AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ

NAZİRLƏR KABİNETİ

Q Ə R A R

№ 4

Bakı şəhəri, 15 yanvar 2013-cü il

“Azərbaycan Respublikasının uçuş Qaydaları”nın təsdiq edilməsi barədə

“Aviasiya haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2005-ci il 30 avqust tarixli 284 nömrəli Fərmanının 2.2-ci bəndinə əsasən Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti **QƏRARA ALIR:**

1. “Azərbaycan Respublikasının uçuş Qaydaları” təsdiq edilsin (əlavə olunur).

2. Bu qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

Azərbaycan Respublikasının
Baş naziri **Artur Rasi-zadə**

Azərbaycan Respublikası Nazirlər
Kabinetinin 2013-cü il 15 yanvar
tarixli 4 nömrəli qərarı ilə
təsdiq edilmişdir

Azərbaycan Respublikasının uçuş Qaydaları

1. Ümumi müddəalar

1.1. Bu Qaydalar "Aviasiya haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa və Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (ICAO) Standartlarına və tövsiyə olunan Təcrübəsinə (1944-cü il 7 dekabr tarixli Çikaqo Konvensiyasına 2 nömrəli Əlavəyə - "Uçuş qaydaları"na) uyğun olaraq hazırlanmışdır.

Qeyd. Çikaqo Konvensiyasının 2 nömrəli Əlavəsinə vaxtaşırı edilən düzəliş və dəyişikliklər Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə ziddiyət təşkil etmədiyi hallarda bu Qaydaların tərkib hissəsi kimi qəbul olunur.

1.2. Azərbaycan Respublikasında qeydiyyata alınmış hava gəmilərinin sahibləri olan bütün dövlət qurumları, idarələr, təşkilatlar, müəssisələr və fiziki şəxslər tərəfindən bu Qaydaların tələblərinin yerinə yetirilməsi vacibdir.

1.3. Uçuşların yerinə yetirilməsi, təmin və təşkil edilməsi, hava hərəkətinin idarə olunması ilə məşğul olan idarələr tərəfindən dərc edilən rəhbər sənədlər, təlimatlar və başqa sənədlər bu Qaydaların tələblərinə müvafiq olmalı və "Azərbaycan Respublikasının hava məkanından istifadə Qaydaları"nın tələblərinə müvafiq olaraq Hərbi Hava Qüvvələrinin komandanı ilə razılaşdırılmalıdır.

1.4. Uçuşların təşkilinə, yerinə yetirilməsinə, təmin edilməsinə, hava hərəkətinin idarə edilməsinə və "Azərbaycan Respublikasının hava məkanından istifadə edilməsi Qaydaları"na nəzarətə məsul olan rəhbər uçuş heyəti və aidiyyəti şəxslər bu Qaydaların tələblərini bilməli və yerinə yetirməlidirlər.

1.5. Bu Qaydaların pozulması (onların yerinə yetirilməsindən yayınma) halları müəyyən edilən zaman vəzifəli şəxslər pozuntunun qarşısının alınması üçün dərhal ölçü götürməli və bu barədə birbaşa öz rəhbərinə məruzə etməlidirlər.

2. Əsas anlayışlar

2.1. Bu Qaydalarda istifadə olunan əsas anlayışlar aşağıdakı mənaları ifadə edir:

2.1.1. aerodrom dispetçer məntəqəsi - hava hərəkətinin idarəetmə xidmətini yerinə yetirmək üçün aerodromda yaradılan məntəqə;

2.1.2. aerodrom hərəkəti - aerodromun manevr meydanında bütün hərəkətlər və həmçinin aerodrom rayonunda uçan hava gəmilərinin hərəkəti;

Qeyd. Hava gəmisi aerodromun hərəkət dairəsində olduqda, oraya daxil olduqda və ya oranı tərk etdikdə, aerodromun rayonunda olan hava gəmisi hesab edilir.

2.1.3. aerodromda hərəkət zonası - aerodromda hərəkətin mühafizəsi üçün aerodrom ətrafında yaradılan müəyyən ölçülü hava məkanı;

2.1.4. Aeronaviqasiya Məlumatlarının Toplusu (AIP) - aeronaviqasiyaya aid uzunmüddətli xarakter daşıyan mühüm məlumatları əhatə edən, dövlət orqanı tərəfindən və ya onun icazəsi ilə buraxılan məcmuə;

2.1.5. aeronaviqasiya stansiyası - səyyar aeronaviqasiya xidmətinin yerüstü stansiyası (bəzi hallarda aeronaviqasiya stansiyası gəmidə və ya dəniz platformasında yerləşə bilər);

2.1.6. aeroplan - güc qurğusu ilə hərəkətə gətirilən və qaldırıcı qüvvəsi əsasən uçuşun verilmiş şəraitində hərəkətsiz qalan səthlərin aerodinamik reaksiyasının hesabına yaranan havadan ağır uçuş aparatı;

2.1.7. akrobatik uçuş - hava gəmisinin fəza vəziyyətinin kəskin və qeyri-adi dəyişməsi ilə xarakterizə olunan, qəsdən yerinə yetirilən manevrlər;

2.1.8. ATS marşrutu - hava hərəkətinin idarə edilməsi üzrə xidmətin göstərilməsi üçün zəruri olan hərəkət axınının tənzimlənməsi məqsədi ilə təyin edilmiş marşrut;

Qeydlər:

1. ATS marşrutu terminindən hava yolunu, konsultativ marşrutu, nəzarət olunan və ya olunmayan marşrutu, gəliş və ya gediş marşrutunu bildirmək üçün istifadə edilir.

