

Жарандык авиация органы (ЖАО). Учуулардын коопсуздугун жана авиациялык коопсуздукту камсыз кылуу максатында Кыргыз Республикасынын жарандык авиация чөйрөсүндө мамлекеттик саясатты, жөнгө салууну жана көзөмөлдөөнү ишке ашыруучу, Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинети тарабынан ыйгарым укук берилген мамлекеттик орган. Кыргыз Республикасындагы жарандык авиация органы болуп Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги саналат.

Аба кыймылын тейлөө органы (АКТ органы). Аэронавигациялык тейлөө берүүчүнүн функционалдык бөлүмү, ал аба кыймылын тейлөөнүн

бир же бир нече түрүн түздөн-түз камсыз кылат:

- диспетчердик тейлөө (АКБ органы);
- учуу-маалыматтык тейлөө (учуу маалымат борбору – УМБ);
- авариялык кабарлоо;
- ошондой эле билдирүүлөрдү чогултуу пунктунун функцияларын аткара алат.

Аба кыймылын башкаруу органы (АКБ органы). Диспетчердик тейлөөнү камсыз кылган АКТ органы. АКБ органдарына төмөнкүлөр кирет:

- аймактык диспетчердик борбор;
- жакындап келүүнү диспетчердик пункт;
- аэродромдук диспетчердик пункт.

Аба кыймылын уюштуруу. Аба кемелеринин коопсуз, тартиптүү жана натыйжалуу кыймылын камсыз кылган аба кыймылын жана аба мейкиндигин динамикалык жана интеграцияланган башкаруу (аба кыймылын тейлөөнү, аба мейкиндигин башкарууну жана аба кыймылынын агымын башкарууну кошо алганда).

Негизги зона. Номиналдык жол сызыгына карата симметриялуу жайгашкан, анын чегинде тоскоолдуктардан өтүүнүн минималдуу бийиктиги (МОС) толук камсыз кылынган белгиленген зона. («Кошумча зона» терминин да караңыз).

ЭРЛ жообу. Суроо-талапка жооп катары Экинчилик радиолокатордун (ЭРЛ) кабыл алгыч-жооп бергичи тарабынан берилген сигналдын аба мейкиндигиндеги кырдаалдын индикаторунда символдук эмес формада чагылдырылышы.

Курстан чыгып кеткен аба кемеси. Берилген жол сызыгынан олуттуу четтеген же багыт алуусун (ориентировкасын) жоготконун билдирген аба кемеси.

БРЛ белгиси. Биринчилик радиолокатордун (БРЛ) жардамы менен алынган аба кемесинин жайгашкан ордунун аба мейкиндигиндеги кырдаалдын индикаторунда символдук эмес формадагы визуалдык чагылдырылышы.

Салыштырмалуу бийиктик. Көрсөтүлгөн баштапкы деңгээлден тартып чекит катары кабыл алынган чекитке же объектке чейинки вертикалдык аралык.

Биринчилик обзордук радиолокатор (БОРЛ). Чогулган радиосигналдарды колдонгон байкоочу радиолокациялык тутум.

«Блинд» менен берүү. Эки тараптуу радиобайланышты түзүү мүмкүн болбогон шарттарда бир станциядан экинчи станцияга берүү; мында чакырылып жаткан станция билдирүүнү кабыл алууга кудурети жетет деп болжолдонот.

Өтмө катмар. Өтүү бийиктиги (абсолюттук/салыштырмалуу) менен өтүү эшелонунун ортосундагы аба мейкиндиги.

Перрон. Жүргүнчүлөрдү отургузуу же түшүрүү, почтаны же

жүктөрдү жүктөө же түшүрүү, май куюу, токтоп туруу же техникалык тейлөө максатында аба кемелерин жайгаштыруу үчүн арналган кургактагы аэродромдун белгилүү бир аянты.

Учуулардын коопсуздугу көз каранды болгон кызматкерлер. Өз милдеттерин жана функцияларын талаптыкка ылайык аткаруусу авиациянын учуу коопсуздугуна коркунуч келтириши мүмкүн болгон жактар. Буга экипаж мүчөлөрү, аба кемелерин техникалык тейлөө кызматкерлери жана АКБ (УВД) диспетчерлери кирет, бирок аталган кызматкерлердин категориялары менен эле чектелбейт.

Учуу планы. Болжолдонгон учуу же аба кемесинин учуусунун бир бөлүгү жөнүндөгү белгилүү бир маалыматтар.

1-эскертүү: Учуунун шарттарын жана ар кандай этаптарын белгилөө үчүн «учуу планы» термининин алдында «алдын ала», «берилген», «учурдагы» же «жумушчу» деген сөздөр колдонулушу мүмкүн.

2-эскертүү: Бул терминдин алдында «билдирүү» деген сөз колдонулганда, бул учуу планынын берилүүчү маалыматтарынын мазмунун жана форматын билдирет.

Маневр жасоо аянты. Аэродромдун перрондорду кошпогондо, аба кемелеринин учуп чыгуусу, конуусу жана рулдоосу (жерде жүрүүсү) үчүн арналган бөлүгү.

Түз көрүнүү чегиндеги учуу (VLOS). УУАнын иштөө түрү; мында УУА оператору/тышкы учкучу башка учуучу аппараттар, адамдар жана тоскоолдуктар менен кагылышууну болтурбоо максатында УУАнын учуу траекториясын көзөмөлдөө үчүн башка бирөөнүн жардамысыз ал менен тынымсыз визуалдык байланышта боло алат.

Түз көрүнүү чегинен тышкары учуу (BVLOS). VLOS шартында аткарылбаган УУА операцияларынын түрү.

Бир багыттуу жол сызыктарындагы учуу. Бир аба кемесинин жол сызыгы алдыда бара жаткан экинчи аба кемесинин жол сызыгын анын оң же сол жагынан 45 градустан ашпаган бурчта кесип өткөн учуу.

Карама-каршы жол сызыктарындагы учуу. Бир аба кемесинин жол сызыгы экинчи аба кемесинин жол сызыгын кесип өткөн жана эки аба кемеси тең бири-биринин маңдайында, алардын жол сызыктарынан оң же сол жагына 45 градустан ашпаган сектордо болгон учуу.

Кесилишкен жол сызыктарындагы учуу. Бир аба кемесинин жол сызыгы алдыда бара жаткан экинчи аба кемесинин жол сызыгын кесип өткөн жана бул кесип өтүүчү аба кемеси экинчи аба кемесинен оң же сол жагына 45 градустан 135 градуска чейинки бурч менен чектелген сектордо болгон учуу.

Учуу-маалыматтык тейлөө. Учуулардын коопсуз жана натыйжалуу аткарылышын камсыз кылуу үчүн кеңештерди жана маалыматтарды берүү максатын көздөгөн тейлөө.

ВУЭ (ПВП) боюнча учуу. Визуалдык учуу эрежелерине ылайык аткарылуучу учуу.

ПУЭ (ППП) боюнча учуу. Приборлор боюнча учуу эрежелерине

ылайык аткарылуучу учуу.

УКТ босогосу (THR). Учуп-конуу тилкесинин конуу үчүн колдонула турган бөлүгүнүн башталышы.

Конуу аянты. Жумушчу аянттын аба кемелеринин конуусу жана учуп чыгуусу үчүн арналган бөлүгү.

Багыт алууну жоготуу. Аба кемеси болжолдонгон жол сызыгынан олуттуу четтеген же өзүнүн турган ордуна ишенбегендигин билдирген учур.

Дээрлик параллелдүү УКТлар. Кесилишпеген учуп-конуу тилкелери; алардын борбордук сызыктарынын уландыларынын кошулуу/ажыроо бурчу 15 градусту же андан азыраакты түзөт.

Бийиктик. Деңиздин орточо деңгээлинен жер бетинин чекитине же деңгээлине, же ага байланыштуу объектке чейинки вертикалдык аралык.

Аэродромдун бийиктиги. Конуу аянтынын эң бийик чекитинин бийиктиги.

Конгонго кирүүнүн болжолдуу убактысы. Диспетчердик тейлөө органынын эсеби боюнча, учуп келген аба кемеси кармалуудан кийин конгонго кирүүнү аяктоо үчүн күтүү контролдук чекитинен чыга турган убакыт.

Эскертүү: Күтүү контролдук чекитинен иш жүзүндө чыгуу убактысы конгонго кирүүнү аткарууга берилген диспетчердик уруксатка жараша болот.

Берилген учуу планы (FPL же eFPL). Аба кыймылын тейлөө (АКТ) органдары тарабынан колдонуу үчүн учкуч, эксплуатант же анын ыйгарым укуктуу өкүлү тарабынан берилген акыркы учуу планы.

Эскертүү. FPL — авиациялык туруктуу кызматты колдонуу менен алмашуу ишке ашырылуучу берилген учуу планын билдирет, ал эми eFPL — FF-ICE кызматтарын колдонуу менен алмашуу ишке ашырылуучу берилген учуу планын билдирет. eFPL планы FPLде камтылбаган кошумча маалыматтар менен алмашууга мүмкүндүк берет.

Прибордук метеорологиялык шарттар (ПМУ). Көрүү алыстыгынын, булуттарга чейинки аралыктын жана булуттардын төмөнкү чегинин бийиктигинин чоңдуктары менен туюнтулган метеорологиялык шарттар. Бул чоңдуктар визуалдык метеорологиялык шарттар (ВМУ) үчүн белгиленген минимумдардан төмөн болот.

Аба мейкиндигин колдонуунун артыкчылыгы. Мыйзамдар жана учуу эрежелери менен белгиленген аба кемелеринин айрым категорияларынын жана учуу түрлөрүнүн аба мейкиндигин колдонууга болгон артыкчылыктуу укугу. Мында аба мейкиндигинин башка колдонуучулары чыр-чатактарды болтурбоо жана коопсуз бөлүүнү камсыз кылуу боюнча чараларды көрүүгө милдеттүү.

Психоактивдүү зат. Борбордук нерв тутумунун иштешине таасир этүүчү жана психикалык абалды, ал тургай аң-сезимдин өзгөрүшүнө алып келүүчү зат; буга Кыргыз Республикасында контролдоонууга тийиш болгон баңги каражаттардын, психотроптук заттардын жана прекурсорлордун

улуттук тизмелериндеги заттар кирет (алкоголь, опиоиддер, каннабиноиддер, седативдик каражаттар жана гипноздук препараттар, кокаин, башка психостимуляторлор, галлюциногендер жана учкуч эриткичтер; тамеки менен кофеин кирбейт).

Алыстан пилоттоо пункту. Учкучсуз учуучу аппаратты (УУА) пилоттоо үчүн колдонулуучу жабдууларды камтыган алыстан пилоттолуучу авиациялык тутумдун элементи.

Билдирүүлөрдү берүү пункту. Аба кемесинин турган орду жөнүндө билдирилүүчү белгилүү бир географиялык багыт (ориентир).

АКТга тиешелүү билдирүүлөрдү чогултуу пункту. Аба кыймылын тейлөөгө жана учуп чыгуунун алдында берилүүчү учуу пландарына тиешелүү билдирүүлөрдү алуу максатында түзүлүүчү орган.

Эскертүү: Мындай пункт өзүнчө орган катары түзүлүшү же АКТ органы же аэронавигациялык маалымат органы сыяктуу иштеп жаткан орган менен бириктирилиши мүмкүн.

Жумушчу аянт. Аэродромдун аба кемелеринин учуп чыгуусу, конуусу жана рулдоосу (жерде жүрүүсү) үчүн арналган, маневр жасоо аянтынан жана перрондон (перрондордон) турган бөлүгү.

Радиоуктуруучу автоматтык көз каранды байкоо (ADS-B). Байкоонун бир түрү; мында аба кемелери, аэродромдук транспорт каражаттары жана башка объекттер маалыматтарды берүү линиясынын радиоуктуруу режимин колдонуу менен таануу белгилери, жайгашкан орду жөнүндө маалыматтарды жана зарыл болгон учурда кошумча маалыматтарды автоматтык түрдө бере алат жана/же кабыл алат.

Радиотелефония. Негизги максаты маалыматты оозеки (сүйлөшүү) түрүндө алмашуу болгон радиобайланыштын түрү.

Учуу-маалыматтык району (FIR/РПИ) (Район полетной информации). Чектелген өлчөмдөгү аба мейкиндиги, анын чегинде учуу-маалыматтык тейлөө жана авариялык кабарлоо жүргүзүлөт.

Аймактык диспетчердик тейлөө. Диспетчердик аймактардагы көзөмөлдөнүүчү учууларды диспетчердик тейлөө.

Аймактык диспетчердик борбор. Өз карамагындагы диспетчердик аймактарда көзөмөлдөнүүчү учууларды диспетчердик тейлөө менен камсыз кылууга арналган орган.

Болжолдуу келүү убактысы. ПУЭ (ППП) боюнча учууларда: Аба кемесинин навигациялык каражаттар менен белгиленген, ПУЭ боюнча конгонго кирүү маневри башталат деп болжолдонгон чекитке келүү убактысы, же аэродромго байланыштуу навигациялык каражат жок болсо — аэродромдун үстүндөгү чекитке келүү убактысы. ВУЭ (ПВП) боюнча учууларда: Аба кемесинин аэродромдун үстүндөгү чекитке келүү убактысы.

Токтотмолорду алуунун болжолдуу убактысы. Аба кемесинин учуп чыгууга байланыштуу кыймылды баштай турган болжолдуу убактысы.

Кагылышууну алдын алуу боюнча сунуштама. Учкучка

кагылышууну болтурбоого жардам берүү максатында АКТ (ОВД) органы тарабынан берилүүчү маневрлер боюнча сунуштама.

Рулдоо жолчосу (РД). Кургактагы аэродромдо аба кемелеринин рулдоосу үчүн белгиленген жана аэродромдун бир бөлүгүн экинчиси менен туташтырууга арналган жол, анын ичинде:

а) *туруучу жайдагы рулдоо тилкеси*: Перрондун рулдоо жолчосу катары белгиленген жана аба кемелеринин туруучу жайларына гана баруусун камсыз кылуучу бөлүгү.

б) *перрондук рулдоо жолчосу*: Рулдоо жолчолорунун тутумунун перрондо жайгашкан жана перрон аркылуу рулдоо маршрутун камсыз кылуучу бөлүгү.

в) *тез жүрүүчү рулдоо жолчосу*: УКТ (ВПП) менен курч бурч астында туташкан жана конгон аба кемелерине башка чыгуучу жолчолорго караганда жогорураак ылдамдыкта УКТдан чыгууга мүмкүндүк берген, ошону менен УКТда болуу убактысын минималдаштыруучу жолчо.

Рулдоо (жерде жүрүү). Аба кемесинин учуп чыгууну жана конууну кошпогондо, өзүнүн тартуу күчү менен аэродромдун бети боюнча кыймылы.

Аба аркылуу рулдоо. Тартуу күчү астында (жердин таасир этүү эффектисинде) тик учактын же вертикалдык учуп-конуучу аба кемесинин аэродром бетинин үстү менен, адатта 37 км сааттан (20 түйүн) аз ылдамдыктагы кыймылы.

Эскертүү: Иш жүзүндөгү салыштырмалуу бийиктик өзгөрүшү мүмкүн; кээ бир тик учактарга жердин таасир этүү эффектисинен пайда болгон турбуленттикти азайтуу же тышкы асмадагы жүк үчүн коопсуз бийиктикти камсыз кылуу максатында жер деңгээлинен (AGL) 8 метрден (25 фут) ашык бийиктикте рулдоо талап кылынышы мүмкүн.

Учак. Күч берүүчү түзүлүш (двигатель) аркылуу кыймылга келүүчү, учуудагы көтөрүүчү күчү негизинен берилген учуу шарттарында кыймылсыз калуучу беттердеги аэродинамикалык реакциялардын эсебинен пайда болгон, абадан оор аба кемеси.

Аэронавигациялык маалыматтар жыйнагы (AIP). Мамлекет тарабынан чыгарылган же санкцияланган, аэронавигация үчүн маанилүү болгон узак мөөнөттүү аэронавигациялык маалыматты камтыган басылма.

Психоактивдүү заттарды тобокелдик менен колдонуу. Авиация кызматкерлеринин бир же бир нече психоактивдүү заттарды төмөнкүдөй тартипте колдонуусу:

а) колдонуп жаткан адамдын өзүнө түз коркунуч келтирсе же башка адамдардын өмүрүнө, ден соолугуна жана бакубаттуулугуна коркунуч туудурса; жана/же

б) кесиптик, социалдык, психикалык же физикалык мүнөздөгү көйгөйдү же бузулууну жаратса же курчутса.

Маалыматтарды берүү линиясы боюнча «диспетчер – учкуч» байланышы (CPDLC). Маалыматтарды берүү линиясын колдонуу менен аба кыймылын башкаруу максатында диспетчер менен учкучтун

ортосундагы байланыш каражаты.

Маалыматтарды берүү линиясы боюнча байланыш. Маалыматтарды берүү линиясы аркылуу билдирүүлөрдү алмашуу үчүн арналган байланыштын түрү.

УУА эксплуатантынын сертификаты. Учуулардын коопсуздугуна коюлган белгиленген талаптарга ылайык УУА (учкучсуз учуучу аппарат) операцияларын аткаруу укугун тастыктоочу документ.

Сигналдык аянтча. Жердеги сигналдарды жайгаштыруу үчүн колдонулуучу аэродромдогу аянтча.

УУА менчик ээси. Белгиленген тартипте Жарандык авиация органында УУАны эсепке коюу жөнүндө күбөлүк берилген жеке же юридикалык жак.

ADS-C келишими. АКТ (ОВД) үчүн ADS-C колдонула баштаганга чейин макулдашылган, ADS-C маалыматтарын берүү шарттарын аныктаган маалымат берүү планы. Ал АКТ органына керектүү маалыматтарды жана ADS-C билдирүүлөрүн берүү жыштыгын камтыйт.

Эскертүү: Жердеги тутум менен аба кемесинин ортосунда келишимдин шарттары жөнүндө маалымат алмашуу контракт же бир катар контракттар аркылуу камсыз кылынат.

Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы. Берилген аба мейкиндигинин чегинде аба кыймылын тейлөөнү камсыз кылуу жоопкерчилиги жүктөлгөн, мамлекет тарабынан дайындалган тиешелүү ыйгарым укуктуу орган.

ВУЭ боюнча атайын учуу (СПВП). Диспетчердик зонада ВМУга (визуалдык метеорологиялык шарттарга) караганда анча жагымдуу эмес метеорологиялык шарттарда АКБ (УВД) органы тарабынан уруксат берилген ВУЭ боюнча учуу.

Приборлор боюнча конгонго кирүү схемасы (IAP). Баштапкы этаптын контролдук чекитинен же тиешелүү учурларда белгиленген учуп келүү маршрутунун башынан тартып, конуу аткарыла турган чекитке чейинки, ал эми конуу аткарылбаса, күтүү зонасындагы же маршруттагы тоскоолдуктардан өтүү критерийлери колдонула турган чекитке чейинки пилотаждык приборлор боюнча аткарылуучу маневрлердин тизмеги. Схемалар төмөнкүдөй классификацияланат:

а) *конгонго так эмес кирүү схемасы (NPA):* А түрүндөгү эки өлчөмдүү (2D) прибордук конгонго кирүүлөрдү аткаруу үчүн арналган схема.

Эскертүү: Мындай учуулар акыркы тилкеде үзгүлтүксүз төмөндөө (CDFA) ыкмасы менен аткарылышы мүмкүн. Борттук жабдуулар тарабынан эсептелген VNAV навигациясы бар CDFA үч өлчөмдүү (3D) кирүү болуп саналат. Төмөндөөнүн вертикалдык ылдамдыгы автоматташтырылбаган тартипте эсептелген CDFA эки өлчөмдүү (2D) кирүү болуп саналат.

б) *вертикалдык навигация менен конгонго кирүү схемасы (APV):* А түрүндөгү үч өлчөмдүү (3D) прибордук конгонго кирүүлөрдү аткаруу үчүн

арналган, мүнөздөмөлөргө негизделген навигацияны (PBN) колдонгон ПУЭ боюнча схема.

в) *конгонго так кирүү схемасы (PA)*: А же В түрүндөгү үч өлчөмдүү (3D) прибордук конгонго кирүүлөрдү аткаруу үчүн арналган, навигациялык тутумдарды (ILS, MLS, GLS жана I категориядагы SBAS) колдонууга негизделген ПУЭ боюнча схема.

Эскертүү: Прибордук конгонго кирүүнүн түрлөрү «КРАЭ-6, I бөлүм. Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин пайдалануу» эрежелеринде көрсөтүлгөн.

Учурдагы учуу планы (CPL). Берилген учуу планындагы кийинки диспетчердик уруксаттардан (ATC) келип чыккан мүмкүн болгон өзгөрүүлөрдү чагылдырган учуу планы.

Которуу чекити (COP). Аба кемеси АКТ маршрутунун тилкесинде бардык тарапка багытталган ОВЧ-радиомаяктарына (VOR) таянуу менен учуп жатканда, негизги навигациялык багытты артта калган каражаттан алдыдагы кийинки каражатка которуу күтүлгөн чекит.

Эскертүү: Которуу чекиттери колдонулуп жаткан бардык бийиктиктерде аэронавигациялык каражаттардын ортосундагы сигналдын күчүн жана сапатын оптималдуу теңдөө үчүн, ошондой эле бир эле тилкеде учуп жаткан бардык аба кемелери үчүн азимут боюнча жалпы багыттоо булагын камсыз кылуу үчүн белгиленет.

Түйүндүү диспетчердик район (ТМА). Адатта бир же бир нече ири аэродромдордун тегерегиндеги АКТ маршруттары кошулган жерлерде түзүлүүчү диспетчердик район.

Деңгээл. Учуп бара жаткан аба кемесинин вертикалдык тегиздиктеги абалына тиешелүү жана тиешелүү учурларда салыштырмалуу бийиктикти, абсолюттук бийиктикти же учуу эшелонун билдирген жалпы термин.

Фигуралык учуу. Аба кемесинин мейкиндиктеги абалынын кескин өзгөрүшү, адаттан тыш абалы же ылдамдыктын адаттан тыш өзгөрүшү менен мүнөздөлгөн, атайлап аткарылган маневрлер.

Учуу-маалымат борбору. Учуу-маалыматтык тейлөөнү жана авариялык кабарлоону камсыз кылуу үчүн арналган АКТ органы.

Учуу экипажынын мүчөсү. Күбөлүгү бар, кызматтык учуу убактысында аба кемесин башкаруу боюнча милдеттер жүктөлгөн экипаж мүчөсү.

Эксплуатант. Аба кемелерин эксплуатациялоо менен алектенген же бул тармакта өз кызматтарын сунуш кылган жак, уюм же ишкана.

Эскертүү: УУА (учкучсуз учуучу аппарат) контекстинде аба кемесин эксплуатациялоо алыстан пилоттолуучу авиациялык тутумду колдонууну камтыйт.

Учуу эшелону. 1013,2 гПа белгиленген басым чоңдугуна карата алынган жана башка ушундай беттерден белгиленген басым интервалдарына алыс турган туруктуу атмосфералык басымдын бети.

1-эскертүү: Стандарттык атмосферага ылайык градусталган барометрдик бийиктик өлчөгүч:

- а) QNH басымына коюлганда — абсолюттук бийиктикти көрсөтөт;
- б) QFE басымына коюлганда — QFE таяныч чекитинин үстүндөгү салыштырмалуу бийиктикти көрсөтөт;
- в) 1013,2 гПа басымына коюлганда — учуу эшелондорун көрсөтүү үчүн колдонулушу мүмкүн.

2-эскертүү: 1-эскертүүдө колдонулган «салыштырмалуу бийиктик» жана «абсолюттук бийиктик» терминдери геометриялык эмес, прибордук бийиктиктерди билдирет.

2-бөлүм. Колдонулушу

§ 1. Учуу эрежелеринин аймактык колдонуу чөйрөсү

6. Ушул Эрежелер Кыргыз Республикасынын жарандык авиация органында катталган бардык аба кемелерине, алардын жайгашкан жерине карабастан, эгерде алар учуп өтүлүп жаткан аймактын үстүнөн юрисдикцияны жүзөгө ашырган мамлекет тарабынан жарыяланган эрежелерге каршы келбесе, ошондой эле Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинде учууларды жүзөгө ашыруучу бардык аба кемелерине колдонулат.

Эскертүү. Ушул Эрежелер ачык деңиздин үстүнөн учууда эч кандай өзгөчөлүксүз колдонулат.

7. Ачык деңиздин үстүнөн учууда «тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы» — бул регионалдык аэронавигациялык макулдашууга ылайык, ошол аймакта аба кыймылын тейлөөнү камсыз кылуу жоопкерчилигин өзүнө алган мамлекеттин ыйгарым укуктуу органы.

Эскертүү. «Регионалдык аэронавигациялык макулдашуу» туюнтмасы, адатта, регионалдык аэронавигациялык кеңешменин сунушу боюнча ИКАО Кеңеши тарабынан жактырылган макулдашууга тиешелүү.