2. ATS marşrutu, ATS marşrut göstəricisi, mühüm məntəqələrə aparan (marşrut məntəqələri) və ya əks tərəfə gedən yol, mühüm məntəqələr arasındakı məsafə, məlumatlandırma üzrə tələblər müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilən ən aşağı təhlükəsiz hündürlükdən ibarət olan xüsusiyyətlərlə müəyyən edilir.

2.1.9. buludların aşağı səthinin hündürlüyü - səmanın yarıdan çox hissəsini əhatə edən və 6100 metrdən (20 000 futdan) aşağı olan buludun ən aşağı həddinin yer və ya su üzərindəki hündürlüyü;

2.1.10. cari uçuş planı - sonrakı icazələrin verilməsi nəticəsində yaranan hər hansı dəyişiklikləri əks etdirən uçuş planı;

2.1.11. cihazlar üzrə enməyə daxilolma prosedura-enməyə daxil olmanın ilkin nəzarət nöqtəsindən və ya uyğun olduqda müəyyən edilən gəliş marşrutunun başlanğıcından enmənin tamamlana biləcəyi nöqtəyədək, enmə tamamlanmadıqda isə gözləmə məntəqəsinə və ya maneələrdən təhlükəsiz ötüb keçmə meyarının tətbiq edildiyi vəziyyətədək maneələrdən təhlükəsiz məsafəni təmin edən, uçuş cihazlarına istinadən planlaşdırılmış bir sıra manevrlər;

2.1.12. cihazlar üzrə meteoroloji şərait-vizual meteoroloji şərait üçün təyin edilən minimumdan aşağı olan, görünmə dərəcəsi, buludların aşağı səthinin hündürlüyü və buludlara qədər olan məsafə ilə ifadə edilən meteoroloji şərait;

Qeyd. Vizual meteoroloji şərait üçün müəyyən edilən minimumlar bu Qaydaların 4-cü hissəsində verilmişdir.

2.1.13. dayanacağı tərk etmənin təxmini vaxtı - hava gəmisinin uçub getməsi ilə hərəkətə başladığı vaxt;

2.1.14. dəyişmə nöqtəsi - ATS marşrutu seqmentində uçan hava gəmisinin hər tərəfə istiqamətlənən yüksəktezlikli radiomayaka nisbətən müəyyən edilən naviqasiya istiqamətinin hava gəmisinin arxasındakı radiomayak qurğusundan hava gəmisinin önündəki növbəti qurğuya dəyişməsi gözlənilən nöqtə.

Qeyd. Dəyişmə nöqtələri istifadə ediləcək bütün yüksəkliklərdə qurğular arasında siqnalın güc və keyfiyyətinin optimal balansını və marşrut seqmentinin eyni hissəsində hərəkət edən bütün hava gəmilərinin azimuta görə yönəldilməsinin ümumi mənbəyini təmin etmək üçün yaradılır.

2.1.15. ehtiyat aerodromu - təyinat aerodromu istiqamətində hərəkət etmək və ya enmək qeyri-mümkün olduqda və ya məsləhət görülmədikdə, hava gəmisinin istiqamət götürə biləcəyi aerodrom. Ehtiyat aerodromlarına aşağıdakılar daxildir:

2.1.15.1. təyinat məntəqəsinin ehtiyat aerodromu - təyinat aerodromuna enmək mümkün olmadıqda və ya məsləhət görülmədikdə, hava gəmisinin istiqamət götürə biləcəyi ehtiyat aerodromu;

2.1.15.2. qalxma üçün ehtiyat aerodromu - havaya qalxdıqdan sonra enmə zərurəti yarandıqda və uçub getmə aerodromundan istifadə etmək mümkün olmadıqda, hava gəmisinin enə biləcəyi ehtiyat aerodromu;

2.1.15.3. marşrut üzrə ehtiyat aerodromu - uçuş zamanı qeyri-adi halla və ya qəza vəziyyəti ilə üzləşdikdə, hava gəmisinin enə biləcəyi aerodrom.

Qeyd. Uçub getmənin yerinə yetirildiyi aerodrom həmin uçuşun marşrut ehtiyat aerodromu və ya ehtiyat aerodromu da ola bilər.

2.1.16. enmə ərazisi - hava gəmisinin enməsi və ya qalxması üçün nəzərdə tutulan hərəkət ərazisinin bir hissəsi;

2.1.17. ETOPS uçuşları üçün marşrut üzrə ehtiyat aerodromu - ETOPS əməliyyatları üzrə uçuşları yerinə yetirən zaman mühərrikin söndürülməsi və ya hər hansı xüsusi və ya qəza halında təyyarənin eniş edə biləcəyi aerodrom;

2.1.18. enməyə daxilolmanın dispetçer məntəqəsi - bir və ya bir neçə aerodroma gələn və ya oradan gedən hava gəmilərinin nəzarət olunan uçuşlarına hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin göstərilməsi məqsədi ilə yaradılan məntəqə;

2.1.19. enməyə daxilolmanın dispetçer xidməti - gələn və ya gedən hava gəmilərinin nəzarət olunan uçuşları üçün hava hərəkətini idarəetmə xidməti;

2.1.20. enməyə daxilolmanın nəzərdə tutulan vaxtı - ATC tərəfindən gələn hava gəmisinin gecikmədən sonra enməsi məqsədi ilə enməyə daxilolmanı başa çatdırmaq üçün gözləmə məntəqəsini tərk edəcəyi təxmini vaxt.

Qeyd. Gözləmə məntəqəsini tərk etmənin faktiki vaxtı enməyə daxil olma üçün verilən icazədən asılı olacaqdır.

2.1.21. rayon dispetçer idarəetmə xidməti - idarəetmə ərazilərində nəzarət olunan uçuşlar üçün hava hərəkətini idarəetmə xidməti;

2.1.22. əsas rayon dispetçer məntəqəsi - bir və ya bir neçə mühüm aerodromların yaxınlığında, adətən ATS marşrutlarının birləşməsində yaradılan rayon idarəetmə məntəqəsi;

2.1.23. gecə - axşam alatoranlığı və səhər alatoranlığı arasındakı vaxt ərzində və ya günəşin batması və çıxması arasında olan, müvafiq səlahiyyətli orqan tərəfindən təyin edilən istənilən dövr;

Qeydlər:

1. Alatoranlıq axşam günəşin diskinin mərkəzinin üfüqdən 6 dərəcə aşağı endiyi zaman bitir və səhər günəşin diskinin mərkəzinin üfüqdən 6 dərəcə aşağı olduğu zaman başlanır.

2. Günəşin çıxması və batması vaxtları müvafiq cədvəllərə uyğun olaraq müəyyən edilir.

2.1.24. görünüş - yer səthində yerləşən və qəbul edilmiş ölçülərə malik qara obyektin işıqlı fonda müşahidə edilə bilindiyi və tanındığı ən uzaq məsafə və ya qaranlıq fonda 1000 kd işıqların müşahidə edilə bilindiyi və tanındığı ən uzaq məsafə;

2.1.25. hava hərəkəti xidməti - vəziyyətdən asılı olaraq uçuş məlumatı xidmətini, qəza məlumatlandırma xidmətini, hava hərəkətinə konsultativ xidməti, hava hərəkətinə idarəetmə xidmətini (rayon hava hərəkətini idarəetmə xidmətini, enməyə daxilolmanın dispetçer xidmətini və ya aerodromda hərəkəti idarəetmə xidmətini) nəzərdə tutan ümumi anlayış;

Qeyd. Bu Qaydalarda "xidmət" termini funksiyanı və ya yerinə yetirilən xidməti, "orqan" termini isə xidməti yerinə yetirən kollektiv qurumu göstərir.

2.1.26. hava hərəkəti xidmətinin hava məkanları - xüsusi növ uçuşlar yerinə yetirilə bilən və hava hərəkəti xidməti və istismar qaydaları ilə müəyyən edilən əlifba sırasına uyğun təsniflənən müəyyən ölçülü hava məkanları;

Qeyd. ATS hava məkanlarının təsnifatı C, D, G və G+ hava məkanı siniflərindən ibarətdir.

2.1.27. hava xidmətlərinə nəzarət məntəqəsi - hava hərəkəti xidmətlərinə və uçub getməzdən əvvəl təqdim olunan uçuş planlarına dair məlumatların alınması məqsədi ilə yaradılan məntəqə;

Qeyd. Hava hərəkəti xidmətlərinə nəzarət məntəqəsi müstəqil məntəqə şəklində və ya mövcud məntəqə ilə birlikdə ayrıca hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi və ya aeronaviqasiya məlumatı xidməti məntəqəsi kimi yaradıla bilər.

2.1.28. hava hərəkətinə konsultativ xidmət - cihazlar üzrə uçuş qaydalarına əsasən uçuş yerinə yetirən hava gəmilərinin uçuşlarının optimal eşelonlanmasını təmin etmək məqsədi ilə göstərilən xidmət;

2.1.29. hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi - vəziyyətdən asılı olaraq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsini, uçuş məlumatı mərkəzini və ya hava hərəkəti xidmətinə nəzarət məntəqəsini nəzərdə tutan ümumi anlayış;

2.1.30. hava hərəkətini idarəetmə xidməti - hava gəmilərinin bir-biri ilə, manevr meydanında maneələrlə toqquşmasının qarşısını almaq, hava hərəkətinin müəyyən edilmiş qaydada axınını qısa müddət ərzində təmin etmək və qoruyub saxlamaq məqsədi ilə göstərilən xidmət;