§ 2. Учуу эрежелерин сактоо

8. Аба кемесин учуу учурунда да, жумушчу аянтта да башкаруу жалпы эрежелерге ылайык, ал эми учуу учурунда булардан тышкары төмөнкүлөргө ылайык ишке ашырылат:

- а) визуалдык учуу эрежелерине же;
- б) приборлор боюнча учуу эрежелерине.

1-эскертүү. Аба кыймылын тейлөөнүн жети классындагы аба мейкиндигинде визуалдык учуу эрежелери боюнча да, ошондой эле аспаптар боюнча учуу эрежелери боюнча да учууларды аткарган аба кемелерине көрсөтүлүүчү тейлөөгө тиешелүү маалымат Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2016-жылдын 27-январындагы № 1 буйругу менен бекитилген Кыргыз Республикасынын «11-КРАЭ. Аба кыймылын тейлөө» авиациялык

эрежелеринде камтылган.

2-эскертүү. Визуалдык метеорологиялык шарттарда приборлор боюнча учуу эрежелерине ылайык учуу учкучтун чечими боюнча же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын буйругу боюнча аткарылышы мүмкүн.

§ 3. Учуу эрежелерин сактоо үчүн жоопкерчилик

9. Аба кемесинин командири, аба кемесин өзү башкарып жатканына же башкарбаганына карабастан, учуу эрежелерине ылайык аба кемесин башкаруу үчүн жоопкерчилик тартат. Өзгөчө учурларда, эгерде коопсуздуктун кызыкчылыгы үчүн өтө зарыл болсо, ал бул эрежелерден четтей алат. Мындай учурларда аба кемесинин командири мүмкүн болушунча тез арада АКТ (ОВД) органына жана аба кемесинин эксплуатантына билдирет.

10. Учууну баштоого чейин аба кемесинин командири пландаштырылган учууга тиешелүү болгон бардык колдонуудагы маалыматтар менен таанышат. Аэродром районунан тышкары учууларга жана бардык ПУЭ (ППП) боюнча учууларга карата учууга чейинки даярдык акыркы метеорологиялык маалыматтарды жана аба ырайынын болжолдоолорун кылдат изилдөөнү камтыйт. Мында күйүүчү майдын запасына жана учуу планга ылайык аткарылбай калган учурдагы альтернативдик иш-аракеттерге карата талаптар эске алынат.

§ 4. Аба кемесинин командиринин ыйгарым укуктары

11. Аба кемесинин командири өз милдеттерин аткаруу учурунда Кыргыз Республикасынын 2015-жылдын 6-августундагы № 218 Аба кодексинин 15-бөлүмүнө ылайык аба кемесин башкаруу боюнча чектүү (акыркы) ыйгарым укуктарга ээ.

§ 5. Психоактивдүү заттарды тобокелдик менен колдонуу

12. Авиациянын учуу коопсуздугу түздөн-түз көз каранды болгон бир дагы адам (учуу коопсуздугу көз каранды болгон кызматкерлер), адамдын мүмкүнчүлүктөрүн чектөөчү кандайдыр бир психоактивдүү заттардын таасири астында турганда өз милдеттерин аткарбайт. Мындай жактардын кимиси болбосун психоактивдүү заттарды тобокелдик менен колдонуунун эч бир түрү менен алектенбейт.

3-бөлүм. Жалпы эрежелер

§ 1. Адамдарды жана мүлктү коргоо

13. Аба кемесин башкаруу башка адамдардын өмүрүнө же алардын мүлкүнүн сакталышына коркунуч келтире турган байкабастыкка же абайсыздыкка жол бербестен ишке ашырылат.

14. Учуп чыгуу же конуу учурундагы зарылдыктарды кошпогондо, же Жарандык авиация органынын уруксаты берилген учурлардан тышкары, аба кемелеринин учуулары калк жыш жайгашкан аймактардын же адамдар чогулган ачык жерлердин үстүнөн, өзгөчө кырдаалдар жаралган учурда жердеги адамдарга же мүлккө ашыкча коркунуч келтирбестен конууну камсыз кыла албай турган бийиктикте аткарылбайт.

Эскертүү. ВУЭ (ПВП) боюнча учуулар үчүн минималдуу бийиктиктер боюнча 102-пунктту, ал эми ПУЭ (ППП) боюнча учуулар үчүн минималдуу эшелондор боюнча 108-пунктту караңыз.

15. Учуу же учуунун бир бөлүгү аткарылып жаткан крейсердик эшелондор төмөнкүдөй туюнтулат:

а) колдонулуп жаткан эшелондордун эң төмөнкүсүндө же андан жогору, же болбосо колдонууга мүмкүн болгон жерлерде өтүү бийиктигинен жогору учууларда — **эшелондор** менен;

б) колдонулуп жаткан эшелондордун эң төмөнкүсүнөн төмөн, же болбосо колдонууга мүмкүн болгон жерлерде өтүү бийиктигинде же андан төмөн учууларда — **абсолюттук бийиктиктер** менен.

Эскертүү. Эшелондоо тутуму «Аэронавигациялык тейлөө эрежелери. Учууларды аткаруу» (Doc 8168) документинде белгиленген.

16. Тиешелүү АКТ (ОВД) органынан алынган тиешелүү маалыматтарда, сунуштамаларда жана/же уруксаттарда көрсөтүлгөн учурларды кошпогондо, аба кемелери учуу учурунда эч нерсени таштабайт же чачпайт.

17. Сүйрөө иштери белгиленген эрежелерге же жол-жоболорго ылайык жана тиешелүү АКТ органынан алынган маалыматтарга, сунуштамаларга жана/же уруксаттарга ылайык аткарылган учурларды кошпогондо, аба кемеси башка аба кемесин же кандайдыр бир башка нерсени сүйрөбөйт.

18. Авариялык түшүүнү кошпогондо, парашют менен секирүү белгиленген эрежелерге же жол-жоболорго ылайык жана тиешелүү АКТ органынан алынган маалыматтарга, сунуштамаларга жана/же уруксаттарга ылайык аткарылган учурларды кошпогондо ишке ашырылбайт.

19. Фигуралык учуулар белгиленген эрежелерге же жол-жоболорго ылайык жана тиешелүү АКТ органынан алынган маалыматтарга, сунуштамаларга жана/же уруксаттарга ылайык аткарылган учурларды кошпогондо ишке ашырылбайт.

20. Топтогу айрым аба кемелеринин командирлеринин ортосунда алдын ала макулдашуу болгон учурларды кошпогондо, аба кемелери

топтук учууларды аткарышпайт. Ал эми көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигиндеги топтук учуулар тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан белгиленген шарттарга ылайык гана аткарылат. Мындай шарттар төмөнкүлөрдү карайт:

а) топ навигация жана турган орду жөнүндө билдирүү берүү жагынан бир аба кемеси катары учууну аткарат;

б) топтун ичиндеги аба кемелеринин ортосундагы эшелондоону камсыз кылуу үчүн жетектөөчү аба кемесинин командири жана топтун курамындагы башка аба кемелеринин командирлери жооп беришет; мында аба кемелери топко кошулуу же топтон бөлүнүү учурундагы маневр жасоо мезгилдери эсепке алынат;

в) ар бир аба кемеси жетектөөчү аба кемесинен каптал жана узундук тегиздиктеринде 1 кмден (0,5 деңиз мили) ашпаган жана вертикалдык тегиздикте 30 метрден (100 фут) ашпаган аралыкта болот.

21. УУАлар (УУА) адамдарга, мүлккө жана башка аба кемелерине карата коркунучту минималдаштыруу максатында жана ушул Эрежелердин 6-бөлүмүндө белгиленген шарттарды сактоо менен эксплуатацияланат.

22. Учкучсуз башкарылбаган аэростат адамдарга, мүлккө же башка аба кемелерине коркунучту минималдаштыруу максатында жана ушул Эрежелердин 4-тиркемесинде каралган шарттарды сактоо менен эксплуатацияланат.

23. Аба кемелери тыюу салынган зонада же учуу чектелген зонада (эгерде алар жөнүндө маалымат тийиштүү түрдө жарыяланган болсо) учууларды аткарышпайт. Мындай зоналар белгиленген чектөөлөрдүн шарттарына ылайык же аймагында ушундай зоналар орнотулган мамлекеттин уруксаты менен аткарылган учуулар буга кирбейт.

§ 2. Кагылышуулардын алдын алуу

24. Ушул эрежелер аба кемесинин командирин кагылышууну алдын алуу боюнча эң натыйжалуу иш-аракеттерди көрүү жоопкерчилигинен бошотпойт, анын ичинде БСПС (учуудагы кагылышууларды болтурбоо тутуму) жабдуулары тарабынан берилген кагылышуу коркунучун алдын алуу боюнча сунуштамаларга ылайык маневрлерди жасоо кирет.

1-эскертүү. Аба кемесинин учуу түрүнө же ал жайгашкан аба мейкиндигинин классына карабастан, учуу учурунда жана аэродромдун жумушчу аянтында кыймылдап жатканда, кагылышуунун потенциалдуу мүмкүнчүлүгүн аныктоо максатында бортто сергектик көрсөтүү маанилүү.

2-эскертүү. БСПС тутумун колдонуунун эксплуатациялык жол-жоболору ИКАОнун Doc 8168 (PANS-OPS), I томунда («Учууларды аткаруу эрежелери») баяндалган.

3-эскертүү. Аба кемелерин БСПС менен жабдууга коюлган талаптар Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-6, I бөлүм. Коммерциялык аба

транспорту. Учактар. Абакемелерин пайдалануу» авиациялык эрежелери менен белгиленет.

25. Жакындашуу. Аба кемеси башка аба кемесине кагылышуу коркунучун туудурган аралыкка чейин жакындабайт.

26. Артыкчылык укугуна ээ болгон аба кемеси өз курсун жана ылдамдыгын сактайт.

27. Төмөнкү 28–30-пункттардын талаптарына ылайык башка аба кемесине жол берүүгө тийиш болгон аба кемеси, коопсуз аралыкта болгон жана аба кемесинин изинин турбуленттик таасирин эске алган учурларды кошпогондо, башка аба кемесинин үстүнөн, астынан же алдынан учуп өтпөө үчүн чараларды көрөт.

28. *Бетме-бет келген курстарда жакындашуу.* Эки аба кемеси бетме-бет келген жол сызыктарында же бетме-бет келүүгө жакын жол сызыктарында жакындаганда жана мында кагылышуу коркунучу болсо, бул аба кемелеринин ар бири оңго бурулат.

29. *Кесилишкен курстарда жакындашуу.* Эки аба кемеси кесилишкен курстарда болжол менен бирдей деңгээлде жакындаганда, оң жагында башка аба кемеси жайгашкан аба кемеси жол берет, буга төмөнкү учурлар кирбейт:

а) күч берүүчү түзүлүш (двигатель) менен кыймылга келүүчү, абадан оор аба кемеси дирижаблдарга, планерлерге жана аэростаттарга жол берет;

б) дирижаблдар планерлерге жана аэростаттарга жол берет;

в) планерлер аэростаттарга жол берет;

г) күч берүүчү түзүлүш менен кыймылга келүүчү аба кемеси башка аба кемелерин же кандайдыр бир нерселерди сүйрөп бара жаткан аба кемелерине жол берет.

30. *Кууп өтүү.* Башка аба кемесине куйрук тарабынан, анын симметрия тегиздигине карата 70° тан аз бурчту түзгөн сызык боюнча жакындаган аба кемеси кууп өтүүчү деп эсептелет; мындай абалда түнкү убакытта аба кемесинин сол же оң аэронавигациялык отторунун бирин да ажыратып билүү мүмкүн эмес. Кууп өтүлүп жаткан аба кемеси артыкчылык укугуна ээ, ал эми кууп өтүүчү аба кемеси бийиктикке көтөрүлүп жатканына, төмөндөп жатканына же түз учуп бара жатканына карабастан, оңго бурулуп жол берет; бул эки аба кемесинин бири-бирине карата абалынын кийинки эч кандай өзгөрүшү кууп өтүүчү аба кемесин бул талапты аткаруу милдетинен кууп өтүү толук аяктаганга жана жетиштүү аралык камсыз кылынганга чейин бошотпойт.

31. Учудагы, ошондой эле жерде же сууда кыймылдап жаткан аба кемеси конууну аткарып жаткан же конгонго кирүүнүн акыркы этабында турган аба кемелерине жол берет.

32. Эки же бир нече абадан оор аба кемелери конуу максатында аэродромго жакындаганда, жогоруда турган аба кемеси төмөндө турган аба кемесине жол берет. Мында төмөндө турган аба кемеси бул эрежени конгонго кирүүнүн акыркы этабында турган башка аба кемесинин жолун

кесип өтүү же мындай аба кемесин кууп өтүү максатында колдонбошу керек. Күч берүүчү түзүлүш менен кыймылга келүүчү, абадан оор аба кемеси планерлерге жол берет.

33. *Мажбурлап конуу.* Башка аба кемеси мажбурлап конууну аткарып жатканын билген аба кемеси, мындай аба кемесине жол берет.

34. *Учуп чыгуу.* Аэродромдун маневр жасоо аянтында рулдоо жүргүзүп жаткан аба кемеси учуп чыгып жаткан же учууга даярданып жаткан аба кемелерине жол берет.

35. Аэродромдун жумушчу аянтында рулдоо жүргүзүп жаткан эки аба кемесинин ортосунда кагылышуу коркунучу жаралган учурда төмөнкү эрежелер колдонулат:

а) эки аба кемеси бетме-бет келген курстарда же бетме-бет келүүгө жакын курстарда жакындаганда, ар бир аба кемеси токтойт жана мүмкүн болсо, жетиштүү интервалды сактоо менен оңго бурулат;

б) эки аба кемеси кесилишкен курстарда жакындаганда, оң жагында башка аба кемеси жайгашкан аба кемеси жол берет;

в) башка аба кемеси тарабынан кууп өтүлүп жаткан аба кемеси артыкчылык укугунан пайдаланат, ал эми кууп өтүүчү аба кемеси экинчи аба кемесине чейин жетиштүү интервалды сактайт (30-п. караңыз).

36. Маневр жасоо аянтында рулдоо жүргүзүп жаткан аба кемеси, эгерде аэродромдук диспетчердик пункттан башкача көрсөтмө болбосо, УКТ (ВПП) алдындагы бардык күтүү жерлеринде токтойт жана күтөт. Рулдоо маршрутунда тоскоолдуктар аныкталган учурда, учкуч кагылышууну алдын алуу боюнча чараларды көрөт жана бул тоскоолдуктар жөнүндө АКБ (УВД) диспетчерине билдирет.

37. Маневр жасоо аянтында рулдоо жүргүзүп жаткан аба кемеси оттору күйүп турган бардык «стоп» сызыктарында токтойт жана күтөт, ал эми бул оттор өчүрүлгөндөн кийин кыймылын уланта алат.

38. 42-пунктта каралган учурларды кошпогондо, күн баткандан күн чыкканга чейинки мезгил аралыгында же тиешелүү ыйгарым укуктуу орган тарабынан белгилениши мүмкүн болгон башка каалаган убакыт аралыгында, учуудагы бардык аба кемелеринде төмөнкү оттор күйгүзүлөт:

а) кагылышууну алдын алуу оттору — аба кемесине көңүл бурдуруу үчүн арналган; жана

б) аэронавигациялык оттор — байкоочуга аба кемесинин салыштырмалуу учуу траекториясын көрсөтүү үчүн арналган. Мында, эгерде башка оттор аталган оттор катары ката кабыл алынышы мүмкүн болсо, алар күйгүзүлбөйт.

1-эскертүү. Аэронавигациялык отторго жана кагылышууну алдын алуу отторуна карата техникалык талаптар Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-6, I бөлүм. Коммерциялык аба транспорту. Учактар. Аба кемелерин пайдалануу» авиациялык эрежелери менен белгиленет.

2-эскертүү. Башка максаттар үчүн арналган оттор (мисалы, конуучу фаралар), эгерде алар аэронавигациялык же кагылышууну алдын алуу оттору катары ката кабыл алынбаса, аба кемесинин көрүнүүсүн

жогорулатуу үчүн кошумча катары колдонулушу мүмкүн.

39. 42-пунктта каралган учурларды кошпогондо, күн баткандан күн чыкканга чейинки мезгил аралыгында же тиешелүү ыйгарым укуктуу орган тарабынан белгиленген башка каалаган убакыт аралыгында:

а) аэродромдун жумушчу аянтында кыймылдап жаткан бардык аба кемелеринде байкоочуга аба кемесинин кыймылынын салыштырмалуу траекториясын көрсөтүү үчүн арналган аэронавигациялык оттор күйгүзүлөт жана аталган оттор катары ката кабыл алынышы мүмкүн болгон башка оттор күйгүзүлбөйт;

б) туруктуу же башка тиешелүү жарыктандырууну кошпогондо, аэродромдун жумушчу аянтында турган бардык аба кемелеринде габариттик оттор күйгүзүлөт;

в) аэродромдун жумушчу аянтында эксплуатацияланып жаткан бардык аба кемелеринде аба кемесине көңүл бурдуруу үчүн арналган оттор күйгүзүлөт; жана

г) аэродромдун жумушчу аянтында кыймылдаткычтары иштеп турган бардык аба кемелеринде алардын кыймылдаткычтары иштеп жаткандыгын көрсөтүүчү оттор күйгүзүлөт.

Эскертүү. Аба кемесинде тийиштүү түрдө жайгаштырылган учурда, аэронавигациялык оттор габариттик отторго коюлган талаптарга да жооп бериши мүмкүн. Кагылышууну алдын алуу оттору, эгерде алар байкоочулардын көзүн коркунучтуу түрдө уялтпаса, көңүл бурдуруучу отторго жана «кыймылдаткычтар иштеп жатат» деген отторго коюлган талаптарга жооп бере алат.

40. 42-пунктта каралган учурларды кошпогондо, учуудагы жана кагылышууну алдын алуу оттору менен жабдылган бардык аба кемелеринде бул оттор күндүз да күйгүзүлөт.

41. 42-пунктта каралган учурларды кошпогондо, бардык аба кемелеринде:

а) 39-пункттун «в» тармакчасынын талаптарын аткаруу максатында кагылышууну алдын алуу оттору менен жабдылган жана аэродромдун жумушчу аянтында эксплуатацияланып жаткан; же

б) 39-пункттун «г» тармакчасынын талаптарын аткаруу максатында тийиштүү оттор менен жабдылган жана аэродромдун жумушчу аянтында турган учурларда, бул оттор 39-пунктта белгиленген мезгилден тышкары убакта да күйгүзүлөт.

42. Учкучка 38, 39, 40 жана 41-пункттардын талаптарын аткаруу үчүн орнотулган ар кандай ирпилдеген (проблесковый) отторду өчүрүүгө же алардын интенсивдүүлүгүн азайтууга уруксат берилет, эгерде алар:

а) анын милдеттерин канааттандыралык аткаруусуна терс таасирин тийгизсе же тийгизиши мүмкүн болсо; же

б) сырткы байкоочунун көзүн коркунучтуу түрдө уялтса же уялтышы мүмкүн болсо.

43. Аба кемеси төмөнкү учурларда приборлор боюнча окуу учууларын аткара албайт:

а) эгерде аба кемесинде толук иштеген кош башкаруу (спаренное управление) орнотулбаса;

б) если квалифицированный пилот не занимает рабочего места, чтобы действовать в качестве страхующего пилота в отношении лица, выполняющего учебный полет по приборам. Страхующий пилот имеет достаточный обзор впереди с каждой стороны воздушного судна или на борту этого воздушного судна находится компетентный наблюдатель, эгерде квалификациялуу учкуч приборлор боюнча окуу учуусун аткарып жаткан адамга карата камсыздандыруучу учкуч катары иш алып баруу үчүн жумушчу ордун ээлебесе. Камсыздандыруучу учкуч аба кемесинин ар бир тарабынан алдыга карай жетиштүү көрүнүшкө ээ болууга тийиш же аба кемесинин бортунда камсыздандыруучу учкуч менен байланышы бар жана анын көрүү секторун толуктоочу орунду ээлеген компетенттүү байкоочу болууга тийиш.

44. Аэродромдо же аэродром районунда учууну аткарып жаткан аба кемеси, ал аэродромдук кыймыл зонасында болгонуна же болбогонуна карабастан:

а) кагылышууну алдын алуу максатында аэродромдогу башка кыймылдарга байкоо жүргүзөт;

б) башка аба кемелери тарабынан колдонулган кыймыл схемасын карманат же ага кирбейт;

в) эгерде башка көрсөтмөлөр алынбаса, конгонго кирүүдө жана учуп чыккандан кийин бардык бурулуштарды солго аткарат;

г) эгерде коопсуздук шарттары, УКТнын (ВПП) жайгашуусу же аба кыймылына байланыштуу башка шарттар башка багытты колдонуунун максатка ылайыктуулугун көрсөтпөсө, конууну жана учуп чыгууну шамалга каршы аткарат.

1-эскертүү. Көзөмөлдөнүүчү аэродром районунда учууну аткарууда «аба–жер» байланышынын тийиштүү каналын тынымсыз угуу жөнүндө ушул Эрежелердин 88–91-пункттарындагы талаптарды да караңыз.

2-эскертүү. Аэродромдук кыймыл зонасында жана айрым аэродромдордо AIP, NOTAM басылмаларында жарыяланган жана/же тиешелүү АКТ (ОВД) органынын көрсөтмөлөрү менен экипажга жеткирилген кошумча жергиликтүү эрежелер жана жол-жоболор колдонулушу мүмкүн.

§ 3. Кагылышууларды алдын алуу үчүн суу үстүндөгү иш-аракеттердин тартиби

45. Эки аба кемеси же аба кемеси менен суу үстүндөгү кеме бири-бирине жакындап, алардын кагылышуу коркунучу жаралган учурда, аба кемеси этияттыкты сактоо менен жана түзүлгөн кырдаалды, шарттарды,

анын ичинде башка кемеге мүнөздүү болгон чектөөлөрдү эске алуу менен кыймылын улантат.

46. *Кесилишкен курстарда жакындашуу.* Оң жагында башка аба же деңиз кемеси кыймылдап жаткан аба кемеси, жетиштүү аралыкты камсыз кылуу максатында ага жол берет.

47. *Бетме-бет келген курстарда жакындашуу.* Башка аба же деңиз кемеси менен бетме-бет келген жол сызыктарында же бетме-бет келүүгө жакын сызыктарда жакындап жаткан аба кемеси, жетиштүү аралыкты камсыз кылуу максатында оңго бурулат.

48. *Кууп өтүү.* Кууп өтүлүп жаткан аба же деңиз кемеси артыкчылык укугуна ээ, ал эми кууп өтүүчү кеме жетиштүү аралыкты камсыз кылуу үчүн өз курсун өзгөртөт.

49. *Конуу жана учуп чыгуу.* Сууга конууну же суудан учуп чыгууну аткарып жаткан аба кемеси ар кандай суу үстүндөгү кемелерден жетиштүү аралыкта болууга чараларды көрөт жана алардын кыймылына тоскоолдук жаратпайт.

50. *Сууда турган аба кемелеринин борттук оттору.* Күн баткандан күн чыкканга чейинки мезгил аралыгында же тиешелүү ыйгарым укуктуу орган тарабынан белгиленген башка убакыт аралыгында, сууда турган бардык аба кемелеринде Деңизде кемелердин кагылышуусун алдын алуунун эл аралык эрежелеринде каралган борттук оттор күйгүзүлөт. Бул иш жүзүндө мүмкүн болбогон учурларда, аларда мүнөздөмөлөрү жана жайгашкан орду боюнча Эл аралык эрежелерде талап кылынган отторго мүмкүн болушунча окшош оттор орнотулат.

1-эскертүү. Суудагы учактарда күйгүзүлүүчү отторго карата техникалык талаптар Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-6. Аба кемелерин эксплуатациялоо» авиациялык эрежелеринин I жана II бөлүмдөрүндө камтылган.

2-эскертүү. Деңизде кемелердин кагылышуусун алдын алуунун эл аралык эрежелеринде отторго тиешелүү эрежелер күн баткандан күн чыкканга чейин сакталары көрсөтүлгөн. Демек, ушул пунктка ылайык белгиленген күн баткандан күн чыкканга чейинки ар кандай кыска убакыт аралыгы Деңизде кемелердин кагылышуусун алдын алуунун эл аралык эрежелери иштеген аймактарда (мисалы, ачык деңизде) колдонулушу мүмкүн эмес.

§ 4. Учуу пландары

Эскертүү. Учуу пландарына жана тиешелүү кызматтарга тиешелүү талаптар «Кыргыз Республикасында аба кыймылын уюштуруу жол-жоболору» документининде камтылган.

51. Пландаштырылган учууга же учуунун бир бөлүгүнө тиешелүү, АКТ (ОВД) органдарына жөнөтүлүүгө тийиш болгон маалымат учуу планы түрүндө берилет.