2.1.31. hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi - vəziyyətdən asılı olaraq rayon hava hərəkətini idarəetmə mərkəzini, enməyə daxilolmanın

dispetçer məntəqəsini və ya aerodromun dispetçer məntəqəsini nəzərdə tutan ümumi anlayış;

2.1.32. hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsi - hava gəmisinə hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən qoyulan şərtlər daxilində hərəkət üçün verilən icazə;

Qeyd. "Hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsi" termini müvafiq kontekstdə istifadə edildikdə "icazə" terminə qədər qısaldılır. Qısaldılmış "icazə" terminin önündə hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsinin aid olduğu uçuşun konkret hissəsini göstərmək üçün "yerdəyişmə", "qalxma", "uçub getmə", "marşrut üzrə", "enməyə daxilolma" və ya "enmə" sözləri yazıla bilər.

2.1.33. hava hərəkəti məlumatı - hava gəmisinin olduğu yerin və ya təyin edilmiş marşrutun yaxınlığında ola bilən, digər məlum olan və ya müşahidə edilən hava hərəkəti haqqında pilotu xəbərdar etmək və toqquşmanın qarşısını almaq üçün hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən verilən məlumat;

2.1.34. hava ilə sürmə - yerin təsirini nəzərə almaqla, saatda 20 DM-dən (37 km/saat) az sürətlə vertolyotun/VTOL aerodromun səthi üzərində hərəkəti;

Qeyd. Faktiki hündürlük dəyişə bilər və bəzi vertolyotlar üçün yer təsiri turbulentliyini azaltmaq və ya yükasılan qurğuya icazəni təmin etmək üçün AGL-dən 25 fut (8m) yüksəkdə hava ilə sürmə tələb oluna bilər.

2.1.35. hava-yer nəzarət radiostansiyası - verilmiş sahədə hava gəmisinin istismarı və idarə edilməsi üzrə rabitənin yaradılması üçün cavabdeh olan əsas aeronaviqasiya rabitəsi stansiyası;

2.1.36. hərəkət xətti - hava gəmisinin uçuş trayektoriyasının yerin səthinə istənilən nöqtədən, adətən şimaldan (faktiki, maqnit və ya şərti) dərəcələrlə ifadə edilən proyeksiyası;

2.1.37. hava yolu - dəhliz şəklində idarə edilən hava məkanı və ya onun bir hissəsi;

2.1.38. hava toqquşmasının qarşısını alan sistem (ACAS) - SSR cavabvermə cihazı ilə təchiz edilən hava gəmisi ilə mümkün toqquşma haqqında pilota məlumat vermək üçün yerüstü avadanlıqdan asılı olmayaraq, ikinci radiolokasiya cavab siqnallarına əsaslanan hava gəmisi sistemi;

2.1.39. hava toqquşmasının qarşısının alınması üzrə tövsiyələr - hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi tərəfindən kömək məqsədi ilə pilota toqquşmanın qarşısının alınması üçün lazım olan manevrlər göstərilməklə verilən tövsiyələr;

2.1.40. hərbi aviasiya - hərbi qüvvələrin maraqları naminə hərbi və ya digər hava gəmilərinin uçuş əməliyyatlarını yerinə yetirən aviasiya;

2.1.41. hərbi aviasiya qaydaları - hərbi hava qüvvələrinin komandanı tərəfindən təsdiq edilən qayda və əsasnamələr;

2.1.42. hərbi idarəetmə ərazisi - hərbi aviasiya məqsədi üçün yaradılan daimi və ya vaxtaşırı nəzarət olunan hava məkanı;

2.1.43. hərəkət meydanı - aerodromun hava gəmisinin qalxması, enməsi və ya yerdə sürülməsi üçün istifadə olunan manevr meydanından və perrondan (perronlardan) ibarət hissəsi;

2.1.44. xüsusi vizual qaydalarla uçuş (VFR uçuşu) - hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsinin idarəetmə zonası daxilində vizual meteoroloji şəraitdən (VMC) aşağı meteoroloji şəraitdə yerinə yetirilməsi üçün icazə verdiyi VFR uçuşu;

2.1.45. icazə həddi - hava gəmisinə hava hərəkətini idarəetmə xidməti tərəfindən verilən icazənin bitdiyi nöqtə;

2.1.46. idarəetmə rayonu - yer və su üzərində müəyyən edilmiş həddən yuxarı istiqamətlənən nəzarət olunan hava məkanı;

2.1.47. idarəetmə zonası - yerin səthindən müəyyən edilən həddə qədər yuxarı istiqamətlənən nəzarət olunan hava məkanı;

2.1.48. IFR uçuşu - cihazlar üzrə uçuş qaydalarına əsasən yerinə yetirilən uçuş;

2.1.49. kurs - şimal meridianı ilə (həqiqi, maqnit, kompas və ya şərti) saat əqrəbi istiqamətində hava gəmisinin uzununa oxu arasında olan bucaq;

2.1.50. konsultativ hava məkanı - müəyyən hüdudda hava hərəkətinə konsultativ xidmətin göstərildiyi hava məkanı və ya təyin olunmuş marşrut;

2.1.51. konsultativ marşrut - hava hərəkətinə konsultativ xidmətin göstərildiyi təyin olunmuş marşrut;

2.1.52. kreyser rejimində hündürlüyün yığılması - kreyser uçuşu zamanı təyyarənin kütləsinin azalması nəticəsində nisbi hündürlüyün artması;

2.1.53. kreyser hündürlüyü - uçuşun əsas hissəsində qorunub saxlanılan hündürlük;

2.1.54. qadağan edilən ərazi - hər hansı bir dövlətin və ya ərazi sularının üzərində hava gəmisinin uçuşu üçün qadağan edilən müəyyən ölçülü hava məkanı;

2.1.55. qəza məlumatlandırma xidməti - axtarılması və yardım göstərilməsi lazım olan hava gəmiləri haqqında müvafiq təşkilatlara məlumat vermək və tələb edildikdə, həmin təşkilatlara yardım etmək məqsədi ilə göstərilən xidmət;

2.1.56. manevr meydanı - aerodromun perronlar istisna olmaqla, hava gəmilərinin qalxması, enməsi və yerdə sürülməsi üçün istifadə olunan hissəsi;

2.1.57. məhdudlaşdırılan ərazi - yer və ya ərazi suları üzərində hava gəmilərinin uçuşunun məhdudlaşdırıldığı müəyyən ölçülü hava məkanı;

2.1.58. mütləq keçid yüksəkliyi - müəyyən yüksəklikdə və ya ondan aşağıda hava gəmisinin şaquli vəziyyətinin yüksəkliklərə istinadən idarə edildiyi yüksəklik;

2.1.59. müvafiq ATS orqanı - aidiyyəti hava məkanında hava hərəkətini idarəetmə xidmətlərini təmin etmək üçün məsuliyyət daşıyan dövlət tərəfindən təyin edilən müvafiq orqan;

2.1.60. müvafiq orqan - açıq dəniz üzərində aparılan uçuşa aid olduqda: qeydiyyat dövlətinin müvafiq orqanı, açıq dənizdən başqa digər ərazi üzərində aparılan uçuşa aid olduqda isə: uçuşun yerinə yetirildiyi ərazi üzərində suverenliyə malik olan dövlətin müvafiq orqanı;

2.1.61. nəzarət edilən aerodrom - ərazisindəki hərəkətə hava hərəkətini idarəetmə xidməti tərəfindən nəzarət edilən aerodrom;

Qeyd. "Nəzarət edilən aerodrom" anlayışı aerodrom hərəkətini idarəetmə xidmətinin göstərildiyini ifadə edir, lakin idarəetmə zonasının mövcud olmasını mütləq şəkildə nəzərdə tutmur.

2.1.62. nəzarət məntəqəsi - hava gəmisinin vəziyyətinə dair məlumatın verilməsi mümkün olan təyin edilmiş coğrafi məkan;

2.1.63. nəzarət olunan hava məkanı - hava məkanının təsnifatına uyğun olaraq, hüdudlarında hava hərəkətini idarəetmə xidməti göstərilən müəyyən ölçülü hava məkanı;

Qeyd. Nəzarət olunan hava məkanı ICAO-nun 11-ci Əlavəsinin 2.6-cı bəndində müəyyən edildiyi kimi ATS hava məkanlarının A, B, C, D və E siniflərini əhatə edən ümumi anlayışdır.

2.1.64. nəzarət edilən uçuş - hava gəmisinin hava hərəkətinə dispetçer xidməti (idarəetməsi) ilə təmin olunan uçuşu;

2.1.65. nisbi hündürlük - verilmiş başlanğıc səviyyəsindən müəyyən səviyyəyə, nöqtəyə və ya nöqtə kimi nəzərdə tutulan obyektə kimi ölçülən şaquli məsafə;

2.1.66. perron - sərnişinlərin mindirilməsi və ya düşürdülməsi, poçt və yüklərin yüklənilməsi və ya boşaldılması, yanacağın doldurulması, hava gəmisinin yerləşdirilməsi üçün yerüstü aerodromda müəyyən edilmiş sahə;

2.1.67. pilotsuz, idarə edilməyən aerostat – enerji gücü ilə hərəkətə gəlməyən, pilotsuz, sərbəst uçuşda havadan yüngül hava gəmisi;

Qeyd. Pilotsuz, idarə edilməyən aerostatlar bu Qaydaların 9-cu hissəsində verilmiş xüsusiyyətlərə əsasən ağır, orta və ya yüngül aerostatlara bölünür.