52. Учуу планы төмөнкүлөрдү баштоого чейин берилет:

а) диспетчердик тейлөө менен камсыз кылуу максатында ар кандай учууну же анын бир бөлүгүн;

б) учуу маалыматына, авариялык кабарлоого, ошондой эле издөө жана куткарууга тиешелүү тейлөөнү камсыз кылууну жөнөкөйлөтүү максатында, тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы талап кылганда, белгиленген райондун чегинде, ушул районго же белгиленген маршруттар боюнча аткарылуучу ар кандай учууну;

в) таануу максатында келип чыгышы мүмкүн болгон кармап калууларды (перехват) болтурбоо үчүн тиешелүү аскердик органдар же чектеш мамлекеттердин АКТ органдары менен иш-аракеттерди координациялоону жөнөкөйлөтүү максатында, тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы талап кылганда, белгиленген райондун чегинде, ушул районго же белгиленген маршруттар боюнча аткарылуучу ар кандай учууну;

г) эл аралык чек араларды кесип өтүү менен аткарылуучу ар кандай учууну.

Эскертүү. «Учуу планы» термини тиешелүү учурларда учуу планына киргизилген бардык пункттар боюнча бүтүндөй учуу маршрутуна тиешелүү толук маалыматты, же учуунун кичинекей бөлүгү үчүн (мисалы, аба трассасын кесип өтүүгө, көзөмөлдөнүүчү аэродромго учуп чыгууга же конууга) диспетчердик уруксат алуу максатында талап кылынган чектелген маалыматты билдирүү үчүн колдонулат.

53. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын башка көрсөтмөлөрү жок болсо, учуу планы учуп чыгууга чейин АКТга тиешелүү билдирүүлөрдү чогултуу пунктуна берилет, ал эми учуу учурунда берилсе — тиешелүү АКТ органына радио же эки тараптуу «аба-жер» байланышынын диспетчердик радиостанциясы аркылуу берилет.

54. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан башка көрсөтмөлөр жок болсо, диспетчердик же консультативдик тейлөөнү талап кылган учуу планы учуп чыгууга чейин кеминде 60 мүнөт калганда, же учуу учурунда берилсе — аба кемеси төмөнкү чекиттерге жетерине чейин кеминде 10 мүнөт калганда тиешелүү АКТ органына жеткириле тургандай убакытта берилет:

а) диспетчердик же консультативдик районго кирүүнүн пландаштырылган пунктуна; же

б) аба трассасынын кесилишүү чекитине.

55. Учуу планы тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органы тарабынан аныкталган төмөнкү пункттарга тиешелүү маалыматтарды камтыйт:

1) аба кемесинин таануу индекси;

2) учууну аткаруу эрежелери жана учуунун түрү;

3) аба кемелеринин саны, түрү (түрлөрү) жана изинин

турбуленттик категориясы;

4) жабдуулар;

5) учуп чыгуу аэродрому (1-эскертүүнү караңыз);

6) токтотмолорду алуунун болжолдуу убактысы (2-эскертүүнү караңыз);

7) крейсердик ылдамдыктар;

8) крейсердик эшелондор;

9) учуу маршруту;

10) баруучу аэродром жана жалпы болжолдуу өткөн убакыт;

11) запастык аэродромдор;

12) күйүүчү майдын запасы;

13) борттогу адамдардын жалпы саны;

14) авариялык-куткаруу жабдуулары;

15) башка маалыматтар.

1-эскертүү. Пландар учуу учурунда берилген учурларда, пландын бул бөлүмүндөгү маалымат зарыл болсо план жөнүндө кошумча маалымат алууга мүмкүн болгон жерди көрсөтүүдөн турат.

2-эскертүү. Пландар учуу учурунда берилген учурларда, пландын бул бөлүмүндөгү маалымат учуу планы тиешелүү болгон маршруттун биринчи пунктуанан учуп өтүү убактысын көрсөтүүдөн турат.

3-эскертүү. Учуу планында «аэродром» термини колдонулган учурларда, ал ошондой эле аба кемелеринин белгилүү бир түрлөрү (мисалы, тик учактар же аэростаттар) тарабынан колдонулушу мүмкүн болгон аэродромдон башка аянтчаларды да билдирет.

56. Учуу планы кайсы максатта берилгенине карабастан, ал учуу планы берилип жаткан бүтүндөй маршрутка же анын бир бөлүгүнө тиешелүү болгон «Запастык аэродромдор» бөлүмүнө чейинки (аны кошо алганда) тиешелүү маалыматтарды камтыйт.

57. Учуу планы, эгерде тиешелүү болсо, тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан белгиленгенде же учуу планын берүүчү жак зарыл деп эсептегенде, бардык башка бөлүмдөр боюнча маалыматтарды камтыйт.

58. ПУЭ (ППП) боюнча учууга же көзөмөлдөнүүчү учуу катары аткарылуучу ВУЭ (ПВП) боюнча учууга карата берилген учуу планындагы бардык өзгөртүүлөр мүмкүн болушунча тез арада тиешелүү АКТ органына билдирилет. Башка ВУЭ боюнча учууларга карата учуу планындагы олуттуу өзгөрүүлөр мүмкүн болушунча тез арада тиешелүү АКТ органына билдирилет.

Эскертүү. Учуп чыгууга чейин берилген күйүүчү майдын запасы жана борттогу адамдардын жалпы саны жөнүндөгү маалыматтар учуп чыгуу учурунда так эмес болуп чыкса, алар учуу планындагы олуттуу өзгөрүүлөргө кирет жана милдеттүү түрдө билдирилүүгө тийиш.

59. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын башка көрсөтмөлөрү жок болсо, бүтүндөй учууну же баруучу аэродромго чейинки учуунун калган бөлүгүн камтыган учуу планы берилген ар кандай экипаж тарабынан конгондон кийин дароо келүү жөнүндө билдирүү радиобайланыш же маалымат берүү линиясы аркылуу келүү аэродромундагы тиешелүү аэродромдук АКТ органына берилет.

60. Учуу планы учуунун бир бөлүгүнө гана берилип, ал баруучу пунктка чейинки калган бөлүгүн камтыбаса, ал зарыл болгон учурда тиешелүү АКТ органына тиешелүү докладды берүү менен жабылат.

61. Келүү аэродромунда АКТ органы жок болсо, келүү жөнүндө билдирүү зарыл болгон учурда конгондон кийин дароо маалымат берүүнүн эң тез каражаттары аркылуу жакынкы АКТ органына берилет.

62. Келүү аэродромунда байланыш каражаттары жетишсиз экендиги белгилүү болсо жана жердеги каражаттар аркылуу келүү жөнүндө доклад берүүгө башка мүмкүнчүлүктөр жок болсо, төмөнкү иш-аракеттер көрүлөт. Конуунун алдында аба кемесинен, эгерде максатка ылайык болсо, келүү жөнүндө доклад талап кылынган жерде тиешелүү АКТ органына келүү жөнүндө докладга окшош билдирүү берилет. Мындай билдирүү, адатта, аба кемеси жайгашкан учуу-маалыматтык району үчүн жооптуу АКТ органына кызмат көрсөтүүчү авиациялык станцияга берилет.

63. Аба кемесинин келүүсү жөнүндө билдирүү төмөнкүлөрдү камтыйт:

- а) аба кемесинин таануу индекси;
- б) учуп чыгуу аэродрому;
- в) запастык аэродромго конгон учурда — баруучу аэродром;
- г) келүү аэродрому;
- д) келүү убактысы.

Эскертүү. Келүү жөнүндө доклад берүү талап кылынган сайын, бул жоболорду аткарбоо аба кыймылын тейлөөдө олуттуу бузулууларды жаратышы жана керексиз издөө-куткаруу операцияларын жүргүзүүгө чоң чыгымдарды алып келиши мүмкүн.

§ 5. Сигналдар

64. Ушул Эрежелердин 1-тиркемесинде келтирилген сигналдардын кайсынысын болбосун байкаган же алган учурда, аба кемеси ошол сигналдын белгиленген маанисине ылайык талап кылынышы мүмкүн болгон иш-аракеттерди көрөт.

65. Ушул Эрежелердин 1-тиркемесинде көрсөтүлгөн сигналдар белгиленген максаттар үчүн гана колдонулат жана алар катары кабыл алынышы мүмкүн болгон башка эч кандай сигналдар колдонулбайт.

66. Сигнал берүүчү (сигнальщик) аба кемелеринин жердеги кыймылын жөнгө салуучу стандарттык сигналдарды ушул Эрежелердин 1-тиркемесинде көрсөтүлгөн сигналдарды колдонуу менен так жана түшүнүктүү түрдө берүү үчүн жоопкерчилик тартат.

67. Тийиштүү даярдыгы, квалификациясы жок жана белгиленген тартипте ыйгарым укуктуу орган же ыйгарым укуктуу уюм тарабынан бекитилбеген бир дагы адам аба кемесинин кыймылын башкара албайт.

68. Сигнал берүүчү учуу экипажына ал сигнал берүү үчүн жооптуу адам экенин аныктоого мүмкүндүк берүүчү, люминесценттик боёк менен капталган өзгөчө жилет кийип жүрөт.

69. Күндүзгү убакытта кандайдыр бир сигналдарды берүү үчүн жерде иштеген бардык кызматкерлер люминесценттик боёк менен капталган лопаткаларды же кол каптарды колдонушат. Түнкү убакытта же көрүү мүмкүнчүлүгү төмөн болгон шарттарда жарык берүүчү таякчалар (жезлдер) колдонулат.

§ 6. Убакыт

70. Кыргыз Республикасында түн ортосунан баштап сутканын сааттары жана мүнөттөрү менен, ал эми зарыл болгон учурда секунддары менен туюнтулган Бүткүл дүйнөлүк координацияланган убакытты (UTC) колдонуу каралат.

71. Убакытты текшерүү көзөмөлдөнүүчү учууну аткаруунун алдында, ошондой эле мындай текшерүү зарыл болуп калышы мүмкүн болгон башка убакыт учурларында жүргүзүлөт.

Эскертүү. Эксплуатанттын же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органынын башка көрсөтмөлөрү жок болсо, мындай текшерүү учурунда так убакыт жөнүндө маалыматтар, адатта, АКТ органынан алынат.

72. Маалыматтарды берүү линиясын колдонуу шарттарында убакыт пайдаланылган учурларда, анын тактыгы UTC убактысынан 1 секунддук чек арада болот.

§ 7. Аба кыймылын диспетчердик тейлөө

73. Диспетчердик уруксат көзөмөлдөнүүчү учууну же көзөмөлдөнүүчү учуу катары аткарыла турган учуунун бир бөлүгүн баштоого чейин алынат. Мындай уруксат тиешелүү АКБ (УВД) органына учуу планын берүү жолу менен суралат.

1-эскертүү. Учуу планы, аба кыймылын башкарууга байланыштуу болгон маневрлерди же учуунун бөлүгүн сүрөттөө зарыл болгон учурда, учуунун бир гана бөлүгүн камтышы мүмкүн. Диспетчердик уруксат учурдагы учуу планынын бир бөлүгүн гана (уруксаттын чектеринде көрсөтүлгөндөй) камтышы мүмкүн же рулдоо, конуу же учуп чыгуу сыяктуу конкреттүү маневрлерге тиешелүү болушу мүмкүн.

2-эскертүү. Эгерде диспетчердик уруксат аба кемесинин командирин канааттандырбаса, ал өзгөртүлгөн диспетчердик уруксатты сурай алат жана иш жүзүндө мүмкүнчүлүк болсо, аны ала алат.

74. Аба кемеси иш-аракеттердин кезектүүлүгүнө таасир этүүчү уруксатты сураган ар кандай учурда, ал аба кыймылын башкаруу боюнча тиешелүү органдын суроосу боюнча иш-аракеттердин кезектүүлүгүн өзгөртүү зарылдыгын негиздеген доклады сунуштайт.

75. Эгерде учуп чыгууга чейин, күйүүчү майдын запасы боюнча учуунун узактыгына жараша жана учуу учурунда жаңы диспетчердик уруксат алуу шарты менен, өзгөртүлгөн баруучу аэродромго учууну

улантуу жөнүндө чечим кабыл алынышы мүмкүн деп болжолдонсо, анда аба кыймылын башкаруунун тиешелүү органдары бул тууралуу учуу планына өзгөртүлгөн маршрут (эгер белгилүү болсо) жана өзгөртүлгөн баруучу пункт жөнүндө маалыматты киргизүү аркылуу кабарландырылат.

Эскертүү. Бул жобо, адатта, катталган баруучу аэродромдон алыс жайгашкан өзгөртүлгөн баруучу пунктка учуу үчүн жаңы диспетчердик уруксат алууну жеңилдетүүгө арналган.

76. Көзөмөлдөнүүчү аэродромдо эксплуатациялануучу аба кемеси АКБ (УВД) органы (контролдук-диспетчердик пункт) тарабынан көрсөтүлгөндө же аэродромдун учууларды аткаруу боюнча нускамасында белгиленгенде, АДПнын (аэродромдук диспетчердик пункттун) уруксатысыз маневр жасоо аянтында рулдоону баштабайт же улантайт жана бул органдын бардык көрсөтмөлөрүн аткарат.

77. 84-пунктта каралган учурларды кошпогондо, аба кемеси көзөмөлдөнүүчү учууну аткаруу үчүн берилген учурдагы учуу планынын же анын тиешелүү бөлүгүнүн талаптарын 78–81-пункттарда көрсөтүлгөн шарттарды сактоо менен аткарат. Эгерде аны өзгөртүү боюнча суроо-талап жасалбаса жана аба кыймылын башкаруунун тиешелүү органынан буга уруксат алынбаса, же аба кемесинин экипажы тарабынан тез арада иш-аракеттерди көрүүнү талап кылган өзгөчө кырдаал жаралбаса, план сакталууга тийиш. Өзгөчө кырдаалда экипаж өзгөчө ыйгарым укуктарды өзүнө алгандан кийин, кырдаал мүмкүнчүлүк берери менен тиешелүү АКТ (ОВД) органына көрүлгөн иш-аракеттер жана бул аракеттер өзгөртө ыйгарым укуктарга ылайык жасалгандыгы жөнүндө кабарлайт.

78. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органынын же тиешелүү АКБ (УВД) органынын башка көрсөтмөлөрү жок болсо, көзөмөлдөнүүчү учуулар мүмкүн болушунча төмөнкүдөй аткарылат:

а) белгиленген АКТ маршруттарында — ошол маршруттун аныкталган октук сызыгынын бою менен; же

б) башка каалаган маршрутта — түздөн-түз аэронавигациялык каражаттардын жана (же) бул маршрутту аныктоочу чекиттердин ортосунда.

79. 78-пункттун артыкчылыктан талабын эске алуу менен, бардык тарапка багытталган ОВЧ-радиомаягына (VOR) карата аныкталуучу АКТ маршрутунун тилкесинде учуп жаткан аба кемеси, негизги навигациялык маалыматты алуу үчүн артта калган аэронавигациялык каражаттан алдыдагы тиешелүү каражатка которуу чекитинде (эгер ал белгиленген болсо) же ага мүмкүн болушунча жакын жерде которулат.

80. Белгиленген же пландаштырылган маршруттан ар кандай четтөөлөр жөнүндө тиешелүү АКТ органына билдирилет.

81. Көзөмөлдөнүүчү учуу учурунда учурдагы учуу планынан четтөөлөр орун алса, төмөнкү иш-аракеттер көрүлөт:

а) *жол сызыгынан четтөө*: эгерде аба кемеси жол сызыгынан четтеп кетсе, белгиленген жол сызыгына тезирээк кайтып келүү үчүн аба кемесинин курсун оңдоо боюнча иш-аракеттер көрүлөт;

б) *АКБ органы тарабынан белгиленген Мах санынан/чыныгы аба ылдамдыгынан четтөө*: бул тууралуу маалымат токтоосуз түрдө тиешелүү АКТ органына жеткирилет;

в) *Мах санынан/чыныгы аба ылдамдыгынан четтөө*: эгерде крейсердик эшелондогу туруктуу Мах саны/чыныгы аба ылдамдыгы учурдагы учуу планында көрсөтүлгөн маанилерден $\pm 0,02$ Мах санына же андан көпкө, же ± 19 км/саатка (10 түйүн) же андан көпкө четтесе, бул тууралуу маалымат тиешелүү АКТ органына билдирилет;

г) *убакыт эсебинин өзгөрүшү*: эгерде кезектеги пландаштырылган контролдук пункттан, учуу-маалыматтык районунун чек арасынан учуп өтүү убактысынын эсеби же баруучу аэродромго келүү убактысы (кайсынысы биринчи болгонуна жараша) аба кыймылы кызматына мурда кабарланган убакыттан 2 мүнөттөн ашыкка же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан же регионалдык аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде белгиленген башка чондукка айырмаланса, учуу экипажы мүмкүн болушунча тезирээк тиешелүү АКТ органына кайра каралган болжолдуу убакыт жөнүндө кабарлайт. ADS-C камтылган аба мейкиндигинде ADS-C жабдуусу иштеп жаткан учурлар буга кирбейт.

82. ADS-C тейлөөсү көрсөтүлүп жана ADS-C жабдуусу иштеп жаткан учурда, качан гана ADS-тин үзгүлтүксүз эмес билдирүүлөрдү берүү контракттында көрсөтүлгөн чектен тышкары өзгөрүүлөр болсо, бул тууралуу маалымат берүү линиясы аркылуу АКТ органына автоматтык түрдө билдирилет.

83. Учурдагы учуу планын өзгөртүүгө суроо-талап төмөнкү маалыматтарды камтыйт:

а) *крейсердик эшелонду өзгөртүү*: аба кемесинин таануу индекси, суралып жаткан жаңы крейсердик эшелон жана ушул эшелондогу крейсердик Мах саны/чыныгы аба ылдамдыгы; (зарыл болсо) кийинки билдирүү берүү пункттарынан же учуу-маалыматтык районунун чек араларынан учуп өтүү убактысынын кайра каралган эсеби;

б) *Мах санын/чыныгы аба ылдамдыгын өзгөртүү*: аба кемесинин таануу индекси; суралып жаткан Мах саны/суралып жаткан чыныгы аба ылдамдыгы;

в) *маршрутту өзгөртүү*:

1) *баруучу пункт өзгөрбөсө*: аба кемесинин таануу индекси, учууну аткаруу эрежелери, жаңы учуу маршрутунун сүрөттөлүшү (маршруттагы суралып жаткан өзгөрүүлөр баштала турган жерден баштап учуу планына тиешелүү маалыматтарды кошо алганда); убакыттын кайра каралган эсеби; ишке тиешелүү каалаган маалымат;

2) *баруучу пункт өзгөртүлсө*: аба кемесинин таануу индекси, учууну аткаруу эрежелери, кайра каралган баруучу аэродромго чейинки маршруттун сүрөттөлүшү (маршруттагы суралып жаткан өзгөрүүлөр баштала турган жерден баштап учуу планына тиешелүү маалыматтарды кошо алганда); убакыттын кайра каралган эсеби, запастык аэродромдор, ишке тиешелүү башка каалаган маалымат.

84. Аба ырайынын шарттары ВМУ (визуалдык метеорологиялык шарттар) минимумдарынан төмөн начарлаганда. ВМУда учурдагы учуу планына ылайык аткарылып жаткан учууну улантуу мүмкүн эместиги айкын болгондо, ВУЭ (ПВП) боюнча көзөмөлдөнүүчү учууну аткарган аба кемеси:

а) баруучу пунктка же запастык аэродромго чейин ВМУда учууну улантууга же диспетчердик уруксат талап кылынган аба мейкиндигинен чыгууга мүмкүндүк берүүчү өзгөртүлгөн уруксатты сурайт; же

б) эгерде «а» пунктчасына ылайык өзгөртүлгөн уруксатты алуу мүмкүн болбосо, аба кемеси ВМУда учууну улантат жана кабыл алынган чечим жөнүндө (тиешелүү аба мейкиндигинен чыгуу же бул үчүн эң жакын ылайыктуу аэродромго конуу жөнүндө) АКБ (УВД) органына билдирет; же

в) эгерде учуу диспетчердик зонанын чегинде аткарылып жатса, атайын ВУЭ (СПВП) боюнча учууну аткарууга уруксат сурайт; же

г) приборлор боюнча учууну аткарууга уруксат сурайт.

85. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органы тарабынан башкача каралбаган учурларда, көзөмөлдөнүүчү учууну аткарган аба кемеси тиешелүү АКТ органына ар бир белгиленген милдеттүү контролдук пункттан учуп өтүү убактысы жана бийиктиги жөнүндө, ошондой эле башка талап кылынган маалыматтарды билдирет. Турган орду жөнүндө билдирүүлөр (донесения о местоположении) ошондой эле тиешелүү АКТ органынын суроосу боюнча кошумча контролдук пункттардан учуп өткөндө да берилет. Белгиленген контролдук пункттар жок болгондо, турган орду жөнүндө билдирүүлөр тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан белгиленген убакыт аралыгында берилет.

86. Көзөмөлдөнүүчү учууларды аткарган жана маалымат берүү линиясы аркылуу тиешелүү АКТ органына турган орду жөнүндө маалымат берип жаткан аба кемелери, турган орду жөнүндө үн аркылуу билдирүүлөрдү суроо-талап болгондо гана беришет.

Эскертүү. «Кыргыз Республикасында аба кыймылын уюштуруу жол-жоболору» документинде экинчилик обзордук радиолокатордун С режиминде же ADS-B жардамы менен барометрдик бийиктик жөнүндө маалымат берүү, турган орду жөнүндө билдирүүдөгү деңгээл тууралуу маалыматка болгон талапты кайсы шарттарда канааттандыраары баяндалган.

87. Диспетчердик тейлөөгө болгон зарылдык бүткөндөн кийин, көзөмөлдөнүүчү аэродромго конуу аткарылган учурларды кошпогондо, көзөмөлдөнүүчү учууну аткарган аба кемеси бул тууралуу токтоосуз түрдө тиешелүү АКБ (УВД) органына билдирет.

88. Көзөмөлдөнүүчү учууну аткарган аба кемеси АКБ (УВД) органынын тиешелүү «аба – жер» үн байланыш каналын тынымсыз угууну жүзөгө ашырат жана зарылчылыкка жараша ал менен эки тараптуу байланыш орнотот. Көзөмөлдөнүүчү аэродромдун үстүндөгү аэродромдук кыймылдын курамдык бөлүгү болуп саналган аба кемелерине карата

тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органы тарабынан башкача белгиленген учурлар буга кирбейт.

1-эскертүү. «Аба – жер» үн алмашуусун тынымсыз угуу талабын аткаруу үчүн SELCAL тандалма чакыруу тутуму же ушул сыяктуу автоматтык сигналдык түзүлүштөр колдонулушу мүмкүн.

2-эскертүү. Маалыматтарды берүү линиясы (CPDLC) аркылуу «диспетчер – учкуч» байланышы орнотулгандан кийин, аба кемесинин «аба – жер» үн алмашуусун угуу талабы күчүндө калат.

89. Радиобайланыш иштен чыккан учурда, аба кемеси бардык колдо болгон каражаттарды колдонуу менен тиешелүү АКБ органы менен байланыш орнотууга аракет кылат. Мындан тышкары, көзөмөлдөнүүчү аэродромдун үстүндөгү аэродромдук кыймылдын бөлүгү болуп саналган аба кемелери визуалдык сигналдар аркылуу берилиши мүмкүн болгон көрсөтмөлөргө көз салат.

90. Визуалдык метеорологиялык шарттарда (ВМУ) радиобайланыш иштен чыккан учурда аба кемеси:

а) ВМУда учууну улантат, бул үчүн эң жакын ылайыктуу аэродромго конууну аткарат жана маалыматты эң тез берүү каражаттарынын жардамы менен тиешелүү АКТ органына өзүнүн келгени тууралуу билдирет;

б) эгерде максатка ылайык деп эсептелсе, ПУЭ (ППП) боюнча учууну ушул Эрежелердин 91-пунктунун талаптарына ылайык аяктайт.

91. Прибордук метеорологиялык шарттарда радиобайланыш иштен чыккан учурда же ПУЭ боюнча учууну аткарган учкуч учууну 90-пункттун «а» тармакчасына ылайык аяктоону максатсыз деп эсептегенде, аба кемеси:

а) эгерде регионалдык аэронавигациялык макулдашуунун негизинде башкача белгиленбесе, аба кыймылын башкаруу радиолокаторду колдонбостон ишке ашырылуучу аба мейкиндигинде: акыркы берилген ылдамдыкты жана эшелонду же минималдуу абсолюттук учуу бийиктигин (эгер ал жогору болсо), учуу экипажы милдеттүү билдирүү пунктунда өзүнүн турган ордун билдире албай калгандан кийин 20 мүнөт бою сактайт жана андан кийин эшелонду жана ылдамдыкты берилген учуу планына ылайык оңдойт;

б) аба кыймылын башкаруу үчүн радиолокатор колдонулган аба мейкиндигинде: акыркы берилген ылдамдыкты жана эшелонду же минималдуу абсолюттук учуу бийиктигин (эгер ал жогору болсо), төмөнкүлөрдөн кийин 7 мүнөт бою сактайт:

1) акыркы берилген эшелонго же минималдуу абсолюттук учуу бийиктигине жеткен убакыттан кийин; же

2) кабыл алгыч-бергичте (приемоответчик) 7600 коду коюлган убакыттан кийин; же

3) учуу экипажы милдеттүү билдирүү пунктунда өзүнүн турган ордун билдире албай калгандан кийин; (кайсынысы кечирээк болгонуна жараша) жана андан кийин эшелонду жана ылдамдыкты берилген учуу планына ылайык оңдойт;

в) радиолокатордук багыттоодо (наведение) же АКБ органынын RNAV колдонуу менен четтөөнү аткаруу көрсөтмөсүн алганда, белгиленген чектөөсүз, учурдагы учуу планында каралган маршрутка кийинки негизги чекиттен кечикпестен чыгат (мында колдонулуучу минималдуу абсолюттук учуу бийиктигин эске алат);

г) учурдагы учуу планы боюнча маршрут боюнча учууну баруучу аэродромду тейлеген тиешелүү белгиленген навигациялык каражатка же контролдук чекитке чейин улантат жана ушул пункттун төмөнкү «д» тармакчасынын жоболорун сактоо зарыл болсо, төмөндөөнү баштаганга чейин ушул каражаттын же чекиттин үстүндө күтүү режиминде учууну аткарат;

д) төмөндөөнү «г» тармакчасында аталган навигациялык каражаттан же контролдук чекиттен акыркы жолу алынган жана тастыкталган конгонго кирүүнүн күтүлгөн убактысында (EAT) же ага мүмкүн болушунча жакын убакытта баштайт. Эгерде конгонго кирүүнүн болжолдуу убактысы алынбаса жана тастыкталбаса, төмөндөөнү учурдагы учуу планында көрсөтүлгөн келүү убактысында же ага мүмкүн болушунча жакын убакытта баштайт;

е) ушул навигациялык каражат же контролдук чекит үчүн белгиленген тартипке ылайык ПУЭ боюнча нормалдуу конгонго кирүүнү аткарат; жана

ж) мүмкүнчүлүккө жараша «д» тармакчасында аталган келүү убактысынан же акыркы тастыкталган конгонго кирүүнүн болжолдуу убактысынан кийин (кайсынысы кечирээк болсо) 30 мүнөттүн ичинде конууну ишке ашырат.

1-эскертүү. Бул аба мейкиндигиндеги башка учууларды диспетчердик тейлөө менен камсыз кылууда, байланышы иштен чыккан аба кемеси 91-пунктта баяндалган эрежелерди сактайт деп болжолдонот. 2-эскертүү. Ошондой эле 108-пунктту караңыз.

§ 8. Мыйзамсыз кийлигишүү

92. Мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси болгон аба кемеси, АКТ (ОВД) органына бул факт тууралуу, ага байланыштуу бардык маанилүү жагдайлар жана ушул жагдайлардан улам келип чыккан учурдагы учуу планынан ар кандай четтөөлөр жөнүндө кабарлоо үчүн чараларды көрөт. Бул АКТ органына мындай аба кемесине карата иш-аракеттердин артыкчылыгын камсыз кылууга жана анын башка аба кемелери менен конфликттик кырдаалдардын жаралуу мүмкүнчүлүгүн минималдаштырууга жол берет.

1-эскертүү. Мыйзамсыз кийлигишүү учурундагы АКТ органдарынын милдеттери Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-11. Аба кыймылын тейлөө» авиациялык эрежелеринде баяндалган.

2-эскертүү. Ушул Эрежелердин 5-тиркемесинде мыйзамсыз кийлигишүү орун алып, бирок аба кемеси бул факт жөнүндө АКТны кабарлай албай калган учурлар үчүн нускамалык материал камтылган.

3-эскертүү. Экинчилик обзордук радиолокатор (ВОРЛ), ADS-B жана ADS-C жабдуулары бар, мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси болгон аба кемелеринин бортунда көрүлүүчү иш-аракеттердин тартиби Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-11. Аба кыймылын тейлөө» авиациялык эрежелери, «Кыргыз Республикасында аба кыймылын уюштуруу жол-жоболору» документи жана ИКАОнун Doc 8168 (PANS-OPS) документи менен белгиленет.

4-эскертүү. CPDLC жабдуусу бар, мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси болгон аба кемелеринин бортунда көрүлүүчү иш-аракеттердин тартиби Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-11. Аба кыймылын тейлөө» авиациялык эрежелери жана «Кыргыз Республикасында аба кыймылын уюштуруу жол-жоболору» документи менен белгиленет; нускамалык материал ИКАОнун Doc 9694 «Аба кыймылын тейлөө максатында маалыматтарды берүү линияларын колдонуу боюнча колдонмо» документининде камтылган.

93. Эгерде аба кемеси мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси болуп калса, аба кемесинин командири, эгерде борттогу жагдай башканы талап кылбаса, эң жакын ылайыктуу аэродромго же ыйгарым укуктуу мамлекеттик орган тарабынан дайындалган атайын аэродромго мүмкүн болушунча кыска мөөнөттө конууну ишке ашыруу үчүн чараларды көрөт.

1-эскертүү. Мыйзамсыз кийлигишүүнүн объектиси болгон жана жерде турган аба кемесине карата мамлекеттин ыйгарым укуктуу органдарынын иш-аракеттерине тиешелүү талаптар Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-17. Авиациялык коопсуздук» авиациялык эрежелеринде баяндалган.

2-эскертүү. Ушул Эрежелердин 11-пунктун караңыз

§ 9. Кармап калуу

Эскертүү. Бул контексттеги «кармап калуу» (перехват) термини ИКАОнун «Эл аралык авиациялык жана деңиздик издөө жана куткаруу боюнча колдонмосунун» (IAMSAR) (Doc 9731) II жана III томдорунун жоболоруна ылайык, кырсыкка учураган аба кемелеринин суроо-талабы боюнча аткарылуучу кармап калуу жана коштоп жүрүүнү камтыбайт

94. Жарандык аба кемелерин кармап калуу потенциалдуу кооптуу болуп саналат. Кармап калууну аткарууда ушул Эрежелердин 1- жана 2-тиркемелеринде келтирилген визуалдык сигналдар жана кармап калуу жол-жоболору колдонулууга тийиш жана аларды колдонуунун бирдейлиги камсыз кылынышы керек.

95. Жарандык аба кемесинин командири, ал кармап калуунун объектиси болуп калган учурда, ушул Эрежелердин 2-тиркемесинде камтылган эрежелерди жана жол-жоболорду сактайт

Эскертүү. Ошондой эле ушул Эрежелердин 3-бөлүмүнүн 6-пунктун жана 5-параграфын караңыз.

§ 10. ВМУдагы көрүү мүмкүнчүлүгүнүн жана булуттарга чейинки аралыктын минималдуу маанилери

96. ВМУда (визуалдык метеорологиялык шарттарда) көрүү мүмкүнчүлүгүнүн жана булуттарга чейинки аралыктын минималдуу маанилери 3.1-таблицада көрсөтүлгөн

3.1-таблица*

Абсолюттук бийиктиктердин диапозону	Аба мейкиндигинин классы	Учуудагы көрүү мүмкүнчүлүгү	Булуттарга чейинки аралык	
			Горизонталдык багытта	Вертикалдык багытта
Абсолюттук орточо деңиз деңгээлинен (AMSL) 10 000 фут (3050 м) бийиктикте жана	A***BCDEFG	8 км	1500 м	1000 фут (300 м)
AMSLден 10 000 фут (3050 м) төмөн жана AMSLден 3 000 фут (900 м) жогору, же жергиликтүү жер деңгээлинен 1 000 фут (300 м) жогору (кайсы чондук жогору болсо, ошого жараша)	A***BCDEFG	5 км	1500 м	1000 фут (300 м)
AMSLден 3000 фут (900 м) бийиктикте жана андан төмөн, же жергиликтүү жер деңгээлинен 1000 фут (300 м) төмөн (кайсы чондук жогору болсо, ошого жараша)	A***BCDE	5 км	1500 м	1000 фут (300 м)
	FG	5 км**	Булуттар жок болгондо жана жердин же суунун бети көрүнүп турган шартта:	
<p>* Эгерде өтүү абсолюттук бийиктиги (высота перехода) AMSLден 10 000 фут (3 050 м) бийиктиктен аз болсо, 10 000 фут (3 050 м) бийиктиктин ордуна 100-учуу эшелонун (FL100) колдонуу керек.</p> <p>** Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органынын көрсөтмөсү боюнча F жана G классындагы аба мейкиндигинде:</p> <p>а) чуулар учуудагы көрүү мүмкүнчүлүгү 1 500 метрден кем эмес болгонго чейин төмөндөгөн шартта аткарылышы мүмкүн:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) кагылышууну болтурбоо үчүн башка аба кемелерин же кандайдыр бир тоскоолдуктарды өз убагында байкоого боло турган ылдамдыктарда; же 2) башка аба кемелери менен кездешүү ыктымалдыгы, адатта, аз болгон шарттарда, мисалы, аба кыймылынын интенсивдүүлүгү төмөн зоналарда жана төмөн бийиктиктерде атайын авиациялык иштерди аткаруу учурунда; <p>б) тик учактардын учуулары, эгерде алар кагылышууну болтурбоо үчүн башка аба кемелерин же кандайдыр бир тоскоолдуктарды өз убагында байкоого боло турган ылдамдыкта маневр жасап жатышса, учуудагы көрүү мүмкүнчүлүгү 1 500 метрден аз болгон шартта да аткарылышы мүмкүн.</p> <p>*** А классындагы аба мейкиндиги үчүн ВМУ минимумдары учкучтарга маалымат катары киргизилген жана бул А классындагы аба мейкиндигинде ВУЭ (ПВП) боюнча учууларга уруксат берилгендигин билдирбейт</p>				

4-бөлүм. Визуалдык учуу эрежелери — ВУЭ

97. Атайын ВУЭ учууларын кошпогондо, ВУЭ боюнча учуулар 3.1-таблицада көрсөтүлгөн маанилерге барабар же андан ашкан көрүү мүмкүнчүлүгү жана булуттарга чейинки аралык шартында аткарылат.

98. Аба кыймылын башкаруу органынан алынган диспетчердик уруксат болгон учурларды кошпогондо, төмөнкү шарттарда диспетчердик зонанын чегинде жайгашкан аэродромго учуп чыгуу же конуу, же аэродромдук кыймыл зонасына же кыймыл схемасына кирүү аткарылбайт:

а) булуттардын төмөнкү чегинин бийиктиги 1500 футтан (450 м) аз болсо; же

б) жердеги көрүү мүмкүнчүлүгү 5 кмден аз болсо.

99. Күн баткандан күн чыкканга чейинки мезгил аралыгында же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органы тарабынан белгиленген башка убакыт аралыгында ВУЭ боюнча учуулар ошол орган тарабынан белгиленген шарттарга ылайык аткарылат.

100. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын уруксаты жок болсо, ВУЭ боюнча учуулар төмөнкүлөрдөн жогору аткарылбайт:

а) 200-учуу эшелонунан (FL200) жогору;

б) үнгө жакын жана үндөн тез ылдамдыктарда.

101. 290-учуу эшелонунан жогору 1000 футтук (300 м) минималдуу вертикалдык эшелондоштуруу колдонулган райондордо, 290-эшелондон (FL290) жогору ВУЭ боюнча учууларды аткарууга уруксат берилбейт.

102. Учуп чыгуу же конуу учурунда зарыл болгон учурларды же тиешелүү ыйгарым укуктуу орган тарабынан уруксат берилген учурларды кошпогондо, ВУЭ боюнча учуулар төмөнкүдөй аткарылбайт:

а) ири шаарлардын калк жыш жайгашкан райондорунун, шаарлардын же конуштардын үстүнөн, же ачык асмандагы адамдардын топторунун үстүнөн — аба кемесинен 600 м радиустагы эң бийик тоскоолдуктан 1000 футтан (300 м) аз бийиктикте;

б) «а» пунктчасында аталгандардан башка каалаган райондордо — жердин же суунун бетинен 500 футтан (150 м) аз бийиктикте. Эскертүү. Ошондой эле 14-пунктту караңыз.

103. Диспетчердик уруксаттарда же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органынын көрсөтмөлөрүндө башкача белгиленбесе, жердин же суунун бетинен 3000 футтан (900 м) жогору же башка белгиленген деңгээлден жогору бийиктикте ВУЭ боюнча горизонталдык крейсердик учуулар, ушул Эрежелердин 3-тиркемесиндеги крейсердик эшелондордун таблицасына ылайык, жол сызыгына туура келген крейсердик эшелондо аткарылат.

104. ВУЭ боюнча учуулар төмөнкү учурларда ушул Эрежелердин 3-бөлүмүнүн 7-параграфынын жоболорун сактоо менен аткарылат:

а) алар В, С жана D классындагы аба мейкиндигинин чегинде аткарылганда;

б) алар көзөмөлдөнүүчү аэродромдордогу аэродромдук кыймылдын курамдык бөлүгү болгондо; же

в) алар атайын ВУЭ учуулары катары аткарылганда.

105. Тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан белгиленген райондордун чегинде, же ошол райондорго кирүүдө же маршруттардын боюнда ВУЭ боюнча учууну аткарууда, «аба – жер» үн байланыш каналын тынымсыз угуу жүзөгө ашырылат жана аба кемесинин турган орду жөнүндө билдирүүлөр берилет. Эскертүү. Ошондой эле 88-пункттун эскертүүлөрүн караңыз.

106. Визуалдык учуу эрежелери боюнча учууну аткарып жаткан жана приборлор боюнча учуу эрежелерине (ПУЭ/ППП) өтүүнү ниет кылган аба кемеси төмөнкү иш-аракеттерди көрөт:

а) эгерде учуу планы берилген болсо, учурдагы учуу планына киргизилиши керек болгон зарыл өзгөртүүлөр жөнүндө билдирет; же

б) 52-пункттун талаптарына ылайык, тиешелүү АКТ органына учуу планын берет жана көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинде ПУЭ боюнча учууга өтүүгө чейин уруксат алат.

5-бөлүм. ПУЭ (ППП) боюнча учуу эрежелери

§ 1. Бардык ПУЭ (ППП) учууларына карата колдонулуучу эрежелер

107. Аба кемелерине маршрут боюнча учууну аткаруу үчүн зарыл болгон тиешелүү приборлор жана навигациялык жабдуулар орнотулат.

108. ПУЭ боюнча учуулар, учуп чыгуу же конуу учурунда зарыл болгон учурларды же тиешелүү ыйгарым укуктуу органдын атайын уруксаты бар учурларды кошпогондо, аймагында учуу аткарылып жаткан мамлекет тарабынан белгиленген минималдуу абсолюттук учуу бийиктигинен төмөн эмес бийиктикте аткарылат. Мындай минималдуу бийиктик белгиленбеген жерлерде ПУЭ боюнча учуулар төмөнкүдөй бийиктиктен кем эмес деңгээлде аткарылат:

а) тоолуу райондордун үстүнөн учууда — жол сызыгынын каалаган чекитинен 8 км радиустагы эң бийик тоскоолдуктан 600 м (2000 фут) жогору;

б) ушул пункттун (а) пунктчасында көрсөтүлгөндөн башка бардык учурларда — жол сызыгынын каалаган чекитинен 8 км радиустагы эң бийик тоскоолдуктан 300 м (1000 фут) жогору.

1-эскертүү. Аба кемесинин болжолдуу турган ордун аныктоодо жердеги жана аба кемесинин бортундагы навигациялык жабдуулардын тактыгы эске алынат.

2-эскертүү. Ошондой эле 14-пунктту караңыз.

109. ПУЭ боюнча учуудан ВУЭ (ПВП) боюнча учууга өтүүдө, аба кемеси кабыл алынган чечим жана учурдагы учуу планына киргизилген тиешелүү өзгөртүүлөр жөнүндө АКТ (ОВД) органына атайын билдирет.

110. ПУЭ боюнча учууну аткарып жаткан аба кемеси ВМУ (визуалдык метеорологиялык шарттар) шартында болсо же мындай

шарттарга туш болсо, эгерде учуу жетиштүү узак убакыт бою туруктуу ВМУда аткарылары болжолдонбосо жана бул шарттарда учууну аткаруу ниети болбосо, ПУЭ боюнча учууну токтотпойт.

§ 2. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигиндеги ПУЭ (ППП) учуулары

111. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинде ПУЭ боюнча учууларды аткарууда ушул Эрежелердин 3-бөлүмүнүн 7-параграфынын жоболору сакталат.

112. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинде крейсердик режимдеги ПУЭ учуулары крейсердик эшелондо, же крейсердик режимде бийиктик алууга уруксат алынган учурда — төмөнкүлөрдүн негизинде тандалган эки эшелондун ортосунда же эшелондон жогору аткарылат:

а) ушул Эрежелердин 3-тиркемесиндеги крейсердик эшелондордун таблицаларынын; же

б) 410-учуу эшелонунан (FL410) жогору учуулар үчүн ушул Эрежелердин 3-тиркемесинде каралган крейсердик эшелондордун өзгөртүлгөн таблицасынын негизинде.

Диспетчердик уруксатта башка көрсөтмөлөр болгондо же тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органынын аэронавигациялык маалымат жыйнагында (AIP) жарыяланган көрсөтмөлөрү болгон учурларды кошпогондо, жогоруда аталган 3-тиркемеде көрсөтүлгөн «эшелондорду жол сызыгына (линия пути) ылайык келтирүү» талабы колдонулбайт.

§ 3. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинен тышкары ПУЭ (ППП) учуулары

113. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинен тышкары ПУЭ боюнча горизонталдык учуулар жол сызыгына (линия пути) ылайык төмөнкүлөрдө көрсөтүлгөн крейсердик эшелондордо аткарылат:

а) ушул Эрежелердин 3-тиркемесиндеги крейсердик эшелондордун таблицаларына ылайык. Орточо деңиз деңгээлинен 900 м (3000 фут) бийиктикте же андан төмөн учуулар үчүн тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ (ОВД) органы тарабынан башка көрсөтмөлөр берилген учурлар буга кирбейт; же

б) 410-учуу эшелонунан (FL410) жогору учуулар үчүн ушул Эрежелердин 3-тиркемесинде каралган крейсердик эшелондордун өзгөртүлгөн таблицасына ылайык.

Эскертүү. Бул талап үндөн тез ылдамдыкта учуп жаткан аба кемелеринин крейсердик режимде бийиктик алуусуна (cruise climb) тоскоолдук кылбайт.

114. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинен тышкары, бирок ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан белгиленген райондун чегинде, ошол районго кирүүдө же белгиленген маршрут боюнча ПУЭ учууларын аткарууда, учуу-маалыматтык тейлөөсүн көрсөтүүчү АКТ органы менен

«аба-жер» радиобайланыш каналын угуу жүзөгө ашырылат жана зарыл болгон учурда ал менен радиобайланыш орнотулат.

Эскертүү. Ошондой эле 88-пункттун эскертүүлөрүн караңыз.

115. Көзөмөлдөнүүчү аба мейкиндигинен тышкары ПУЭ боюнча учууларда, эгерде тиешелүү ыйгарым укуктуу АКТ органы тарабынан төмөнкүлөр талап кылынса:

а) учуу планын берүү;

б) «аба-жер» радиобайланыш каналын угуу жана зарыл болсо учуу-маалыматтык тейлөөсүн көрсөтүүчү АКТ органы менен байланыш орнотуу; анда аба кемесинин турган орду жөнүндө билдирүүлөр (донесения о местоположении) көзөмөлдөнүүчү учуулар үчүн белгиленген 85 жана 86-пункттардын талаптарына ылайык берилет.

6-бөлүм. Пилотсуз учуучу аппараттардын (УУА) учууларын аткаруу эрежелери

§1. Жалпы жоболор

116. Бул бөлүм учуулардын коопсуздугун камсыз кылуу, адамдардын өмүрүн жана ден соолугун коргоо, ошондой эле мүлктүн жана айлана-чөйрөнүн сакталышын камсыз кылуу максатында Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинде пилотсуз учуучу аппараттардын (мындан ары – УУА) учууларын аткаруу эрежелерин белгилейт.

Эскертүү. УУАлар мамлекеттик жана жарандык болуп бөлүнөт. Бул Эрежелер Мамлекеттик авиациянын УУАларына жайылтылбайт.

117. Бул бөлүмдүн талаптары Кыргыз Республикасынын аймагында жана аба мейкиндигинде УУА учууларын ишке ашырган жеке жана юридикалык жактар үчүн милдеттүү болуп саналат.

118. УУА учуулары төмөнкүлөрдүн талаптарын сактоо менен аткарылат:

- Кыргыз Республикасынын Аба кодекси;
- Ушул Эрежелер («КРАЭ-2. Учуу эрежелери»);
- «КРАЭ-6. Аба кемелерин эксплуатациялоо» Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелеринин IV бөлүмү («Пилотсуз учуучу аппараттар»);
- Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигин колдонуу тартиби жөнүндө нускама.

§2. Учууну аткаруу үчүн жоопкерчилик

119. УУАнын учуусун коопсуз аткаруу үчүн жоопкерчилик учууну түздөн-түз алыстан башкарган УУАнын операторуна/тышкы учкучуна жүктөлөт. УУАнын менчик ээси (ээси) УУАны колдонууга жана башкарууга берүүнүн мыйзамдуулугун камсыз кылуу үчүн, анын ичинде

«КРАЭ -6. Аба кемелерин эксплуатациялоо» Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелеринин IV бөлүмүнө («Пилотсуз учуучу аппараттар») ылайык, тиешелүү укуктары, квалификациясы же даярдыгы жок адамдар тарабынан УУАнын иштетилишине жол бербөө үчүн жооп берет.

120. УУАнын оператору/тышкы учкучу төмөнкүлөргө милдеттүү: УУАны башкарууну ушул Эрежелерге жана эксплуатациялык чектөөлөргө ылайык жүзөгө ашырууга;

1) аба мейкиндигин колдонуудагы чектөөлөрдү жана шарттарды сактоого;

2) башка аба кемелери, адамдар, курулуштар жана тоскоолдуктар менен кагылышууларды алдын алуу үчүн бардык зарыл чараларды көрүүгө;

3) коопсуздукка коркунуч туулган учурда учууну токтоосуз токтотууга.

121. УУАнын учууларына төмөнкү шарттар бир убакта сакталганда гана уруксат берилет:

1) УУА белгиленген тартипте катталган (эсепке коюлган);

2) УУАнын операторунун/тышкы учкучунун тиешелүү учуу түрүн аткаруу укугун тастыктаган колдонуудагы документтери бар;

3) мыйзамдарда белгиленген учурларды кошпогондо, Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигин колдонууга уруксат алынган;

4) учуулардын коопсуздугу, адамдардын өмүрүн жана ден соолугун коргоо, мүлктү жана айлана-чөйрөнү коргоо боюнча талаптар аткарылган.

122. Эгерде УУАнын техникалык абалы же эксплуатациялоо шарттары учуунун коопсуз аткарылышын камсыз кылбаса, анда ал учууга киргизилбейт.

§3. УУА учууларынын классификациясы

123. УУА учуулары төмөнкүдөй классификацияланат:

1) тышкы учкучтун түздөн-түз көрүү чегиндеги учуулар (VLOS);

2) тышкы учкучтун түздөн-түз көрүү чегинен тышкары учуулар (BVLOS);

3) автоматташтырылган жана автономдуу учуулар;

4) башкарылуучу (пилоттолуучу) аба кемелери менен бирлешкен операциялар.

124. УУА учууларынын эксплуатациялоо шарттары жана тобокелдик деңгээли төмөнкүлөрдү эске алуу менен аныкталат:

1) учуу аткарылуучу район жана аба мейкиндигинин категориясы;

2) учуунун бийиктиги жана профили, тоскоолдуктардын бардыгы жана курулуштардын жыштыгы;

3) адамдардан, транспорттук агымдардан жана инфраструктура объекттеринен алыстыгы;

4) УУАнын техникалык мүнөздөмөлөрү жана колдонулуучу функциялары (автоматташтыруу, автономдуулук, ордунда кармап туруу/кайтып келүү функциялары, гео-чектөө (геоограждение) ж.б.);

5) аба кыймылын тейлөө (АКТ/ОВД) органдары менен өз ара аракеттенүү зарылчылыгы.

125. Учуулардын ар бир түрүн аткаруунун шарттары, анын ичинде бийиктик, учуу алыстыгы, метеорологиялык шарттар боюнча чектөөлөр жана аба кыймылын тейлөө органдары менен өз ара аракеттенүү тартиби ушул Эрежелер, Кыргыз Республикасынын башка авиациялык эрежелери, ошондой эле жарандык авиация жаатындагы ыйгарым укуктуу органдын актылары менен белгиленет.