2.1.68. psixotrop maddələr – "Psixotrop maddələr haqqında" BMT-nin 1971-ci il tarixli Konvensiyasında, "Narkotik vasitələrin və psixotrop maddələrin qanunsuz dövriyyəsinə qarşı mübarizə haqqında" 1988-ci il tarixli Konvensiyasında, habelə Azərbaycan Respublikasının normativ hüquqi aktları ilə təsdiq olunmuş siyahılarda təsnif edilmiş sintetik və ya təbii mənşəli maddələr, onların preparatları;

2.1.69. psixotrop maddələrdən istifadə - istifadəçiyə birbaşa təhlükə yaradacağı, digər şəxslərin həyatı, sağlamlığı və rifahına təhlükə törədəcəyi, peşəkar, sosial, psixi və fiziki problem və ya pozuntular yarada biləcəyi və ya vəziyyətin pisləşəcəyi halda aviasiya heyəti tərəfindən bir və ya bir neçə psixotrop maddələrdən istifadə tərzi;

2.1.70. radiotelefon rabitəsi - əsasən danışıq formasındakı məlumatların mübadiləsi üçün nəzərdə tutulan radioəlaqə forması;

2.1.71. rayon hərəkəti idarəetmə mərkəzi - yurisdiksiyasında olan idarəetmə sahələrində nəzarət olunan uçuşlara hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin göstərilməsi məqsədi ilə yaradılan məntəqə;

2.1.72. səviyyə - uçuşdakı təyyarənin şaquli vəziyyətindən asılı olaraq hündürlüyü, yüksəkliyi və ya uçuş eşelonunu nəzərdə tutan ümumi anlayış;

2.1.73. siqnal meydanı - yerüstü siqnalların verilməsi üçün aerodromda yerləşdirilən meydan;

2.1.74. stop xətti - yerlə sürmə yolunda qırmızı işıqlar sırası;

2.1.75. təhlükəli ərazi - təyin edilən vaxtlarda ərazisində hava gəmisinin uçuşu ilə bağlı təhlükəli fəaliyyət aparılan müəyyən ölçülü hava məkanı;

2.1.76. təhlükəsizliklə bağlı olan personal - vəzifə və funksiyalarını lazımi qaydada yerinə yetirmədikdə, ekipaj üzvləri, hava gəmisinə texniki xidmət göstərən işçi heyəti, aviadispetçerlər və digər işçilər də daxil olmaqla, uçuşların təhlükəsizliyi üçün təhlükə yarada biləcək şəxslər;

2.1.77. təkrarlanan uçuş planı (RPL) - ATS məntəqələrinin təkrar istifadə üçün istismarçı tərəfindən təqdim edilən, əsas xüsusiyyətlərlə tez-tez təkrarlanan, müntəzəm şəkildə yerinə yetirilən fərdi uçuşlar sırasına aid uçuş planı;

2.1.78. təxmini gəliş vaxtı - hava gəmisinin IFR uçuşları üçün enməyə daxilolma prosedurlarının başlanğıcı nəzərdə tutulan və naviqasiya vasitələri ilə təyin olunan nöqtəyə və ya aerodromla bağlı heç bir naviqasiya

vasitəsi olmadıqda aerodroma gələcəyi vaxt, VFR uçuşları üçün hava gəmisinin aerodroma gələcəyi təxmini vaxt;

2.1.79. tərtib edilmiş uçuş planı - sonradan heç bir dəyişiklik edilmədən, ATS məntəqəsi, pilot və ya təyin edilmiş nümayəndə tərəfindən tərtib edilən uçuş planı;

2.1.80. uçuş heyətinin üzvü - uçuş vaxtı ərzində hava gəmisinin idarə edilməsi ilə bağlı mühüm vəzifələr tapşırılmış lisenziyalı heyət üzvü;

2.1.81. uçuş eşelonu - 760,0 millimetr civə sütununa (1013,2 hektopaskal) nisbətən təyin edilən və digər oxşar səthlərdən müəyyən edilmiş intervallar qədər aralıda olan atmosfer təzyiqinin sabit səthi;

Qeyd. Ölçü şkalası standart atmosferə görə bölünmüş barometrik hündürlükölçən QNH qurulduqda mütləq hündürlüyü, QFE qurulduqda nöqtə üzərində nisbi hündürlüyü və 1013,2 hpa qurulduqda uçuş eşelonlarını göstərir. Burada istifadə edilən "mütləq hündürlük" və "nisbi hündürlük" terminləri cihazın göstəricisi olaraq, həndəsi məna daşımır.

2.1.82. ümumi məlumat xidməti - uçuşların təhlükəsizlik və səmərəli yerinə yetirilməsi üçün məsləhət və məlumatın verilməsi məqsədi ilə göstərilən xidmət;

2.1.83. ümumi məlumat mərkəzi - uçuş məlumatı və qəza məlumatlandırma xidmətlərini göstərmək üçün yaradılan məntəqə;

2.1.84. ümumi məlumat regionu - uçuş məlumatı və qəza məlumatlandırma xidmətlərinin göstərildiyi müəyyən ölçülü hava məkanı;

2.1.85. uçuş planı - hava gəmisinin nəzərdə tutulan uçuşu və ya uçuşun bir hissəsi haqqında hava hərəkətinə xidmət məntəqələrinə verilən xüsusi məlumat;

2.1.86. uçuş statusu - hava hərəkətinə xidmət məntəqələri tərəfindən konkret gəmiyə xüsusi idarəetmənin tələb edilib-edilməməsinin göstəricisi;

2.1.87. uçuş-enmə zolağı - hava gəmisinin enməsi və uçması üçün yerüstü aerodromda hazırlanmış müəyyən düzbucaqlı sahə;