§4. Кагылышууларды алдын алуу эрежелери

126. УУА учуулары башкарылуучу (пилоттолуучу) аба кемелери, башка УУАлар, тоскоолдуктар жана жердеги объекттер менен кагылышуу коркунучун болтурбай тургандай, ошондой эле адамдардын өмүрүнө жана ден соолугуна коркунуч келтирбей, мүлккө жана айлана-чөйрөгө зыян келтирбей тургандай тартипте аткарылышы керек.

127. УУА учууларын аткарууда аба мейкиндигин колдонуу артыкчылыгына (приоритетине), алардын дайындалышына жана учуунун мүнөзүнө карабастан, бардык башкарылуучу (пилоттолуучу) аба кемелери ээ. Буга атайын, санитардык-медициналык, издөө-куткаруу, авариялык-куткаруу жана башка учууларды аткарган аба кемелери, ошондой эле мамлекеттик авиациянын аба кемелери кирет.

128. Бир нече УУА бир убакта учууларды аткарып жаткан учурда, артыкчылык маневр жасоо мүмкүнчүлүгү аз болгон же кыйыныраак (аялуу) абалда турган УУАга берилет.

129. Эгерде УУАлардын ортосунда артыкчылыкты аныктоодо белгисиздик жаралса, УУАнын оператору/тышкы учкучу кагылышуу коркунучун азайтуу үчүн консервативдик чараларды көрүүгө милдеттүү. Буга бийиктикти төмөндөтүү, траекторияны өзгөртүү же учууну токтоосуз токтотуу кирет.

§5. Учууларды аткаруунун минималдуу шарттары

130. УУА учууларына аппаратты коопсуз башкарууну жана көзөмөлдөөнү камсыз кылган метеорологиялык шарттарда гана уруксат берилет.

131. УУА учууларын түз көрүү чегинде (VLOS) аткарууда, УУАны визуалдык байкоо оператор/тышкы учкуч тарабынан абадагы абалды үзгүлтүксүз көзөмөлдөө шарты менен камсыз кылынат.

132. Төмөнкү учурларда УУА учууларын аткарууга тыюу салынат:

1) Көрүү мүмкүнчүлүгү, шамалдын ылдамдыгы же башка шарттар даярдоочу завод тарабынан белгиленген эксплуатациялык чектөөлөрдөн ашып кеткенде;

2) Учуунун коопсуз аткарылышын камсыз кылууга мүмкүндүк бербеген шарттарда.

§6. Түз визуалдык көрүү чегинен тышкары жана автоматташтырылган (автономдуу) учуулар

133. УУАнын тышкы учкучунун түз визуалдык көрүү чегинен тышкары (BVLOS) учууларды аткарууга, ошондой эле автоматташтырылган жана автономдуу учууларга Жарандык авиация органы тарабынан берилген, УУАнын колдонуудагы эксплуатант сертификаты бар юридикалык жактарга гана уруксат берилет.

134. Түз визуалдык көрүү чегинен тышкары учууларды, ошондой эле автоматташтырылган жана автономдуу учууларды аткарууга уруксат берүү — УУАнын эксплуатантынын эксплуатациялык мүмкүнчүлүктөрү демонстрациялык (көрсөтмөлүү) учууну өткөрүү аркылуу тастыкталгандан кийин ишке ашырылат.

135. Демонстрациялык учуу эксплуатанттын төмөнкү жөндөмдүүлүктөрүн тастыктоо максатында өткөрүлөт:

1) билдирилген эксплуатациялык шарттарда УУАны коопсуз башкарууну камсыз кылуу;

2) башкарууну, байланышты же навигацияны жоготууга байланыштуу тобокелдиктерди натыйжалуу башкаруу;

3) штаттан тышкары кырдаалдар жаралган учурда учууну аткаруу жана аны коопсуз аяктоо.

136. Түз визуалдык көрүү чегинен тышкары учуулар үчүн, ошондой эле автоматташтырылган жана автономдуу учуулар үчүн колдонулуучу УУАлар учуунун коопсуз аткарылышын жана аякташын камсыз кылуучу резервдик тутумдар менен жабдылышы керек, анын ичинде:

1) командалык-башкаруу байланышынын туруктуулугу, анын ичинде антенналарды, байланыш каналдарын резервдөө же ретрансляторлорду колдонуу;

2) УУАны коопсуз башкаруу үчүн зарыл болгон навигациялык жана позициялык маалыматтардын сакталышы;

3) бортундагы маанилүү башкаруу тутумдарынын иштеши;

4) байланыш үзүлгөндө же жабдуулар иштен чыкканда алдын ала белгиленген жол-жоболордун автоматтык түрдө аткарылышы.

§7. Аба мейкиндигин колдонуу

137. УУА учуулары төмөнкү шарттарда аткарылат:

1) Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинде;

2) белгиленген бийиктик жана мейкиндик чектөөлөрүнүн чегинде;

3) аба мейкиндигин колдонууга берилген уруксаттын шарттарын сактоо менен;

4) Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинин классификациясын жана белгиленген зоналарды эске алуу менен («КРАЭ-б» авиациялык эрежелеринин IV бөлүмүнө ылайык).

138. УУА учуулары башкарылуучу (пилоттолуучу) аба кемелери менен коопсуз бөлүнүүнү камсыз кылган бийиктиктерде аткарылат. УУАнын башкарылуучу аба кемелери менен кагылышуу тобокелдигин жараткан бийиктиктерде учушуна жол берилбейт. Аба мейкиндигин колдонуу уруксатынын негизинде жана АКТ (ОВД) органдарынын координациясы астында аткарылган учурлар буга кирбейт.

139. Аталган учууларды аткарууда убакыттык жана (же) мейкиндик аралыктарды (интервалдарды) белгилөө жана сактоо милдеттүү болуп саналат:

а) УУА менен башкарылуучу аба кемелеринин ортосундагы минималдуу убакыттык интервал кеминде 30 мүнөттү түзөт, эгерде уруксаттын шарттарында башкача каралбаса;

б) Бир нече УУАлардын ортосундагы интервалдар кагылышууну алдын алууга тийиш, мында:

1) интервалдар учуунун мүнөздөмөсү жана районуна жараша колдонулат;

2) бир нече УУА бир убакта учканда, оператор траекторияларды бөлүштүрүүнү, артыкчылыктарды белгилөөдү жана интервалдарды туруктуу көзөмөлдөөнү камсыз кылууга милдеттүү;

3) белгисиздик жаралса же аралык жакындап кетсе, оператор токтоосуз траекторияны өзгөртүү же учууну токтотуу чараларын көрөт;

4) аба ырайы начарлаганда же жабдуулар иштен чыкканда интервалдар чоңойтулат;

5) так интервалдар Жарандык авиация органы же АКТ органдары тарабынан белгилениши мүмкүн.

140. Белгиленген бийиктиктен ашууга, уруксат берилген зонадан чыгууга же макулдашылган шарттардан четтөөгө жол берилбейт.

141. Төмөнкү учурларда УУА учууларына тыюу салынат:

1) тиешелүү уруксаты жок тыюу салынган, кооптуу жана чектелген зоналарда;

2) АКТ органы менен макулдашпастан аэродромдордун жана вертодромдордун жанында;

3) адамдар массалык түрдө чогулган жерлердин үстүнөн (мыйзамда каралган учурлардан тышкары);

4) учуунун коопсуздугун камсыз кылууга мүмкүндүк бербеген шарттарда.

§8. Аба кыймылын тейлөө органдары менен өз ара аракеттенүү

142. Аба кыймылын тейлөө (АКТ/ОВД) органдары тарабынан тейленүүчү аба мейкиндигинде УУА учууларын аткарууда УУАнын оператору/тышкы учкучу төмөнкүлөргө милдеттүү:

1) Аба кыймылын башкаруу (АКБ/УВД) органынын көрсөтмөлөрүн аткарууга;

2) АКБ органынын талабы боюнча учууну токтоосуз токтотуу мүмкүнчүлүгүн камсыз кылууга.

143. УУАны башкаруу жоголгондо, байланыш үзүлгөндө же башка штаттан тышкары кырдаалдар жаралган учурда, УУАнын оператору/тышкы учкучу бул тууралуу АКТ органына токтоосуз билдирүүгө милдеттүү.

§9. Штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдардагы иш-аракеттер

144. УУА учууларын аткарууда оператор/тышкы учкуч учуулардын коопсуздугуна, адамдардын өмүрүнө жана ден соолугуна, мүлктүн жана айлана-чөйрөнүн сакталышына таасир этүүчү штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдар жаралган учурда иш-аракеттерди көрүүгө даяр болууга милдеттүү.

145. Штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдарга төмөнкүлөр кирет (бирок алар менен чектелбейт):

1) УУАны башкарууну же туруктуу командалык-башкаруу байланышын жоготуу;

2) борттук тутумдардын, навигациялык же байланыш жабдууларынын иштен чыгышы;

3) метеорологиялык шарттардын начарлашы;

4) аба кемелери, адамдар, курулуштар же тоскоолдуктар менен кагылышуу коркунучунун жаралышы;

5) УУАнын аба мейкиндигин колдонуунун уруксат берилген шарттарынан четтөөсү.

146. Командалык-башкаруу байланышы (C2-link) үзүлгөндө, маанилүү тутумдар иштен чыкканда же коопсуз учууну улантуу мүмкүн болбогондо, оператор/тышкы учкуч ушул Эрежелерде жана эксплуатациялык документтерде каралган тартипте учууну авариялык (контингенттик) түрдө аяктоону камсыз кылууга милдеттүү.

147. Штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдар жаралган учурда оператор/тышкы учкуч төмөнкүлөргө милдеттүү:

1) учуулардын коопсуздугун, адамдардын өмүрүн жана ден соолугун камсыз кылуу артыкчылыгы (приоритети) менен иш алып барууга;

2) башкарылуучу аба кемелери жана башка УУАлар менен кооптуу жакындашууну болтурбоо боюнча чараларды көрүүгө;

3) белгиленген убакыттык жана (же) мейкиндик аралыктарды сактоого же аларды калыбына келтирүүнү камсыз кылууга;

4) зарыл болгон учурда учууну токтотууга жана анын коопсуз аякташын камсыз кылууга;

5) Жарандык авиация органынын жана АКБ (УВД) органдарынын көрсөтмөлөрү берилген учурда, аларды аткарууга.

148. Штаттан тышкары жана авариялык кырдаалдардагы иш-аракеттердин тартиби ушул Эрежелер, ошондой эле оператордун/тышкы учкучтун эксплуатациялык документтери менен аныкталат.

§10. УУА учууларын аткаруунун өзгөчө учурлары

149. Өзгөчө кырдаалдар учурунда УУА учууларын аткарууга ыйгарым укуктуу мамлекеттик органдардын чечимдеринин негизинде жөнөкөйлөтүлгөн тартипте уруксат берилет.

§11. Бузуулар жана жоопкерчилик

150. Ушул бөлүмдүн талаптарын бузуу Кыргыз Республикасынын Укук бузуулар жөнүндө кодексине жана Кыргыз Республикасынын башка ченемдик укуктук актыларына ылайык жоопкерчиликке алып келет.

Сигналдар

1-бөлүм. Кырсык жана шашылыш сигналдары

1-эскертүү. Бул Тиркеменин бир дагы жобосу кырсыкка учураган аба кемесине көңүл бурдуруу, өзүнүн турган орду жөнүндө кабарлоо жана жардам алуу үчүн анын карамагында болгон каалаган каражаттарды колдонууга тыюу салбайт.

2-эскертүү. Издөө жана куткаруу иштеринин жүрүшүндө колдонулуучу сигналдардын деталдуу сүрөттөлүшү Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-12. Издөө жана куткаруу» авиациялык эрежелеринде камтылган.

§ 1. Кырсык сигналдары

1. Биргелешип же өзүнчө берилүүчү төмөнкү сигналдар аба кемесине олуттуу жана түздөн-түз коркунуч туулуп жаткандыгын жана ал токтоосуз жардамга муктаж экендигин билдирет:

а) радиотелеграф аркылуу же сигнал берүүнүн башка каалаган ыкмасы менен берилүүчү жана SOS тобунан (Морзе алиппесинде ... — — — ...) турган сигнал;

б) үн менен айтылуучу MAYDAY сөзүнөн турган радиотелефондук кырсык сигналы;

в) маалыматтарды берүү линиясы аркылуу жөнөтүлгөн жана MAYDAY сөзүнүн маанисин билдирген кырсык жөнүндө билдирүү;

г) кыска убакыт аралыгында бирден атылуучу кызыл түстөгү жаркылдаган ракеталар же снаряддар;

д) парашюттук кызыл түстөгү жарык берүүчү бомба.

2. Кырсык сигналы төмөнкү учурларда кошулат (берилет):

- 1) кыймылдаткычтын (кыймылдаткычтардын) иштен чыгышы;
- 2) аба кемесиндеги өрт;
- 3) туруктуулуктун, башкаруунун жоголушу, аба кемесинин конструкциясынын бекемдигинин бузулушу;
- 4) авариялык төмөндөө;
- 5) кычкылтек жабдууларын колдонуу;
- 6) аба кемесин басып алуу же борттогу башка мыйзамсыз акт;
- 7) учуу экипажынын мүчөлөрүнүн же борттогу каалаган адамдын өлүмү, жаракат алышы же ден соолугунун капысынан начарлашы;
- 8) аэродромдон тышкары мажбурлап конуу;
- 9) радиобайланыштын жоголушу;
- 10) багыттан (ориентировкадан) адашуу;

11) авариялык учурларда парашюттарды колдонуу.

3. Ушул тиркеменин 2-пунктунда көрсөтүлгөн каалаган учурлар жаралганда, мындай аба кемесинин экипажы:

1) аталган аба кемесинин учуу эксплуатациялоо жетекчилигине (РЛЭ), эксплуатанттын учууларды аткаруу боюнча жетекчилигине (РПП), Кыргыз Республикасынын авиациялык эрежелеринин тиешелүү жоболоруна, ошондой эле окуя болуп жаткан аймактагы мамлекет тарабынан белгиленген эрежелерге жана жол-жоболорго ылайык иш алып барат;

2) мүмкүнчүлүккө жараша бул тууралуу АКБ (УВД) органына токтоосуз билдирет (аталган окуяга тиешелүү каалаган маалыматты кошо) жана өзүнүн иш-аракеттерин ал менен макулдашат.

4. Кырсык жөнүндө билдирүүнү берүү үчүн зарыл болгон учурда 121,5 МГц авариялык жыштыгы, ал эми деңиз кемелерине же кызматтарына суроо-талап жөнөтүүдө 2182 кГц же 4125 кГц жыштыгы колдонулат.

§ 2. Шашылыш сигналдар

5. Төмөнкү сигналдар чогуу же өзүнчө берилсе, аба кемесинде конууга мажбур кылган кыйынчылыктар болуп жатканын, бирок токтоосуз жардам талап кылынбаганын билдирет:

а) конуучу фараларды кайталап күйгүзүү жана өчүрүү; же

б) аэронавигациялык отторду импульстук аэронавигациялык оттордун иштешинен айырмаланган тартипте кайталап күйгүзүү жана өчүрүү.

6. Төмөнкү сигналдар чогуу же өзүнчө берилсе, аба кемесинде суу үстүндөгү кеменин, аба кемесинин же башка ар кандай транспорт каражатынын коопсуздугуна, ошондой эле борттогу же көрүнөө жердеги ар бир адамдын коопсуздугуна тиешелүү өтө шашылыш билдирүү бар экенин билдирет:

а) радиотелеграф аркылуу же сигнал берүүнүн башка ыкмасы менен берилген, XXX тобунан турган сигнал;

б) үн менен айтылуучу PAN, PAN сөздөрүнөн турган радиотелефондук шашылыш сигнал;

в) маалыматтарды берүү линиясы аркылуу жөнөтүлгөн жана PAN, PAN сөздөрүнүн маанисин билдирген шашылыш билдирүү.

2- бөлүм. Кармап алуу (тосуп алуу) учурунда колдонулуучу сигналдар

§ 1. Кармап алуучу аба кемеси тарабынан берилүүчү сигналдар жана кармалган аба кемесинин жооптору

П 1.1 таблицасы

Серия	КАРМАП АЛУУЧУ аба кемесинин сигналы	Мааниси	КАРМАЛГАН аба кемесинин жообу	Мааниси
1	<p>КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Кармалган аба кемесинен бир аз жогорураак, алды жагында жана, эреже катары, сол тарабында (эгер кармалган аба кемеси тик учак болсо — оң тарабында) жайгашып, аба кемесин термелдетүү жана аэронавигациялык отторду (ал эми тик учактар үчүн конуучу фараларды) бир калыпта эмес убакыт аралыгында ирмелдетүү. Сигнал кабыл алынгандыгы тастыкталгандан кийин, керектүү курска чыгуу үчүн горизонталдык тегиздикте жай гана, адатта, солго (же тик учакты кармап алуу учурунда оңго) бурулуу</p> <p>1-эскертүү. Метеорологиялык шарттар же жердин рельефи кармап алуучу аба кемесинен жогоруда 1-серияда көрсөтүлгөн өзүнүн турган ордун жана бурулуу багытын өзгөртүүнү талап кылышы мүмкүн.</p> <p>2-эскертүү. Эгерде кармалган аба кемеси кармап алуучу аба кеменин артынан ээрчүүгө үлгүрбөй жатса, кармап алуучу аба кемеси «ипподром» схемасы боюнча бир катар маневрлерди жасайт жана кармалган аба кемесинин жанынан учуп өткөн сайын аба кемесин термелдетүү менен сигнал берет деп болжолдонот</p>	Сиз кармалдыңыз. Мага ишениңиз.	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Аба кемесин термелдетүү, аэронавигациялык отторду бир калыпта эмес убакыт аралыгында ирмелдетүү жана кармап алуучу аба кемесинин артынан ээрчүү.	Түшүндүм. Ээрчийм.
2	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Кармалган аба кемесинин багыттык жолун (линия пути) кесип өтпөстөн, бийиктикти жогорулатуу менен 90° же андан ашык градуска бурулуп, кармалган аба кемесинен кескин түрдө бөлүнүп кетүү.	Жолуңузду уланта бериңиз	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Аба кемесин термелдетүү.	Түшүндүм. Улантам
3	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Шассини түшүрүү (эгер мүмкүн болсо), конуучу фараларды күйгүзүү жана колдонула турган учуп-конуу тилкесинин (УКТ) үстүнөн учуп өтүү, же болбосо, эгерде кармалган аба кемеси тик учак болсо, тик учак конуучу аянтчанын үстүнөн учуп өтүү. Тик учактар учурунда, кармап алуучу тик учак конуу аянтчасынын жанында асылып туруу (висение) режимине өтүү менен конууга кирет.	Ушул аэродромго конуңуз	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Шассини түшүрүү (эгер мүмкүн болсо), конуучу фараларды күйгүзүү жана кармап алуучу аба кемесинин артынан ээрчүү; эгерде колдонула турган учуп-конуу тилкесинин же тик учак конуучу аянтчанын үстүнөн учуп өткөндөн кийин конуу шарттары коопсуз деп эсептелсе, конууну аткарууга киришүү.	Түшүндүм. Коном.

§ 2. Кармалган аба кемеси тарабынан берилүүчү сигналдар жана кармап алуучу аба кемесинин жооптору

П 1.2 таблицасы

Серия	Кармалган аба кемесинин сигналы	Мааниси	Кармап алуучу аба кемесинин жообу	Мааниси
4	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Шассини жыюу (эгер мүмкүн болсо) жана колдонула турган учуп-конуу тилкесинин (УКТ) же тик учак конуучу аянтчанын үстүнөн аэродромдун деңгээлинен 300 м (1000 фут) бийиктиктен төмөн эмес, бирок 600 м (2000 фут) бийиктиктен жогору эмес (тик учактар үчүн 50 м (170 фут) бийиктиктен төмөн эмес, бирок 100 м (330 фут) бийиктиктен жогору эмес) бийиктикте учуп өтүүдө конуучу фараларды ирмелдетүү жана колдонула турган УКТнын же тик учак конуучу аянтчанын үстүнөн айлана боюнча учууну улантуу. Эгерде конуучу фараларды ирмелдетүү мүмкүн болбосо, борттогу башка каалаган отторду ирмелдетүү жүргүзүлөт.	Сиз көрсөткөн аэродром жараксыз	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Эгерде кармалган аба кемесинин кармап алуучу аба кемесинин артынан кошумча (запасной) аэродромго ээрчип баруусу максатка ылайык болсо, кармап алуучу аба кемеси шассисин жыйып (эгер мүмкүн болсо) жана кармап алуучу аба кемелери үчүн каралган 1-сериядагы сигналдарды колдонот.	Түшүндүм, менин артымдан ээрчиңиз
5	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Борттогу бардык отторду туруктуу түрдө күйгүзүү жана өчүрүү, бирок бул ирмелдетүү иштеп жаткан ирмелүүчү (проблесковый) оттордон айырмалангандай болушу керек.	Аткара албайм	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Кармап алуучу аба кемелери үчүн каралган 2-сериядагы сигналдарды колдонуңуз.	Түшүндүм
6	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Борттогу бардык отторду бир калыпта эмес убакыт аралыгында ирмелдетүү.	Кырсыкка учуроо абалында	КҮНДҮЗҮ же ТҮНҮ: Кармап алуучу аба кемелери үчүн каралган 2-сериядагы сигналдарды колдонуңуз.	Түшүндүм

3- бөлүм. Учууга чектөө коюлган зонада, тыюу салынган же кооптуу зонада учуп жүргөн, же ушундай зоналардын бирине багыт алган, тиешелүү уруксаты жок аба кемесин эскертүү үчүн колдонулуучу визуалдык сигналдар

7. Күндүзү же түнү: жерден 10 секунддук интервал менен атылып турган, жарылганда кызыл жана жашыл отторду же жылдызчаларды чыгарган ракеталардын сериясы. Бул сигналдар тиешелүү уруксаты жок аба кемесине учууга чектөө коюлган, тыюу салынган же кооптуу зонада учуп жүргөнүн же ушундай зоналардын бирине багыт алганын билдирет, ошондой эле бул аба кемеси мындан аркы учуусун мындай зоналардын чегинен тышкары багыттоо үчүн зарыл чараларды көрүүсү керектигин көрсөтөт.

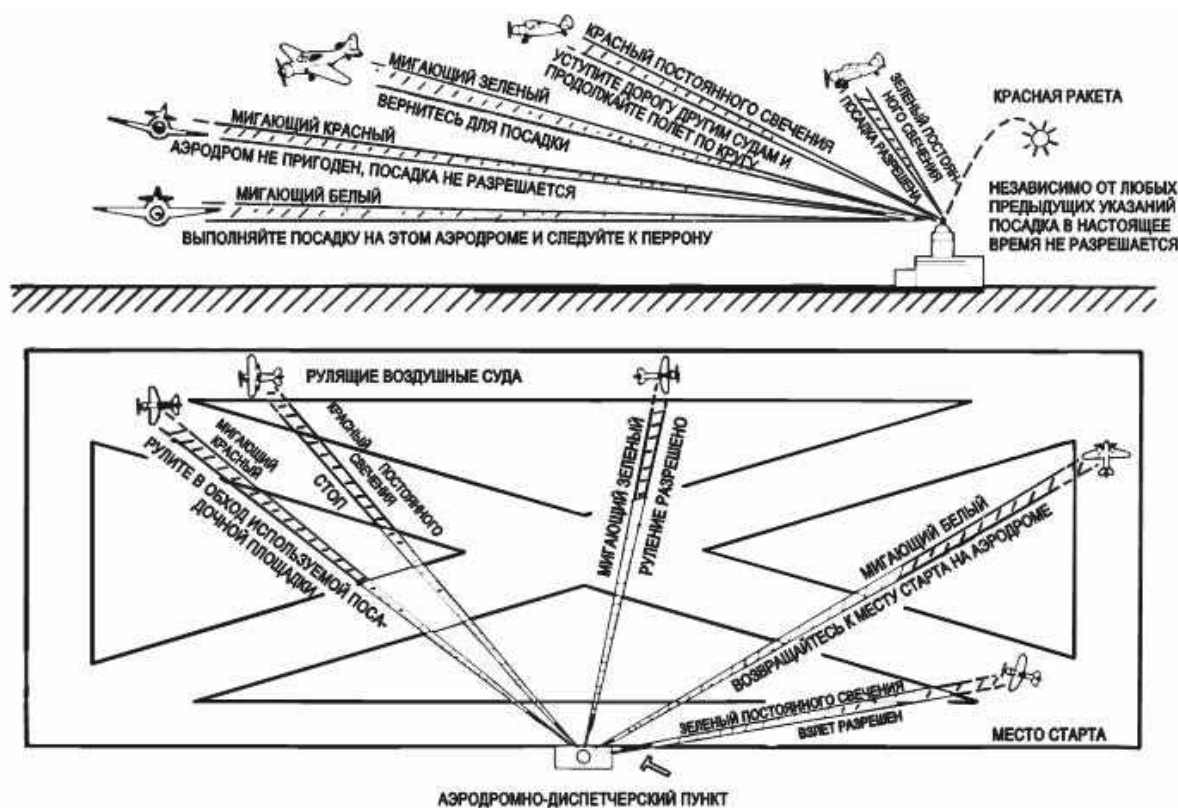
4 бөлүм. Аэродромдук кыймыл үчүн сигналдар

§ 1. Жарык берүүчү сигналдар жана ракеталар аркылуу берилүүчү сигналдар

8. Аба кемелерине берилүүчү көрсөтмөлөр

П 1.3 таблицасы

От (Жарык)		Аэродромдук диспетчердик кызмат төмөнкүлөр үчүн:	
		Учуудагы аба кемелери үчүн	Жердеги аба кемелери үчүн
Тиешелүү аба кемесин көздөй багытталган (П 1.1-сүрөтүн караңыз)	Үзгүлтүксүз жашыл	Конууга уруксат берилет	Учуп кетүүгө уруксат берилет
	Үзгүлтүксүз кызыл	Башка аба кемелерине жол бериңиз жана айлануу (круг) боюнча учууну улантыңыз	Токтоңуз
	Бир катар жашыл жаркылдоолор	Конуу үчүн кайтып келиңиз *	Рулежга (жүрүүгө) уруксат берилет
	Бир катар кызыл жаркылдоолор	Аэродром жараксыз (кооптуу), конууга уруксат берилбейт	Колдонулуп жаткан конуу аянтын айланып өтүү (рулеж)
	Бир катар ак жаркылдоолор	Бул аэродромго конуңуз жана перронго багыт алыңыз *	Аэродромдогу баштапкы (старттык) ордуңузга кайтыңыз
Кызыл ракета		Мурунку кандай гана көрсөтмөлөр болбосун, учурда конууга уруксат берилбейт	
* Конууга же рулежга (жүрүүгө) уруксат кийинчерээк же тиешелүү убакытта берилет.			