2.1.88. uçma-enmə zolağı yanında gözləmə - aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən başqa icazə verilməyibsə yerdə sürülən hava gəmisinin və nəqliyyat vasitələrinin dayanmalı və gözləməli olduqları ərazini, uçma-enmə zolağını, maneələri məhdudlaşdırma səthini və ya ILS/MLS kritik/həssas ərazisini mühafizə etmək üçün nəzərdə tutulan gözləmə yeri;

2.1.89. uçuşda görünmə həddi - uçuş zamanı hava gəmisinin kabinəsindən irəli görünmə həddi;

2.1.90. ümumi hesablanmış uçuş vaxtı - hava gəmisinə getmə məntəqəsindən IFR uçuşları üçün enməyə daxilolma prosedurlarının

başlanğıcı nəzərdə tutulan və naviqasiya vasitələri ilə təyin olunan nöqtəyə və ya aerodromla bağlı heç bir naviqasiya vasitəsi olmadıqda, aerodroma çatması üçün tələb olunan hesablanmış vaxt. VFR uçuşları üçün, hava gəmisinin uçub qalxdıqdan sonra təyinat aerodromuna çatmasına tələb olunan hesablanmış vaxt;

2.1.91. VFR uçuşu - vizual uçuş qaydalarına əsasən yerinə yetirilən uçuş;

2.1.92. vizual meteoroloji şərait - təyin olunmuş minimuma bərabər və ya ondan daha yüksək olan görünmə, buluddan məsafə və buludların aşağı səddinin hündürlüyü kəmiyyətləri ilə ifadə olunan meteoroloji şərait;

Qeyd. Təyin edilən minimumlar bu Qaydaların 4-cü hissəsində verilmişdir.

2.1.93. yerdə görünmə - rəsmi təyin edilmiş müşahidəçi tərəfindən verilən məlumata əsasən aerodromdakı görünmə həddi;

2.1.94. yerdə sürmə - aerodrom səthində qalxma və enmə istisna olmaqla, hava gəmisinin öz dartı qüvvəsi hesabına yerinə yetirilən hərəkəti;

2.1.95. yerdə sürmə yolu - aerodromda hava gəmisinin yerdə sürülməsini və aerodromun bir hissəsinin digər hissəsi ilə birləşməsini təmin etmək üçün nəzərdə tutulan və aşağıdakıları əhatə edən təyin edilmiş yol;

2.1.95.1. dayanacağa sürmə yolu - perronun yerdə sürmə yolu kimi müəyyən edilən və yalnız hava gəmisinin dayanacaq yerinə girişini təmin etmək üçün nəzərdə tutulan bir hissəsi;

2.1.95.2. perronda yerdə sürmə yolu - perron üzərində sürmə trayektoriyasını təmin etmək üçün nəzərdə tutulan yerdə sürmə yolunun perronda yerləşən bir hissəsi;

2.1.95.3. sürətli yerdə sürmə yolu - uçma-enmə zolağında itibucaq altında birləşən və hava gəmisinin uçma-enmə zolağında olma müddətini minimuma endirərək, digər çıxış yollarında nail olunduğundan daha yüksək sürətlə uçma-enmə zolağını tərk etmək imkanı verən yerdə sürmə yolu;

2.1.96. yüksəklik - nöqtə və ya nöqtə kimi nəzərdə tutulan obyektin orta dəniz səviyyəsindən (MSL) ölçülən şaquli məsafəsi.

3. Hava məkanında uçuş qaydalarının tətbiqi

3.1. Bu Qaydalar Azərbaycan Respublikasının hava məkanında uçuşların yerinə yetirilməsini tənzimləyir.

Qeyd. Dövlət aviasiyasının uçuşları Azərbaycan Respublikası Müdafiə Nazirliyinin müəyyən etdiyi əlavə qaydalarla tənzimlənir.

3.2. Azərbaycan Respublikasına məxsus hava gəmisinin uçuşları xarici dövlətin ərazisi üzərində həmin dövlətin qaydalarına müvafiq tənzimlənir.

3.3. Azərbaycan Respublikasına məxsus hava gəmisinin hər hansı dövlətin qanuni nəzarətindən kənar ərazi üzərində uçuşları beynəlxalq qaydalara əsasən tənzimlənir.

3.4. Hava gəmisi uçuşda və ya aerodromun hərəkət sahəsində olduqda ümumi qaydalara və əlavə olaraq uçuş zamanı vizual uçuş qaydalarına və ya cihazlar üzrə uçuş qaydalarına uyğun idarə edilməlidir.

Qeyd. Pilot, vizual meteoroloji şəraitdə cihazlar üzrə uçuş qaydalarına riayət etməklə, uçuşu seçə bilər və ya müvafiq ATS orqanı bunun yerinə yetirilməsini ondan tələb edə bilər.