П 1.1-сүрөтү

9. Аба кемеси тарабынан сигналдардын кабыл алынгандыгын ырастоо:

а) учуу учурунда:

1) күндүзгү убакытта: Канаттарын чайпалтуу (оңго-солго кышайтуу) аркылуу.

Эскертүү. Бул сигналды үчүнчү жана төртүнчү бурулуштардын ортосундагы тилкеде жана конууга түз багытталган (посадочная прямая) учурда берүүгө болбойт (бул коопсуздук үчүн маанилүү);

2) караңгы киргенде: Конуучу фараларын эки жолу ирмелдетүү менен. Эгер фаралар орнотулбаса, аэронавигациялык отторун эки жолу күйгүзүп-өчүрүү аркылуу.

б) жерде:

1) күндүзгү убакытта: Элерондорду же багыт рулун (руль направления) кыймылдатуу аркылуу;

2) караңгы киргенде: Конуучу фараларын эки жолу ирмелдетүү менен. Эгер алар жок болсо, аэронавигациялык отторун эки жолу күйгүзүп-өчүрүү аркылуу.

§ 2. Жердеги визуалдык сигналдар

Эскертүү. Визуалдык жердеги каражаттар жөнүндө толук маалымат Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-14. Аэродромдор» Авиациялык эрежелеринде камтылган.

10. Сигналдык аянтчага жайгаштырылган, сары диагоналды бар

кызыл түстөгү горизонталдуу квадраттык сигналдык полотно (П 1.2-сүрөт), конууга тыюу салынгандыгын жана бул тыюу салуу узартылышы мүмкүн экендигин билдирет.



П 1.2-сүрөт

11. Сигналдык аянтчага жайгаштырылган, бир сары диагонали бар кызыл түстөгү горизонталдуу квадраттык сигналдык полотно (П 1.3-сүрөт), маневр жасоо аянтынын абалы канааттандыралык эмес болгондугуна байланыштуу же кандайдыр бир башка себептерден улам, конууга кирүүдө же конууда өзгөчө сактыкты сактоо зарыл экендигин билдирет.



П 1.3-сүрөт

12. Сигналдык аянтчага жайгаштырылган, ак түстөгү гантель формасындагы горизонталдуу белги (П 1.4-сүрөт), аба кемелери конууну, учуп чыгууну жана рулежду (жүрүүнү) учуп-конуу тилкесинде (ВПП) жана рулеж жолдорунда (РД) гана аткарууга тийиш экендигин билдирет.



П 1.4-сүрөт

13. Сигналдык аянтчага жайгаштырылган, тегерек бөлүктөрүнүн ар биринде тик кара сызыгы бар, ак түстөгү гантель формасындагы горизонталдуу белги (П 1.5-сүрөт), аба кемелери конууну жана учуп чыгууну учуп-конуу тилкесинде (ВПП) гана аткарууга тийиш экендигин, ал эми башка маневрлерди аткаруу ВПП жана рулеж жолдорунун (РД) чектери менен гана чектелбей тургандыгын билдирет.



П 1.5-сүрөт

14. Учуп-конуу тилкелерине жана рулеж жолдоруна же алардын бөлүктөрүнө жайгаштырылган, бир түстөгү (сары же ак) контрасттуу крест формасындагы горизонталдуу белгилер (П 1.6-сүрөт), аба кемелеринин кыймылы үчүн жараксыз зонаны билдирет.



П 1.6-сүрөт

15. Горизонталдуу ак же кызгылт сары түстөгү конуучу «Т» белгиси (П 1.7-сүрөт) аба кемелеринин конуу жана учуп чыгуу багытын көрсөтөт; алар «Т» тамгасынын узунунан кеткен бөлүгүнө параллель жана анын туурасынан кеткен бөлүгүн көздөй аткарылат. Конуучу «Т» белгиси түнкү убакытта колдонулганда, ал жарыктандырылат же ак оттор менен курчалат.



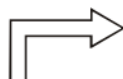
П 1.7-сүрөт

16. Аэродромдук диспетчердик пунктка (АДП) же анын жанына тик жайгаштырылган эки цифранын айкалышы (П 1.8-сүрөт), маневр жасоо аянттындагы аба кемесине магниттик компас боюнча эң жакын 10 градуска чейин тегеректелген жана ондук даражалар менен туюнтулган учуп чыгуу багытын көрсөтөт.



П 1.8-сүрөт

17. Оң тарапка айлануучу учуу багыты — Сигналдык аянтчада же учуп-конуу тилкесинин (ВПП), же болбосо колдонулуп жаткан учуу тилкесинин аягында горизонталдуу жайгаштырылган, оңго ийилген жебе формасындагы ачык түстөгү белги (П 1.9-сүрөт), конуунун алдында жана учуп чыккандан кийин бурулуштар оң тарапка аткарыла тургандыгын билдирет.



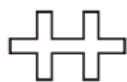
П 1.9-сүрөт

18. Сары фондо тик жайгашкан кара түстөгү «С» тамгасы (П 1.10-сүрөт), аба кыймылын тейлөөгө (ОВД) тиешелүү билдирүүлөрдү чогултуу пунктунун турган жерин билдирет.



П 1.10-сүрөт

19. Сигналдык аянтчага горизонталдуу жайгаштырылган, ак түстөгү кош крест формасындагы белги (П 1.11-сүрөт), аэродром планерлердин учуусу үчүн колдонулуп жатканын жана учурда мындай учуулар аткарылып жаткандыгын билдирет.



П 1.11-сүрөт

5- бөлүм. Жерде аба кемелеринин кыймылын жөнгө салуучу сигналдар

§ 1. Сигнальщик тарабынан аба кемесине берилүүчү сигналдар

20. Сигналдарды берүү учурунда сигнальщик жүзү менен аба кемесин карап турат жана төмөнкүдөй жайгашат:

а) **канаттары бекитилген (учактар) аба кемелери үчүн** — аба кемесинин сол тарабында, учкучка эң жакшы көрүнгөн жерде

б) **тик учактар (вертолеттор) үчүн** — учкучка эң жакшы көрүнгөн чекитте.

21. Сигналдарды түшүнүүнү жеңилдетүү үчүн, зарыл болсо, алар жарыктандырылышы мүмкүн.

22. Лопаткаларды, жарык берүүчү таякчаларды (жезл) же электр кол чырактарын колдонгондо сигналдардын мааниси өзгөрүүсүз калат.

23. Аба кемелеринин кыймылдаткычтары (двигателдери) сигнальщик аба кемесин карап турганда оңдон солго карай, же учкучтун ордуна караганда — солдон оңго карай номерленет.

24. Жылдызча (*) менен белгиленген сигналдар абада калкып туруу (висение) режиминдеги тик учактар үчүн арналган.

25. «Жезл» (таякча) термини күндүзгү убакытта колдонулуучу «флуоресценттик боёк менен капталган лопаткаларды же кол каптарды» да өзүнө камтыйт.

26. «Сигнальщик» термини «перрондук диспетчерди» да камтыйт.

27. Төмөнкү сигналдарды колдонуудан мурун, сигнальщик аба кемеси маневр жасай турган аймакта кагылышууга алып келе турган бөтөн объектилер жок экенине ынанууга милдеттүү.

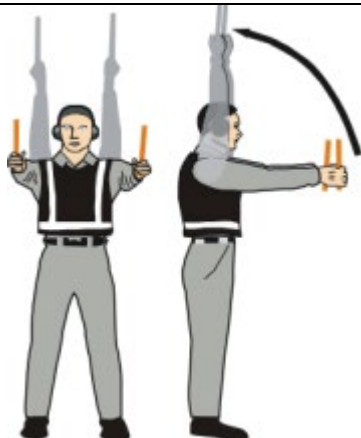
1. Капталдагы коштоочу/багыттоочу сигнал



Оң колду жезл менен баштан жогору тик көтөрүү, ал эми сол колду жезл менен денени көздөй ылдый багытталган кыймылдарды жасоо.

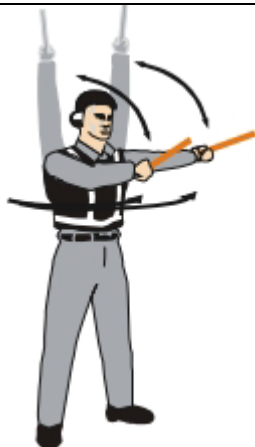
Эскертүү. Аба кемесинин канатынын учунда турган адам тарабынан берилүүчү бул сигнал, учкучка/перрондук диспетчерге/аба кемесин куйругу менен алдыга карай буксировкалоо жетекчисине аба кемесинин токтоочу жайга же токтоочу жайдан эч кандай тоскоолдуксуз жылуу мүмкүнчүлүгүн көрсөтөт.

2. Конуу галереясын көрсөтүү



Алдыга сунулган колдорду жезлдерди тик кармаган абалда баштан жогору көтөрүү.

3. Кийинки сигнальщикке карай же КДП (учууну башкаруу пункту)/жердеги кыймыл диспетчеринин көрсөтмөсүнө ылайык жүрүү



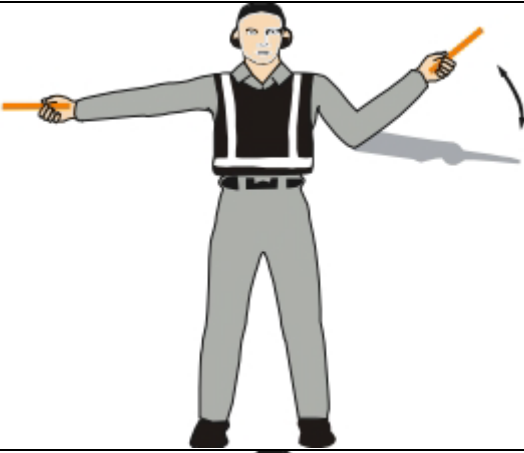
Эки кол менен өйдө карай багытты белгилөө; сунулган колдорду тулку бойго салыштырмалуу капталга жылдыруу жана жезлдер менен кийинки сигнальщик же рулеж (жүрүү) зонасы жайгашкан тарапты көрсөтүү.

4. Алга карай жылуу



Эки капталга сунулган колдорду чыканактан бүгүп, жезлдер менен көкүрөк деңгээлинен башка карай өйдө-төмөн багытында кыймылдарды жасоо.

5 а). Солго бурулуу (учкуч тараптан караганда)



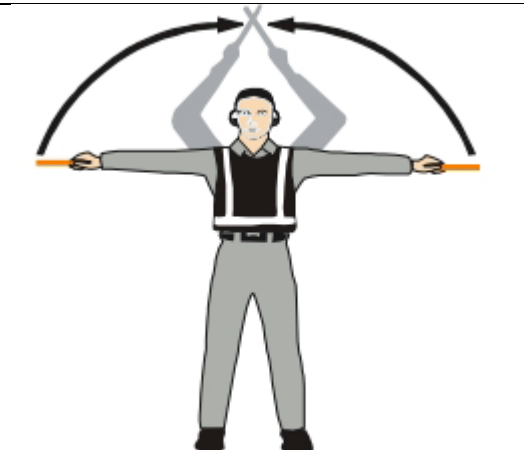
Оң колду жезл менен тулку бойго 90° бурчта капталга сунуп, сол кол менен «Алга карай жылуу» сигналын берүү. Сигнал берип жаткан колдун кыймылынын интенсивдүүлүгү учкучка аба кемесинин бурулуу ылдамдыгын көрсөтөт.

5 б). Оңго бурулуу (учкуч тараптан караганда)



Сол колду жезл менен тулку бойго 90° бурчта капталга сунуп, оң кол менен «Алга карай жылуу» сигналын берүү. Сигнал берип жаткан колдун кыймылынын интенсивдүүлүгү учкучка аба кемесинин бурулуу ылдамдыгын көрсөтөт.

6 а). Кадимки токтоо



Жезлдерди кармаган колдорду тулку бойго 90° бурчта эки капталга сунуп, андан кийин жезлдер бири-бирине кайчылашканга чейин аларды жай иретте баштан жогору көтөрүү.



6 б). Тез арада (шашылыш) токтоо

Колдорду баштан жогору тез (кескин) көтөрүп, жезлдерди кайчылаштыруу.



7 а). Тормоздорду иштетүү (басуу)

Ачык алаканды ийин деңгээлинен бир аз өйдө көтөрүү. Уччу экипажы менен визуалдык байланыш түзүлгөнүнө ынангандан кийин, манжаларды муштумга түйүү. Уччу экипажынан баш бармактарын өйдө көтөрүү аркылуу тастыктоо алганга чейин кыймылдабоо.



7 б). Тормоздорду бошотуу

Манжалары муштумга түйүлгөн колдун чекесин ийин деңгээлинен бир аз өйдө көтөрүү. Уччу экипажы менен визуалдык байланыш түзүлгөнүнө ынангандан кийин, муштумду жазуу (алаканды ачуу). Уччу экипажынан баш бармактарын өйдө көтөрүү аркылуу тастыктоо алганга чейин кыймылдабоо.



8 а). Такалар коюлду (Колодки установлены)

Жезлдерди ичкерини көздөй багыттап, сунулган колдорду баштан жогору көтөрүү жана жезлдер бири-бирине тийгенге чейин аларды кескин түрдө жакындатуу. Уччу экипажынан тастыктоо алгандыгына ынануу.



8 в). Такалар алынды (Колодки убраны)

Жезлдерди сыртты көздөй багыттап, сунулган колдорду баштан жогору көтөрүү жана жезлдерди кескин түрдө эки жакка ажыратуу. Уччу экипажынан уруксат алганга чейин такаларды албоо.



9. Кыймылдаткычты(ларды) ишке киргизүү

Өйдө багытталган жезли бар оң колду баштын деңгээлине чейин көтөрүү жана бул кол менен тегерек түрүндөгү кыймылдарды жасоо; ошол эле учурда баштан жогору көтөрүлгөн сол кол менен ишке киргизиле турган кыймылдаткычты көрсөтүү.



10. Кыймылдаткычтарды өчүрүү

Жезл кармаган колду ийин деңгээлинде алдыга сунуп, жезл менен колдун чекесин сол ийинден оң ийинге карай тамактын тушунан кесип өткөндөй кыймыл жасоо.



11. Ылдамдыкты азайтуу

Сунулган колдорду ылдый түшүрүп, белден тизеге чейинки аралыкта жезлдер менен өйдө-төмөн «таптап жаткандай» (похлопывание) кыймылдарды жасоо.

12. Көрсөтүлгөн тараптагы кыймылдаткычтын (кыймылдаткычтардын) айлануусун (оборотун) азайтуу



Колдор ылдый түшүрүлгөн, алакандар жерди карап турат; андан кийин оң же сол кол менен өйдө-төмөн кыймылдар жасалат. Бул кыймылдар тиешелүүлүгүнө жараша сол же оң тараптагы кыймылдаткычтын (кыймылдаткычтардын) айлануусун азайтуу керектигин билдирет.

13. Артка карай жылуу



Колдорду тулку бойдун алдында белдин деңгээлинде кармап, алдыга карай тегеретүү. Артка карай кыймылды токтотуу үчүн 6 а) же 6 б) сигналдары (Кадимки же Тез арада токтоо) колдонулат.

14 а). Артка карай жылып жатканда бурулуу (куйрук бөлүгүн оңго карай)



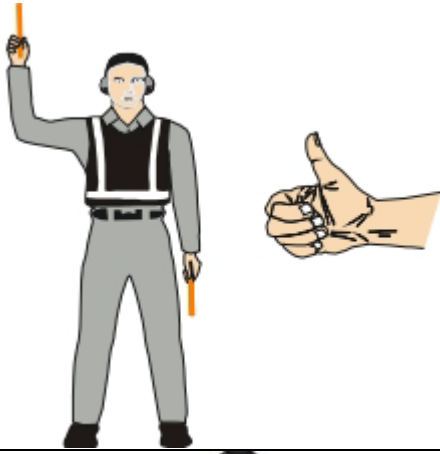
Жезл кармаган сол кол ылдый багытталган; баштан жогору көтөрүлгөн оң кол менен горизонталдык абалга чейин алдыга жана вертикалдык абалга чейин артка карай кайталануучу кыймылдарды жасоо.

14 б). Артка карай жылып жатканда бурулуу (куйрук бөлүгүн солго карай)



Жезл кармаган оң кол ылдый багытталган; баштан жогору көтөрүлгөн сол кол менен горизонталдык абалга чейин алдыга жана вертикалдык абалга чейин артка карай кайталануучу кыймылдарды жасоо

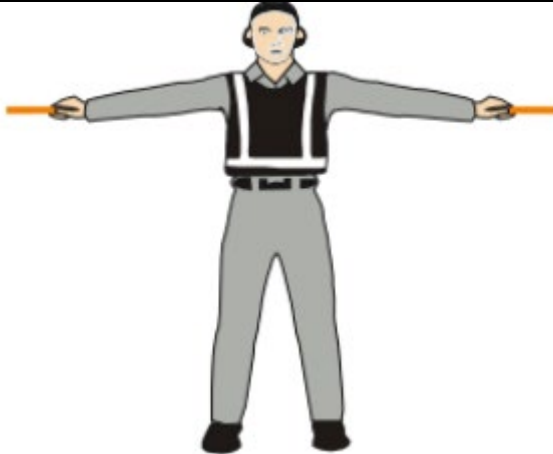
15. Ырастоочу жооп / Жол бош



Өйдө багытталган жезли бар оң колду баштын деңгээлине чейин көтөрүү же баш бармакты өйдө чыгарып көрсөтүү (лайк); бул учурда сол кол ылдый түшүрүлүп, тизеге тийгизилет.

Эскертүү. Бул сигнал ошондой эле техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы катары колдонулат.

*16. Абада калкып туруу (Висение)



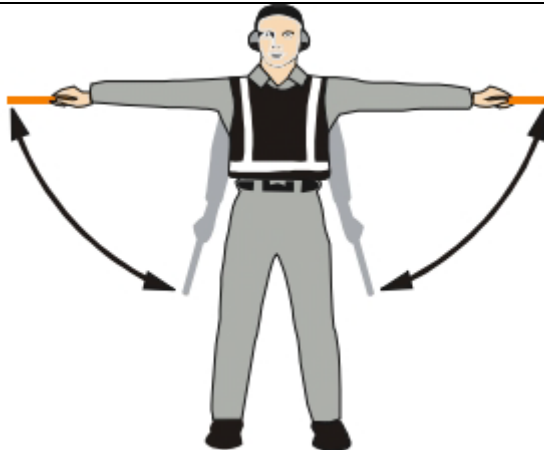
Жезлдерди кармаган колдорду тулку бойго 90° бурчта эки капталга сунуп кармоо.

*17. Жогору көтөрүлүү



Жезлдерди кармаган колдорду тулку бойго 90° бурчта эки капталга сунуп, алакаңдарды өйдө каратуу жана алар менен өйдө карай кыймылдарды жасоо. Колдордун кыймылынын интенсивдүүлүгү (ылдамдыгы) бийиктикти алуунун ылдамдыгын көрсөтөт.

*18. Төмөндөө (Төмөн түшүү)



Жезлдерди кармаган колдорду тулку бойго 90° бурчта эки капталга сунуп, алакаңдарды ылдый каратуу жана алар менен ылдый карай кыймылдарды жасоо. Колдордун кыймылынын интенсивдүүлүгү (ылдамдыгы) төмөндөөнүн ылдамдыгын көрсөтөт.



***19 а). Горизонталдык түрдө солго жылуу
(учкучтар тараптан)**

Оң колду тулку бойго 90° бурчта горизонталдык абалда капталга сунуу. Экинчи (сол) кол менен ошол эле багытты көздөй кенен шилтөө кыймылдарын жасоо.



***19 б). Горизонталдык түрдө оңго жылуу
(учкучтар тараптан)**

Сол колду тулку бойго 90° бурчта горизонталдык абалда капталга сунуу. Экинчи (оң) кол менен ошол эле багытты көздөй кенен шилтөө кыймылдарын жасоо.



***20. Кондуруу (Приземлиться)**

Төмөн түшүрүлгөн колдорду жезлдери менен алды жакта кайчылаштыруу.



21. Күтүү орду / Сигналды күтүү

Жезлдерди кармаган колдорду тулку бойго 45° бурчта төмөн карай сунуу. Аба кемеси кийинки маневрди аткарууга уруксат алганга чейин ушул абалды сактап туруу.



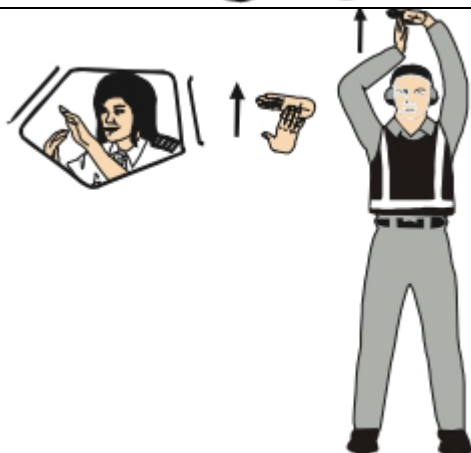
22. Аба кемесинин жөнөшү (учуп кетиши)

Аба кемесин жөнөтүү үчүн оң кол жана/же жезл менен стандарттык саламдашуу ишаратын аткаруу. Аба кемеси рулдук башкаруу менен жыла баштаганга чейин учуу экипажы менен көз байланышын сактап туруу.



23. Башкаруу рычагдарына тийбөө (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Оң колду баштан жогору көтөрүп, манжаларды муштум кылып түйүү же жезлди горизонталдык абалда кармоо; бул учурда сол кол ылдый түшүрүлүп, тизеге тийгизилет.



24. Аэродромдук кубаттуулукту (питание) иштетүү (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Сунулган колдорду баштан жогору көтөрүп, сол колдун алаканын горизонталдык абалда кармоо жана оң колдун манжалары менен сол колдун ачык алаканына тийгенге чейин кыймыл жасоо («Т» тамгасын түзүү). Түнкү убакытта баштын үстүндө «Т» тамгасын түзүү үчүн жарык берүүчү жезлдер да колдонулушу мүмкүн.



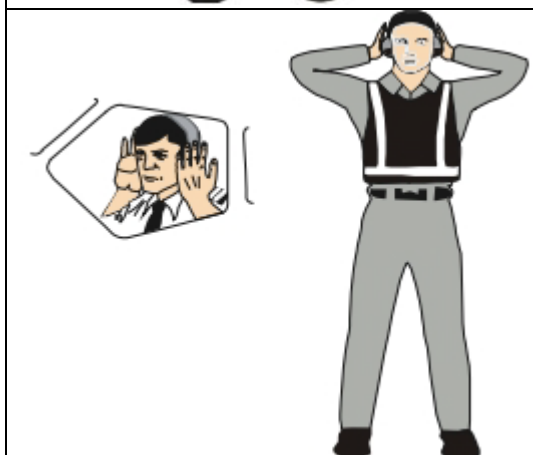
25. Аэродромдук кубаттуулукту (питание) өчүрүү (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Сунулган колдорду баштан жогору кармап, оң колдун манжалары менен горизонталдык абалда турган сол колдун ачык алаканына тийүү («Т» тамгасын түзүү) жана оң колду сол алакадан ылдый карай жылдыруу. Учуу экипажынан уруксат алынмайынча аэродромдук кубаттуулукту өчүрбөө керек. Түнкү убакытта баштын үстүндө «Т» тамгасын түзүү үчүн жарык берүүчү жезлдер да колдонулушу мүмкүн.



26. Терс жооп (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Оң колду ийин деңгээлинде тулку бойго 90° бурчта капталга сунуп, жезл же баш бармак менен ылдыйкы багытты көрсөтүү; бул учурда сол кол ылдый түшүрүлүп, тизеге тийгизилет.



27. Ички байланыш системасын колдонуу менен байланыш орнотуу (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Эки колду тең тулку бойго 90° бурчта капталга сунуп, алакандарды кулактарга тийгизүү.



28. Трапты ачуу/жабуу (техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналы)

Оң кол ылдый түшүрүлгөн жана сол кол баштан жогору тулку бойго 45° бурчта көтөрүлгөн абалда, оң кол менен сол ийинди көздөй кыймыл жасоо.

Эскертүү. Бул сигнал негизинен алдыңкы бөлүгүндө орнотулган (ичине курулган) траптары бар аба кемелери үчүн арналган.

§ 2. Аба кемесинин учкучу тарабынан сигнальщикке берилүүчү сигналдар

1-эскертүү. Бул сигналдар учкуч тарабынан кабинанын ичинен кол менен берүүгө арналган. Алар сигнальщикке так көрүнүшү керек жана сигналдарды түшүнүүнү жеңилдетүү үчүн, зарыл болсо, жарыктандырылышы мүмкүн.

2-эскертүү. Сигнальщик аба кемесин карап бетме-бет турганда, кыймылдаткычтар оңдон солго карай номерленет (б.а. №1 кыймылдаткыч – борттун эң сол четиндеги кыймылдаткыч).

28. Тормоздор иштетилди – манжалары сунулган колду беттин деңгээлине чейин горизонталдык абалда көтөрүп, андан соң манжаларды

муштумга түйүү.

29. Тормоздор бошотулду – манжалары муштумга түйүлгөн колду беттин деңгээлине чейин горизонталдык абалда көтөрүп, андан соң манжаларды жазуу.

Эскертүү. Колдун муштумга түйүлгөн же жазылган учуру, тиешелүүлүгүнө жараша, тормоздордун иштетилген же бошотулган учурун билдирет.

30. Колодкаларды орнотуу – колдорду алакаандарын сыртка каратып эки жакка жайып, андан соң аларды беттин алдында кайчылаштыруу.

31. Колодкаларды алуу – беттин алдында кайчылашкан колдорду алакаандарын сыртка каратып эки жакка жаюу.

32. Кыймылдаткычты (кыймылдаткычтарды) от алдырууга даярдык – колдун манжаларын жайып, от алдырыла турган кыймылдаткычтын номерин билдирген тиешелүү санды көрсөтүү.

§ 3. Техникалык-эксплуатациялык байланыш сигналдары




33. Колу менен берилген сигналдар техникалык-эксплуатациялык сигналдарды радиобайланыш аркылуу берүү мүмкүн болбогон учурда гана колдонулат.

34. Сигнальщик техникалык-эксплуатациялык сигналдарга карата учуу экипажынан ырастоо алгандыгына ынанышы керек.

6- бөлүм. Өзгөчө кырдаалдар учурунда кол менен берилүүчү стандарттык сигналдар

35. Төмөндө келтирилген кол сигналдары (II 1.5-таблицасы) ARFF авариялык куткаруу тобунун жетекчиси/ARFF өрт өчүрүүчүлөрү менен инцидентке кабылган аба кемесинин учуу жана/же кабиндик экипажынын ортосундагы өзгөчө кырдаалдарда өз ара аракеттенүү үчүн минималдуу зарыл болгон сигналдар катары кабыл алынган. Өзгөчө кырдаалдарда учуу экипажы менен байланышуу үчүн ARFF персоналды сигналдарды аба кемесинин сол алдыңкы тарабынан бериши керек.

Эскертүү. Өзгөчө кырдаал учурунда кабиндик экипаж менен натыйжалуураак өз ара аракеттенүү үчүн ARFF өрт өчүрүүчүлөрү сигналдарды башка жерлерден да бере алышат.

	<p>1. «Эвакуация» командасы</p> <p>ARF кызматы жана ыкчам жетекчи тарабынан тышкы кырдаалды баалоонун негизинде эвакуация сунушталат. Чыканактан бүгүлгөн кол алдыга сунулат, алакан көздүн деңгээлинде болот. Бүгүлгөн кол менен артка карай кыймылдар жасалат. Экинчи кол тулку бойду бойлой ылдый түшүрүлөт. Түнкү убакытта: ушул эле кыймылдар жезлдер менен аткарылат.</p>
	<p>2. «Токто» командасы</p> <p>Эвакуацияны токтотуу сунушталат. Аба кемесинин кыймылын же аткарылып жаткан башка иш-аракеттердин бардыгын токтотуу керек. Колдор өйдө көтөрүлөт жана баштын алдында билектерден кайчылаштырылат. Түнкү убакытта: ушул эле кыймылдар жезлдер менен аткарылат.</p>
	<p>3. Өзгөчө кырдаал локалдаштырылды</p> <p>Кооптуу шарттардын сырткы белгилери жок же «отбой» (кооптуу абал бүттү). Колдор капталга сунулуп, тулку бойго 45° бурчта төмөн түшүрүлөт. Колдор бир убакта белден төмөн деңгээлде билектерден кайчылашканга чейин бириктирилип, андан соң кайра эки жакка баштапкы абалга жайылат (бейсолдогу арбитрдин «база коопсуз» деген сигналы сыяктуу). Түнкү убакытта: ушул эле кыймылдар жезлдер менен аткарылат.</p>
	<p>4. Өрт</p> <p>Оң кол менен ийинден тизеге чейин желпигич сымал (веер сыяктуу) кыймыл жасоо, ошол эле учурда сол кол менен өрт чыккан жерди көрсөтүү. Түнкү убакытта: ушул эле кыймылдар жезлдер менен аткарылат.</p>

Жарандык аба кемелерин кармап калуу

1- бөлүм. Жалпы жоболор

1. Кармап калуу эрежелеринин жана процедураларынын максаты — аларды колдонуунун бирдейлигин жана жарандык аба кемелеринин навигация коопсуздугун камсыз кылуу болуп саналат.

2. Жарандык аба кемелерин кармап калуу эң акыркы чара катары гана колдонулат.

3. Кармап калуу ишке ашырылган учурда, эгерде аба кемесин белгиленген жол сызыгына же мамлекеттин аба мейкиндигинен тышкары алып чыгуу, тыюу салынган аймактан, учууга чектөө коюлган аймактан же кооптуу аймактан башка жакка багыттоо, же болбосо аба кемесине көрсөтүлгөн аэродромго конууну буйрутмалоо зарылдыгы жок болсо, ал аба кемесин таанып билүү (идентификациялоо) менен гана чектелет.

4. Жарандык аба кемелерин кармап калуу окуу-машыгуу максатында жүргүзүлбөйт.

5. Радиобайланыш орнотуу мүмкүн болгон учурларда, кармалып жаткан аба кемесине учуу багыты көрсөтүлөт жана тиешелүү маалымат берилет.

6. Кармалып жаткан аба кемесинен учуп өтүп жаткан аймакка конуу талап кылынган учурларда, конуу үчүн көрсөтүлгөн аэродром аба кемесинин ошол түрүнүн коопсуз конуусун камсыз кылууга жарамдуу болушу керек.

2- бөлүм. Кармап калуу учурундагы маневр жасоо

7. Кармалып жаткан жарандык аба кемеси үчүн коркунуч жаратпоо максатында, жарандык аба кемесин кармап жаткан учактар үчүн маневр жасоонун стандарттык ыкмасын белгилөө зарыл. Мындай ыкманы иштеп чыгууда жарандык аба кемелеринин учуу-техникалык мүнөздөмөлөрүнө тиешелүү чектөөлөрдү, кагылышуу коркунучу жарала тургандай өтө жакын аралыкта учпоо зарылдыгын, ошондой эле аба кемесинин учуу траекториясын кесип өтпөө же спуттук турбулентүүлүк коркунуч туудура турган башка маневрларды жасабоо талаптарын тийиштүү түрдө эске алуу керек (өзгөчө кармалып жаткан аба кемеси жеңил аба кемелеринин категориясына кирген учурларда).

8. Борттук кагылышууну алдын алуу системасы (БСПС/ACAS) менен жабдылган кармалып жаткан аба кемеси, кармап жаткан учакты кагылышуу коркунучу катары кабыл алып, БСПСтин сунушуна жооп катары качуу маневрын жасай башташы мүмкүн. Мындай маневр кармап жаткан аба кемеси тарабынан "достукка жатпаган ниет" катары туура эмес

түшүнүлүп калышы ыктымал. Ушуга байланыштуу, экинчилик обзордук радиолокатордун (ВОРЛ/SSR) жооп бергичтери менен жабдылган кармап жаткан аба кемелеринин учкучтары, кармалып жаткан учакка кеминде 37 км (20 деңиз мили) калганда барометрдик бийиктик жөнүндө маалымат берүүнү (С режиминдеги жооптордо же S режиминдеги жооптордун АС талаасында) токтотуусу (өчүрүүсү) өтө маанилүү. Бул кармалып жаткан аба кемесинин БСПС системасы тарабынан кагылышуу коркунучун чечүү боюнча сунуштардын берилишин алдын алат, бирок ошол эле учурда БСПС аба кыймылы жөнүндө кеңеш берүүчү маалыматты берүүнү уланта берет.

§ 1. Визуалдык таанып билүү (идентификациялоо) үчүн маневр жасоо

9. Жарандык аба кемесин визуалдык таанып билүү үчүн кармап жаткан аба кемелери маневр жасоонун төмөнкүдөй ыкмаларын колдонушу керек:

1) I фаза:

а) кармап жаткан аба кемеси кармалып жаткан аба кемесине арткы жарым сфера тараптан жакындашы керек;

б) кармап жаткан бөлүмдүн жетектөөчү (ведущий) аба кемеси же жалгыз кармап жаткан аба кемеси, эреже катары, кармалып жаткан аба кемесинин учкучуна көрүнө тургандай аймакта, анын сол тарабынан, бир аз өйдөрөөк жана алдыраак позицияны ээлейт. Алгачкы аралык аба кемесинен 300 метрден жакын болбошу керек;

в) кармап калууга катышып жаткан башка каалаган аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинен жетиштүү аралыкта, адатта андан жогору жана артта турушу керек;

г) ылдамдык жана позиция турукташкандан кийин, аба кемеси зарылчылыкка жараша кармап калуунун II фазасына өтүшү керек.

2) II фаза:

а) жетектөөчү аба кемеси же жалгыз кармап жаткан аба кемеси кармалып жаткан аба кемеси менен бирдей бийиктикте жакындашуусу керек, бирок керектүү маалыматты алуу үчүн зарыл болгон аралыктан жакын барбоосу тийиш;

б) кармап жаткан аба кемесинин маневрлары жарандык аба кемелеринин экипаждары жана жүргүнчүлөрү тарабынан коркунуч катары кабыл алынышы мүмкүн экенин эске алуу менен, жетектөөчү аба кемеси аларда терс же адекваттуу эмес реакция жаратпоо үчүн өтө этият болушу зарыл;

в) кармап калууга катышып жаткан башка каалаган аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинен жетиштүү аралыкта болушу керек;

г) таанып билүү (идентификациялоо) аяктагандан кийин, кармап жаткан аба кемеси III фазада каралгандай сближение (жакындашуу) аймагынан чыгып кетиши керек.

3) III фаза:

а) жетектөөчү аба кемеси же жалгыз кармап жаткан аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинен жантайыңкы пикирование (төмөн карай эңкейип учуу) менен четке бурулушу керек;

б) кармап калууга катышып жаткан башка каалаган аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинен жетиштүү аралыкта болуп, андан соң кайрадан жетектөөчү аба кемесине кошулушу керек.

§ 2. Учuu багытын көрсөтүү үчүн маневр жасоо

10. Эгерде аба кемесин таанып билүү маневрлары аткарылгандан кийин, кармалып жаткан аба кемесинин андан аркы учуусуна кийлигишүү зарылдыгы келип чыкса, анда кармап жаткан бөлүмдүн жетектөөчү аба кемеси же жалгыз кармап жаткан аба кемеси, эреже катары, кармалып жаткан аба кемесинин командири берилип жаткан сигналдарды көрө алышы үчүн, анын сол тарабынан, бир аз өйдөрөөк жана алдыраак позицияны ээлеши керек.

11. Кармап жаткан аба кемесинин командири кармалып жаткан аба кемесинин командири кармап калуу тууралуу кабардар экенине жана берилип жаткан сигналдарды ырастап жатканына ынанышы керек. Эгерде ушул Эрежелердин 1-тиркемесиндеги 1-сериядагы сигналдарды колдонуу аркылуу байланыш орнотуу боюнча бир нече жолку аракеттер ийгиликсиз болсо, анда сигнал берүүнүн башка ыкмалары колдонулат. Анын ичинде, эң акыркы чара катары, кармалып жаткан аба кемеси үчүн эч кандай коркунуч жаралбаган шартта, форсаждын жардамы менен түзүлүүчү визуалдык эффект колдонулушу мүмкүн.

12. Эгерде метеорологиялык шарттар же жердин рельефи талап кылса, кармап жаткан аба кемеси же кармап жаткан бөлүмдүн жетектөөчү аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинин оң тарабында, өйдөрөөк жана алдыраакта жайгашышы мүмкүн. Мындай учурда кармап жаткан аба кемесинин командири өзүнүн аба кемеси кармалып жаткан аба кемесинин командирине ар дайым көрүнүп турушу үчүн бардык чараларды көрөт.

3- бөлүм. Кармалып жаткан аба кемесинин учуусун башкаруу

13. Радиобайланыш орнотуу мүмкүнчүлүгү болгон учурда, кармалып жаткан аба кемесине учуу багыты боюнча көрсөтмөлөр жана тиешелүү маалыматтар радиотелефон аркылуу берилиши керек.

14. Кармалып жаткан аба кемесине учуу багыты боюнча көрсөтмөлөр берилген учурларда, аба кемеси көрүү мүмкүнчүлүгү визуалдык учуулар үчүн белгиленген минимумдан төмөн болгон шарттарга туш келбешин камсыз кылуу зарыл. Ошондой эле, эгерде аба кемесинин учуу-техникалык мүнөздөмөлөрү начарлап кеткен болсо, андан талап кылынган маневрлар учурдагы кооптуулукту андан ары күчөтпөшү керек.

15. Өзгөчө учурларда, эгерде кармалып жаткан аба кемесинен учуп

өтүп жаткан аймакка конуу талап кылынса, төмөнкүлөр камсыз кылынууга тийиш:

а) Көрсөтүлгөн аэродром аба кемесинин берилген түрүнүн коопсуз конуусуна жарамдуу болушу керек, өзгөчө ал аэродром адатта жарандык аба ташуулары үчүн колдонулбаган учурларда;

б) Айланадагы жердин рельефи тегеренип учууга (аэродром үстүндөгү айлампа), конууга кирүүгө жана экинчи айлампага кетүүгө жарамдуу болушу керек;

в) Кармалып жаткан аба кемесинин аэродромго чейин жетүүсү үчүн күйүүчү майынын жетиштүү запасы болушу керек;

г) Эгерде кармалып жаткан аба кемеси жарандык транспорттук учак болсо, көрсөтүлгөн аэродромдун учуп-конуу тилкесинин (УКТ) узундугу деңиз деңгээлинин орточо бийиктигинде кеминде 2500 метрге эквиваленттүү болушу жана төшөлмөсүнүн бекемдиги бул аба кемесинин конуусу үчүн жетиштүү болуусу шарт;

д) Мүмкүнчүлүккө жараша, көрсөтүлгөн аэродром тиешелүү аэронавигациялык маалымат жыйнагында (AIP) деталдуу түрдө сүрөттөлгөн аэродром болууга тийиш.

16. Жарандык аба кемесинен тааныш эмес аэродромго конуу талап кылынганда, конууга даярдануу үчүн ага жетиштүү убакыт берилиши керек. Мында УКТнын узундугун жана аба кемесинин ошол учурдагы салмагын эске алуу менен, конуунун коопсуздук даражасын жарандык аба кемесинин командири гана аныктай аларын эске алуу зарыл.

17. Конууга коопсуз кирүүнү жана конууну жеңилдетүү үчүн зарыл болгон бардык маалыматтардын радиотелефон аркылуу аба кемесинин бортуна берилиши өзгөчө маанилүү.

4- бөлүм. Кармалып жаткан аба кемелеринин аракеттери

18. Башка аба кемеси тарабынан кармалган аба кемеси токтоосуз түрдө төмөнкүлөрдү аткарат:

а) кармап жаткан аба кемесинин көрсөтмөлөрүн аткарат, визуалдык сигналдардын маанисин чечмелейт жана ушул Эрежелердин 1-тиркемесинде камтылган талаптарга ылайык аларга жооп берет;

б) мүмкүнчүлүккө жараша, тиешелүү аба кыймылын тейлөө (АКТ/ОВД) органына кабарлайт;

в) кармалып жаткан аба кемесинин чакыруу белгисин жана учуусунун мүнөзүн атап, 121,5 МГц авариялык жыштыгында жалпы чакыруу сигналын берүү аркылуу кармап жаткан аба кемеси же кармап калууну башкарган тиешелүү орган менен радиобайланыш орнотууга аракет кылат, ал эми байланыш орнотулбаса — мүмкүнчүлүккө жараша, бул чакырууну 243 МГц авариялык жыштыгында кайталайт;

г) бортто ВОРЛ (SSR) кабыл алгыч-жооп бергичи (транспондер) бар болсо, эгерде АКБ (УВД) органы тарабынан башка көрсөтмөлөр берилбесе, А режиминде 7700 кодун терет;

д) бортто ADS-B же ADS-C жабдуулары бар болсо, эгерде АКБ органы тарабынан башка көрсөтмөлөр берилбесе, тиешелүү өзгөчө кырдаал режимин орнотот.

19. Эгерде кандайдыр бир булактардан радио аркылуу алынган көрсөтмөлөр кармап жаткан аба кемесинин визуалдык сигналдар аркылуу берилген көрсөтмөлөрүнө карама-каршы келсе, кармалып жаткан аба кемеси кармап жаткан учактын визуалдык көрсөтмөлөрүн аткарууну улантуу менен бирге, токтоосуз түрдө түшүндүрмө сурайт.

20. Эгерде кандайдыр бир булактардан радио аркылуу алынган көрсөтмөлөр кармап жаткан аба кемесинин радио аркылуу берген көрсөтмөлөрүнө карама-каршы келсе, кармалып жаткан аба кемеси кармап жаткан учактын радио аркылуу берген көрсөтмөлөрүн аткарууну улантуу менен бирге, токтоосуз түрдө түшүндүрмө сурайт.

5- бөлүм. «Аба – аба» визуалдык сигналдары

21. Кармап жаткан аба кемеси кармалып жаткан аба кемеси тарабынан берилген, акыркысы авариялык кырдаалда экенин билдирген каалаган сигналды байкап турат (көзөмөлдөйт).

6- бөлүм. Кармап калуу учурундагы радиобайланыш

22. Кармап калууну ишке ашырууда кармап калууну башкаруу органы жана кармап жаткан аба кемеси:

а) «КАРМАП КАЛУУНУ БАШКАРУУ» (INTERCEPT CONTROL), «КАРМАП ЖАТКАН УЧАК (чакыруу белгиси)» (INTERCEPTOR) жана «КАРМАЛЫП ЖАТКАН АБА КЕМЕСИ» (INTERCEPTED AIRCRAFT) чакыруу белгилерин колдонуу менен, 121,5 МГц авариялык жыштыгында кармалып жаткан аба кемеси менен жалпы тилде радиобайланыш орнотуу чараларын көрөт;

б) кармалып жаткан аба кемеси менен радиобайланыш орнотуу мүмкүн болбогон учурда, аны АКБ (аба кыймылын тейлөө) органы тарабынан белгилениши мүмкүн болгон башка жыштыкта же жыштыктарда калыбына келтирүү, же болбосо АКБ органдары аркылуу байланыш орнотуу чараларын көрөт.

23. Эгерде кармап калуу учурунда радиобайланыш орнотулуп, бирок аны жалпы же кадимки сүйлөшүү тилинде жүргүзүү мүмкүн болбосо, көрсөтмөлөрдү берүү, аларды ырастоо жана негизги маалыматтарды жеткирүү үчүн П 2.1-таблицасында келтирилген фразаларды жана айтылыштарды колдонуу менен, ар бир фразаны эки жолудан кайталап берүү чаралары көрүлөт.

II 2.1-таблицасы

КАРМАП ЖАТКАН аба кемелери тарабынан колдонулуучу фразалар			КАРМАЛЫП ЖАТКАН аба кемелери тарабынан колдонулуучу фразалар		
Сүйлөм	Айтылышы ¹	Мааниси	Сүйлөм	Айтылышы ¹	Мааниси
CALL SIGN	<u>КОЛ САЙН</u>	Чакыруу белгинизди билдирүүнү суранам	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ САЙН</u> (позывной)	Менин чакыруу белгим (чакыруу белгиси)
FOLLOW	<u>ФО-ЛОУ</u>	Мени ээрчиниз	WILCO	<u>ВИЛ-КО</u>	Сизди түшүндүм. Аткарам.
DESCEND	<u>ДИ-СЕНД</u>	Конууну аткаруу үчүн ылдыйлаңыз (бийиктикти төмөндөтүңүз)	CANNOT REPEAT	<u>КЭН НОТ РИ-ПИТ</u>	Аткарууга мүмкүн эмес. Көрсөтмөнүздү кайталаңыз
YOU LAND	<u>Ю ЛЭНД</u>	Ушул аэродромго конуңуз	AM LOST	<u>ЭМ ЛОСТ</u>	Багытымдан адаштым
PROCEED	<u>ПРО-СИД</u>	Өз курсуңуз менен жүрө бериңиз	MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Кырсыкка учурадым
			HIJACK ³	<u>ХАЙ-ДЖЕК</u>	Басып алындым
			LAND (place name)	<u>ЛЭНД</u> (наименование пункта)	(Пункттан аталышы) пунктуна конууну суранам
			DESCEND	<u>ДИ-СЕНД</u>	Төмөндөө (бийиктикти азайтуу) зарыл
<p><i>Эскертүүлөр:</i></p> <p>1) экинчи тилкеде басым менен айтыла турган муундардын асты сызылган;</p> <p>2) талап кылынган чакыруу белгиси — бул АКБ (аба кыймылын тейлөө) органы менен радиобайланыш орнотуу үчүн колдонулуучу жана учуу планында көрсөтүлгөн аба кемесинин таануу белгилерине шайкеш келген чакыруу белгиси;</p> <p>3) шарттар «ХАЙ-ДЖЕК» (HIJACK) фразасын колдонууга дайыма эле ылайыктуу боло бербейши мүмкүн.</p>					

7- бөлүм. Курал колдонуудан кармануу

24. Борттогу адамдардын өмүрүнө коркунуч келтирүүнү, ошондой эле кармалып жаткан аба кемесинин коопсуздугуна зыян келтирүүнү болтурбоо максатында, учуп бараткан жарандык аба кемелерине карата курал колдонуудан кармануу керек.

8- бөлүм. Кармап калууну башкаруу органдары менен АКБ (аба кыймылын тейлөө) органдарынын ортосундагы аракеттерди координациялоо

25. Аба кыймылын тейлөө органы кырдаалдан жана кармалып

жаткан аба кемесинен талап кылынган аракеттерден толук кабардар болушу үчүн, жарандык аба кемеси болуп саналган же болушу мүмкүн болгон аба кемесин кармап калуунун бардык фазаларында кармап калууну башкаруу органы менен АКБ (аба кыймылын тейлөө) органынын ортосундагы тыгыз координацияны камсыз кылуу зарыл.

Крейсердик эшелондордун таблицалары

1. Ушул Эрежелердин талаптарына ылайык, учууларды аткарууда төмөнкү крейсердик эшелондор сакталат:

RVSM. Футтар

а) Кыргыз Республикасынын аба мейкиндигинде, ошондой эле фут абсолюттук бийиктикти өлчөөнүн негизги бирдиги болуп саналган жана региондук аэронавигациялык макулдашууларга ылайык 290дон 410го чейинки (кошо алганда) учуу эшелондорунун ортосунда 1000 футтук (300 м) вертикалдык эшелондоо минимуму колдонулган райондордо: *

П 3.1-таблица

ЛИНИЯ ПУТИ**											
От 000 до 179° ***						От 180 до 359° ***					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
и т. д.	и т. д.	и т. д.				и т. д.	и т. д.	и т. д.			

* Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, белгилүү бир шарттарда, 410-учуу эшелонунан жогору аба мейкиндигинин белгилүү бөлүктөрүндө учууларды аткарган аба кемелери үчүн 1000 футтук (300 м) номиналдык вертикалдык эшелондоо минимумуна негизделген өзгөртүлгөн крейсердик эшелондордун таблицасын колдонуу каралган учурларды кошпогондо.

** Жол сызыгы, анын багыты магниттик түндүк боюнча аныкталат, же кеңдиги 70°тан жогору полярдык райондордо жана тиешелүү АКБ (аба кыймылын тейлөө) ыйгарым укуктуу органы тарабынан белгиленген аларга кошумча райондордо — Гринвич меридианына параллель болгон жана полярдык стереографиялык проекциядагы картага түшүрүлгөн торчо сызыктардын жардамы менен аныкталуучу

координаттык торчого карата иш жүзүндөгү жол сызыктары, мында Түндүк уюлга карай багыт координаттык торчонун түндүгү катары колдонулат.

*** Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, аба кыймылынын басымдуу багытын эске алуу менен 90°тан 269°ка чейинки жана 270°тан 89°ка чейинки багыттарды колдонуу буйрулган жана тиешелүү белгиленген өтүү тартиби көрсөтүлгөн учурларды кошпогондо

Эскертүү. Вертикалдык эшелондоо боюнча нускамалык материалдар 290-учуу эшелону менен 410-ЭП (кошо алганда) ортосунда 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоо минимумун колдонуу боюнча колдонмодо (Doc 9574) камтылган.

RVSM. Метрлер

б) метр абсолюттук бийиктикти өлчөөнүн негизги бирдиги болуп саналган райондордо жана региондук аэронавигациялык макулдашууларга ылайык 8900 м (же 8100 м) жана 12500 м (же 12100 м) эшелондорунун ортосунда (кошо алганда) 300 м вертикалдык эшелондоо минимуму колдонулган жерлерде: *

П 3.2-таблица

ЛИНИЯ ПУТИ **											
От 000 до 179° ***						От 180 до 359° ***					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
и т. д.	и т. д.	и т. д.				и т. д.	и т. д.	и т. д.			

* Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, белгилүү бир шарттарда, 410-учуу эшелонунан жогору аба мейкиндигинин белгилүү бөлүктөрүндө учууларды аткарган аба кемелери үчүн 1000 футтук (300 м) номиналдык вертикалдык эшелондоо минимумуна негизделген өзгөртүлгөн крейсердик эшелондордун таблицасын колдонуу каралган учурларды кошпогондо.

** Жол сызыгы, анын багыты магниттик түндүк боюнча аныкталат, же кеңдиги 70°тан жогору полярдык райондордо жана тиешелүү АКБ (аба кыймылын тейлөө) ыйгарым укуктуу органы тарабынан белгиленген аларга кошумча райондордо — Гринвич меридианына параллель болгон жана полярдык стереографиялык

проекциядагы картага түшүрүлгөн торчо сызыктардын жардамы менен аныкталуучу координаттык торчого карата иш жүзүндөгү жол сызыктары, мында Түндүк уюлга карай багыт координаттык торчонун түндүгү катары колдонулат.

*** Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, аба кыймылынын басымдуу багытын эске алуу менен 90°тан 269°ка чейинки жана 270°тан 89°ка чейинки багыттарды колдонуу буйрулган жана тиешелүү белгиленген өтүү тартиби көрсөтүлгөн учурларды кошпогондо.

Эскертүү. Вертикалдык эшелондоо боюнча нускамалык материалдар 290-учуу эшелону менен 410-учуу эшелонунун (кошо алганда) ортосунда 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоо минимумун колдонуу боюнча колдонмодо (Doc 9574) камтылган.

RVSMден БАШКА учурлар. Футтар

в) фут абсолюттук бийиктикти өлчөөнүн негизги бирдиги болуп саналган башка райондордо:

II 3.3-таблица

ЛИНИЯ ПУТИ *											
От 000 до 179° **						От 180 до 359° **					
Поле́т по ППП			Поле́т по ПВП			Поле́т по ППП			Поле́т по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.

* Жол сызыгы, анын багыты магниттик түндүк боюнча аныкталат, же кеңдиги 70°тан жогору полярдык райондордо жана тиешелүү АКБ (аба кыймылын тейлөө) ыйгарым укуктуу органы тарабынан белгиленген аларга кошумча райондордо — Гринвич меридианына параллель болгон жана полярдык стереографиялык проекциядагы картага түшүрүлгөн торчо сызыктардын жардамы менен аныкталуучу координаттык торчого карата иш жүзүндөгү жол сызыктары, мында Түндүк уюлга карай багыт координаттык торчонун түндүгү катары колдонулат.

** Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, аба кыймылынын басымдуу багытын эске алуу менен 90°тан 269°ка чейинки жана 270°тан 89°ка чейинки багыттарды колдонуу буйрулган жана тиешелүү белгиленген өтүү тартиби көрсөтүлгөн учурларды кошпогондо.

Эскертүү. Вертикалдык эшелондоо боюнча нускамалык материалдар 290-учуу эшелону менен 410-учуу эшелонунун (кошо алганда) ортосунда 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоо минимумун колдонуу боюнча колдонмодо (Doc 9574) камтылган.

RVSMден БАШКА учурлар. Метрлер

г) метр абсолюттук бийиктикти өлчөөнүн негизги бирдиги болуп саналган башка райондордо:

II 3.4-таблица

ЛИНИЯ ПУТИ *											
От 000 до 179° **						От 180 до 359° **					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0015	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.

* Жол сызыгы, анын багыты магниттик түндүк боюнча аныкталат, же кендиги 70°тан жогору полярдык райондордо жана тиешелүү АКБ (аба кыймылын тейлөө) ыйгарым укуктуу органы тарабынан белгиленген аларга кошумча райондордо — Гринвич меридианына параллель болгон жана полярдык стереографиялык проекциядагы картага түшүрүлгөн торчо сызыктардын жардамы менен аныкталуучу координаттык торчого карата иш жүзүндөгү жол сызыктары, мында Түндүк уюлга карай багыт координаттык торчонун түндүгү катары колдонулат.

** Региондук аэронавигациялык макулдашуулардын негизинде, аба кыймылынын басымдуу багытын эске алуу менен 90°тан 269°ка чейинки жана 270°тан 89°ка чейинки багыттарды колдонуу буйрулган жана тиешелүү белгиленген өтүү тартиби көрсөтүлгөн учурларды кошпогондо.

Эскертүү. Вертикалдык эшелондоо боюнча нускамалык материалдар 290-учуу эшелону менен 410-учуу эшелонунун (кошо алганда) ортосунда 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоо минимумун колдонуу боюнча колдонмодо (Doc 9574) камтылган.

Пилотсуз башкарылбаган аэростаттар

1- бөлүм. Пилотсуз башкарылбаган аэростаттардын классификациясы

1. Пилотсуз башкарылбаган аэростаттар төмөнкүдөй классификацияланат:

а) жеңил – жалпы салмагы 4 кг-дан аз болгон бир же бир нече таңгактагы пайдалуу жүктү ташыган пилотсуз башкарылбаган аэростат. Эгерде ал ушул пункттун (в) субпунктунун 2, 3 же 4-пунктчаларындагы критерийлердин бирине туура келсе, анда ал оор аэростат катары классификацияланбайт; же

б) орто – жалпы салмагы 4 кг жана андан көп, бирок 6 кг-дан аз болгон эки же андан көп таңгактагы пайдалуу жүктү ташыган пилотсуз башкарылбаган аэростат. Эгерде ал ушул пункттун (в) субпунктунун 2, 3 же 4-пунктчаларындагы критерийлердин бирине туура келсе, анда ал оор аэростат катары классификацияланбайт; же

в) оор – төмөнкү мүнөздөмөлөргө ээ пилотсуз башкарылбаган аэростат:

1) жалпы салмагы 6 кг же андан көп пайдалуу жүктү ташыса; же

2) салмагы 3 кг же андан көп болгон бир таңгактан турган пайдалуу жүктү ташыса; же

3) салмагы 2 кг же андан көп, салыштырма салмагы бир чарчы сантиметрге 13 г болгон пайдалуу жүктү ташыса; же

4) асылып турган жүктү аэростаттан ажыратуу үчүн 230 Н же андан көп урунуу жүктөмүнө туруштук бере турган тросту же башка асма түзүлүштү колдонсо.

1-эскертүү. 1-пункттун (в) субпунктунун 3-пунктчасында айтылган салыштырма салмак (удельная нагрузка) пайдалуу жүктүн таңгагынын грамм менен эсептелген жалпы салмагын анын эң кичине бетинин чарчы сантиметр менен эсептелген аянтына бөлүү жолу менен аныкталат.

2-эскертүү. П 5.1-сүрөтүн караңыз.

2- бөлүм. Жалпы эксплуатациялык эрежелер

2. Пилотсуз башкарылбаган аэростатты эксплуатациялоо аны учуруу ишке ашырылып жаткан мамлекеттин АКБ (аба кыймылын тейлөө) органынын тиешелүү уруксатысыз жүргүзүлбөйт.

3. Кандай гана болбосун пилотсуз башкарылбаган аэростатты эксплуатациялоо башка мамлекеттин аймагы аркылуу ошол мамлекеттин тиешелүү уруксатысыз ишке ашырылбайт.

4. 3-пунктта (түпнускада 2-пунктка шилтеме берилген болушу мүмкүн) эскертилген уруксат аэростатты учуруунун алдында алынат,

эгерде учууга даярдык көрүү учурунда аэростат башка мамлекеттин аймагынын үстүндөгү аба мейкиндигинде дрейфке чыгышы (ыгып кетиши) мүмкүн деп күтүлсө. Мындай уруксат аэростаттардын сериялык учууларына же атмосфераны изилдөө максатындагы аэростаттардын учуулары сыяктуу мезгил-мезгили менен аткарылуучу атайын учууларга алынышы мүмкүн.

ХАРАКТЕРИСТИКИ		МАССА ПОЛЕЗНОГО ГРУЗА (кг)					
		1	2	3	4	5	6 или более
ТРОС или ДРУГАЯ ПОДВЕСКА 230 Н или БОЛЕЕ		ТЯЖЕЛЫЙ					
ОТДЕЛЬНАЯ УПАКОВКА ПОЛЕЗНОГО ГРУЗА	УДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА более 13 г/см ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> РАСЧЕТ УДЕЛЬНОЙ НАГРУЗКИ МАССА (z) <i>Площадь наименьшей поверхности (см²)</i> </div>	УДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА менее 13 г/см ²	ЛЕГКИЙ					
ОБЩАЯ МАССА (если подвеска ИЛИ удельная нагрузка ИЛИ масса отдельной упаковки не рассматривается каждая в отдельности)							
		СРЕДНИЙ					

П 5.1- сүрөт. Пилотсуз башкарылбаган аэростаттардын классификациясы

5. Пилотсуз башкарылбаган аэростат аны каттоодон өткөргөн мамлекеттин жана аймагынын үстүндө учуу болжолдонуп жаткан мамлекеттин эрежелерине ылайык эксплуатацияланат.

6. Пилотсуз башкарылбаган аэростатты эксплуатациялоо —

аэростаттын өзү, анын кандайдыр бир бөлүгү же пайдалуу жүгү менен кагылышуунун натыйжасында, ушул учууга тиешеси жок адамдарга же мүлккө коркунуч келтирбегидей тартипте ишке ашырылат.

7. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростатты эксплуатациялоо тиешелүү ыйгарым укуктуу орган менен алдын ала макулдашуусуз ачык деңиздин үстүндө ишке ашырылбайт.

3- бөлүм. Эксплуатациялык чектөөлөр жана жабдууларга карата талаптар

8. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростатты АКБ органынын уруксатысыз төмөнкү шарттарда 18000 м (60000 фут) же андан төмөн барометрдик бийиктикте эксплуатациялоого тыюу салынат:

а) 4 октанттан ашык булуттар же башка көрүүнү чектөөчү түзүмдөр болсо; же

б) горизонталдык көрүнүү 8 км-ден аз болсо.

9. Оор же орто пилотсуз башкарылбаган аэростат калк жыш жайгашкан райондордун же учууга тиешеси жок адамдар топтолгон жерлердин үстүнөн 300 м-ден (1000 фут) төмөн эмес бийиктикте өткөндөй тартипте учурулат.

10. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростат төмөнкү шарттар аткарылганда гана эксплуатацияланат:

а) анда учуу учурунда пайдалуу жүктү ажыратуучу, автоматтык түрдө же телекомандалар аркылуу башкарылуучу жана бири-бирине көз карандысыз иштеген кеминде 2 түзүлүш же тутум болсо;

б) басымы нөлдүк полиэтилен аэростаттары үчүн, аэростаттын кабыгынын учуусун токтотуу үчүн бири-биринен көз карандысыз иштеген кеминде 2 ыкма, тутум же түзүлүш (же алардын айкалышы) колдонулса.

Эскертүү. Ашыкча басымдагы аэростаттар үчүн мындай түзүлүштөр талап кылынбайт, анткени алар пайдалуу жүк ажыратылгандан кийин жогору көтөрүлүп жарылат, ошондуктан аларды тешүүчү тутумдун кереги жок. Ашыкча басымдагы аэростат ички басымы сырткы басымдан жогору болгон кеңейбеген кабыктан турат. Ал түн ичинде газдын эң аз басымы да кабыкты толук толтуруп тургандай газ менен толтурулат. Мындай аэростат газдын олуттуу көлөмү чыгып кетмейинче туруктуу бийиктикти сактап турат.

в) аэростаттын кабыгы 200дөн 2700 МГцке чейинки жыштыктарда иштеген жердеги радиолокаторго сигналды чагылдыруучу радиолокациялык чагылдыргыч түзүлүштөр же материалдар менен жабдылышы керек, жана/же операторго аны жердеги радиолокатордун иштөө радиусунан тышкары да үзгүлтүксүз көзөмөлдөөгө мүмкүндүк берүүчү башка түзүлүштөр менен жабдылууга тийиш.

11. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростат төмөнкү шарттарда эксплуатацияланбайт:

а) жердеги ВОРЛ (Вторичный обзорный радиолокатор) кабыл алгыч-

бергичи колдонулган райондо, эгерде ал барометрдик бийиктик тууралуу маалыматтарды бере алган жана белгиленген коддо үзгүлтүксүз иштеген (же байкоочу станция тарабынан иштетилүүчү) экинчи иреттеги обзордук радиолокатордун жооп бергичи менен жабдылбаса; же

б) жердеги ADS-B жабдуусу колдонулган райондо, эгерде ал барометрдик бийиктик тууралуу маалыматтарды бере алган жана үзгүлтүксүз иштеген ADS-B өткөргүчү менен жабдылбаса.

12. Ар кандай чекитинде үзүү үчүн 230 Н же андан көп күч талап кылынган байланган антеннасы бар пилотсуз башкарылбаган аэростат, антеннасында 15 м-ден ашпаган аралыкта бекитилген түстүү желекчелер (вымпелдер) же транспаранттар болгон шартта гана эксплуатацияланат.

13. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростат 18000 м-ден (60000 фут) төмөн барометрдик бийиктикте түнкүсүн, эгерде аэростат жана анын шаймандары (анын ичинде пайдалуу жүгү) жарык берүүчү оттор менен жабдылбаса, эксплуатацияланбайт.

14. Узундугу 15 м-ден ашкан асма түзүлүшү бар (ачык түскө боёлгон ачык парашюттан тышкары) оор пилотсуз башкарылбаган аэростат күндүз 18000 м-ден төмөн бийиктикте, эгерде бул асма түзүлүш кезектешкен ачык түстөгү тилкелер менен боёлбосо же түстүү желекчелер менен жабдылбаса, эксплуатацияланбайт.

4- бөлүм. Учууну аяктоо

15. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростаттын эксплуатанты учууну аяктоо үчүн ушул Тиркеменин 9-пунктунун (а) жана (б) пунктчаларында көрсөтүлгөн тиешелүү түзүлүштөрдү төмөнкү учурларда ишке киргизет:

а) эгерде аба ырайы шарттары эксплуатациялоо үчүн каралгандан начар экени белгилүү болсо;

б) эгерде бузулуу же кандайдыр бир башка себеп аба кыймылынын коопсуздугуна, жердеги адамдарга же мүлккө коркунуч келтирсе; же

в) эгерде кирүүгө уруксат жок болсо, башка мамлекеттин аймагынын үстүндөгү аба мейкиндигине киргенге чейин.

5- бөлүм. Учуу жөнүндө билдирүү

§ 1. Учууга чейинки билдирүү

16. Орто же оор категориядагы пилотсуз башкарылбаган аэростаттын болжолдонгон учуусу жөнүндө алдын ала билдирүү тиешелүү АКБ (аба кыймылын тейлөө) ыйгарым укуктуу органына болжолдонгон учуу күнүнө чейин 7 күндөн кечиктирилбестен жөнөтүлөт.

17. Болжолдонгон учуу жөнүндө билдирүүгө төмөнкү маалыматтар киргизилет:

а) аэростаттын учуу белгиси же иштин (долбоордун) кодук аталышы;

- б) аэростаттын категориясы жана сүрөттөлүшү;
- в) эгер колдонулса, ВОРЛ коду, аба кемесинин дареги же NAB (ПРС) жыштыгы;
- г) эксплуатанттын аталышы жана анын телефон номери;
- д) учуруу орду;
- е) учуруунун болжолдуу убактысы же учуруулардын башталуу жана аяктоо убактысы;
- ж) учурула турган аэростаттардын саны жана бир нече жолу учурууда алардын ортосундагы пландалган интервал;
- з) көтөрүлүүнүн болжолдуу багыты;
- и) крейсердик эшелон(дор) (барометрдик бийиктик);
- к) 18000 м (60000 фут) барометрдик бийиктиктен өтүүнүн же крейсердик эшелонго жетүүнүн болжолдуу убактысы (эгерде крейсердик эшелон 18000 м же андан төмөн болсо) жана болжолдуу турган орду.

Эскертүү. Эгерде үзгүлтүксүз учуруулар аткарылса, билдирүүгө киргизилген убакыт сериядагы биринчи жана акыркы аэростат тиешелүү эшелонго жете турган болжолдуу убакыттан турат (мисалы, 122136Z-130330Z).

л) учууну аяктоонун болжолдуу күнү жана убактысы, ошондой эле кулай турган/табыла турган болжолдуу район. Узак мөөнөттүү учууларды аткарган аэростаттар үчүн, эгерде учуунун аяктоо күнүн, убактысын жана кулаган жерин так алдын ала аныктоо мүмкүн болбосо, «чоң узактык» термини колдонулат.

Эскертүү. Эгерде бир нече кулай турган/табыла турган жерлер болжолдонсо, ар бир жер кулоонун тиешелүү болжолдуу убактысы менен бирге көрсөтүлөт. Биринен сала бири болгон кулоолордун сериясы үчүн сериядагы биринчи жана акыркы кулоонун болжолдуу убактысы көрсөтүлөт (мисалы, 070330Z-072300Z).

18. Болжолдонгон учуу жөнүндө билдирүүдөгү бардык өзгөртүүлөр тиешелүү АКБ ыйгарым укуктуу органына учуруунун болжолдуу убактысына чейин 6 сааттан кечиктирилбестен, ал эми критикалык убакытты камтыган күндүн же космостук дүүлүгүүлөрдү изилдөө учурунда учуунун башталышынын болжолдуу убактысына чейин 30 мүнөттөн кечиктирилбестен жөнөтүлөт.

§ 2. Учуруу жөнүндө билдирүү

19. Орто же оор категориядагы пилотсуз башкарылбаган аэростат учурулгандан кийин токтоосуз түрдө эксплуатант АКБ (аба кыймылын тейлөө) органына төмөнкү маалыматтарды берет:

- а) аэростаттын учуу белгиси;
- б) учуруу орду;
- в) учуруунун иш жүзүндөгү (фактылык) убактысы;
- г) 18000 м (60000 фут) барометрдик бийиктиктен өтүүнүн болжолдуу убактысы же крейсердик эшелонго жетүүнүн болжолдуу убактысы (эгерде

ал 18000 м же андан төмөн бийиктикте болсо) жана болжолдуу турган орду;

д) учурула турган аэростаттардын санына, бир нече жолу учуруудагы пландалган интервалдарга, ошондой эле көтөрүлүүнүн болжолдуу багытына карата мурда берилген маалыматтардагы бардык өзгөрүүлөр

§ 3. Учууларды токтотуу/аяктоо жөнүндө билдирүү

20. Эксплуатант орто же оор категориядагы пилотсуз башкарылбаган аэростаттын учуусу аяктагандыгы, ошондой эле мурда пландаштырылган учуунун токтотулгандыгы (жокко чыгарылгандыгы) жөнүндө АКБ (аба кыймылын тейлөө) органына токтоосуз билдирет.

6- бөлүм. Турган ордун каттоо жана доклады берүү

21. 18000 м (60000 фут) же андан төмөн барометрдик бийиктикте учуп жаткан оор пилотсуз башкарылбаган аэростаттын эксплуатанты анын учуу траекториясына көз салат жана АКБ органынын суроосу боюнча аэростаттын турган орду жөнүндө доклады жөнөтөт. Эгерде АКБ органдары кыска убакыт аралыгында докладдарды талап кылбаса, эксплуатант анын турган ордун ар бир 2 саат сайын каттап турат.

22. 18000 м (60000 фут) барометрдик бийиктиктен жогору учуп жаткан оор пилотсуз башкарылбаган аэростаттын эксплуатанты учуунун жүрүшүнө көз салат жана АКБ органынын суроосу боюнча аэростаттын турган орду жөнүндө доклады жөнөтөт. Эгерде АКБ органы кыска убакыт аралыгында докладдарды талап кылбаса, эксплуатант анын турган ордун ар бир 24 саат сайын каттап турат.

23. Эгерде турган ордун аныктоо мүмкүн болбосо, эксплуатант бул тууралуу АКБ органына токтоосуз билдирет. Бул билдирүү акыркы катталган турган ордун камтышы керек. Эгерде каттоо кайра калыбына келсе, бул тууралуу АКБ органына токтоосуз кабарланат.

24. Оор пилотсуз башкарылбаган аэростаттын пландаштырылган төмөндөөсү башталар алдында 1 саат калганда, эксплуатант АКБ органына аэростат жөнүндө төмөнкү маалыматтарды жөнөтөт:

- а) учурдагы географиялык турган орду;
- б) учурдагы эшелону (барометрдик бийиктиги);
- в) эгер орун алса, 18000 м (60000 фут) барометрдик бийиктиктен өтүүнүн болжолдуу убактысы;
- г) жерге кулай турган болжолдуу убактысы жана орду.

Мыйзамсыз кийлигишүү

Эскертүү. Төмөндө келтирилген эрежелер мыйзамсыз кийлигишүү орун алып, аба кемеси бул факт тууралуу АКБ (аба кыймылын тейлөө) органына билдире албай калган учурда аба кемелери тарабынан колдонуу үчүн нускамалык материал катары берилген.

1. Эгерде аба кемесинин командири аэродромго чейин учууну уланта албаса, ал АКБ органына билдирүү мүмкүнчүлүгү пайда болгонго чейин же аба кемеси РЛС же ADS-B иштөө зонасына киргенге чейин, берилген жол сызыгы жана берилген крейсердик эшелон боюнча учууну улантууга аракет кылышы керек.

2. Мыйзамсыз кийлигишүүгө дуушар болгон аба кемеси АКБ органдары менен радиотелефондук байланыш түзүү мүмкүнчүлүгү жок болуп, берилген жолдон же крейсердик эшелондон четтөөгө мажбур болсо, аба кемесинин командири мүмкүнчүлүккө жараша төмөнкүлөрдү аткарышы керек:

а) борттогу түзүлгөн кырдаалдан улам мүмкүн болбогон учурларды кошпогондо, колдонулуп жаткан ОВЧ-байланыш каналы же авариялык ОВЧ-жыштыгы жана башка тиешелүү байланыш каналдары аркылуу эскертүү берүүгө аракет кылуу. Ошондой эле, кырдаалга жараша максатка ылайык келсе, борттук жооп бергичтер, маалыматтарды берүү линиялары ж.б. сыяктуу башка жабдууларды колдонуу зарыл; жана

б) эгерде мындай эрежелер Региондук кошумча эрежелерде (Doc 7030) белгиленип жана жарыяланган болсо, өзгөчө кырдаалдарда учуудагы тиешелүү өзгөчө аракеттердин тартибин сактоо менен учууну улантуу; же

1) эгерде тиешелүү региондук эрежелер белгиленбесе, учууну АУЭ (аспаптар боюнча учуу эрежелери) учурунда адатта колдонулуучу крейсердик эшелондордон төмөнкүдөй айырмаланган эшелондо улантуу:

2) 300 м (1000 фут) вертикалдык эшелондоо минимуму колдонулган райондо — 150 м (500 фут) айырма менен; же

3) 600 м (2000 фут) вертикалдык эшелондоо минимуму колдонулган райондо — 300 м (1000 фут) айырма менен.