3.5. Hava gəmisinin kapitanı uçuş zamanı hava gəmisini idarə edib-etməməsindən asılı olmayaraq, hava gəmisinin uçuş qaydalarına uyğun idarə edilməsi üçün məsuliyyət daşıyır və müstəsna hallarda təhlükəsizlik baxımından tamamilə zəruri olan şəraitdə bu qaydalardan kənara çıxa bilər. Kapitan vəzifə borclarını malik olduğu səlahiyyətə uyğun olaraq yerinə yetirir.

3.6. Uçuşa başlamazdan əvvəl hava gəmisinin kapitanı nəzərdə tutulan uçuşa dair bütün mövcud məlumatlarla tanış olmalıdır. Uçuşqabağı hazırlıq aerodrom rayonundan kənarda və bütün IFR üzrə uçuşlar üçün mövcud hava haqqında məlumatların və proqnozların diqqətlə öyrənilməsini, uçuşu planlaşdırıldığı kimi yerinə yetirmək mümkün olmadıqda, yanacaq ehtiyatına olan tələbləri nəzərə alaraq alternativ planın təyin edilməsini əhatə etməlidir.

3.7. Uçuşların təhlükəsizliyi ilə bağlı olan şəxslərə insanın imkanlarını məhdudlaşdıran psixotrop maddələrin təsiri altında olan zaman öz vəzifə borcunu yerinə yetirmək qəti qadağandır. Bu şəxslər tərəfindən belə maddələrdən istifadə edilməsi yolverilməzdir.

3.8. Hava gəmisi başqa insanların həyatına və ya əmlakına təhlükə törədə biləcək etinasız və ya ehtiyatsız tərzdə idarə edilməməlidir.

3.9. Müvafiq orqanın icazə verdiyi hallar və ya uçub-qalxma, yerə enmə istisna olmaqla, hava gəmisinin şəhər, qəsəbə və ya insanların sıx toplaşdığı açıq ərazilər üzərində qəza şəraiti yaranan zaman yerdəki şəxslərə və ya əmlaka təhlükə törətmədən yerə enməsini təmin edən hündürlükdən aşağı uçuşları qadağandır.

Qeyd. VFR uçuşları üzrə minimal hündürlüklərə bu Qaydaların 4.6-cı bəndinə, IFR uçuşları üzrə minimal hündürlüklərə isə 5.1.2-ci yarımbəndə bax.

3.10. Uçuşun və ya onun bir hissəsinin kreyser hündürlükləri aşağıdakı kimi ifadə edilməlidir:

3.10.1. istifadə oluna bilən ən aşağı uçuş səviyyəsində və ya həmin səviyyədən yuxarıda, yaxud uyğun olduqda keçid hündürlüyündən yuxarıda uçuşlar üçün uçuş eşelonları;

3.10.2. istifadə oluna bilən ən aşağı uçuş səviyyəsindən aşağıda və ya mümkün olduqda, keçid səviyyəsi və ya həmin səviyyədən aşağı olan hündürlükdə yerinə yetirilən uçuşlar üçün mütləq hündürlüklər.

3.11. Müvafiq orqan tərəfindən qoyulan şərtlər və müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsindən verilən məlumat, məsləhət və (və ya) icazə halları istisna olmaqla, uçuş zamanı hava gəmisindən aşağı heç nə atılmamalı və ya səpilməməlidir.

3.12. Müvafiq orqan tərəfindən qoyulan tələblərə uyğun hallar və müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsindən verilən məlumat, məsləhət və (və ya) icazə halları istisna olmaqla, heç bir hava gəmisi və ya digər obyekt hava gəmisi tərəfindən yedəyə alınmamalıdır.

3.13. Müvafiq orqan tərəfindən qoyulan şərtlərə əsasən və müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsindən verilən məlumat, məsləhət və (və ya) icazə halları istisna olmaqla, qəza enmələrindən başqa paraşütlə enmələr həyata keçirilməməlidir.

3.14. Müvafiq orqan tərəfindən qoyulan şərtlər və müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsindən verilən məlumat, məsləhət və (və ya) icazə halları istisna olmaqla, heç bir hava gəmisi yüksək pilotaj fiqurlu uçuşlar yerinə yetirməməlidir.

3.15. Uçuşda iştirak edən hava gəmilərinin kapitanları arasında qabaqcadan razılaşdırılmış və nəzarət olunan hava məkanında dəstə ilə uçuş üçün müvafiq ATS orqanları tərəfindən qoyulan şərtlərə uyğun hallar istisna olmaqla, hava gəmisi dəstə ilə uçmamalıdır. Bu şərtlərə aşağıdakılar daxildir:

3.15.1. dəstə, naviqasiya və havada yerini təyinetmə haqqında məlumatların verilməsi baxımından uçuşları tək hava gəmisinə aid şəkildə yerinə yetirir;

3.15.2. dəstədə hava gəmiləri arasındakı intervalların təmin edilməsinə aparıcı hava gəmisinin kapitanı və dəstədəki hava gəmilərinin kapitanları cavabdehdirlər və onlar hava gəmilərinin dəstədə öz yerlərini tutması, həmçinin yaxınlaşma və uzaqlaşma manevrlərinin təmin edilməsi üçün keçid vaxtlarını nəzərə alırlar;

3.15.3. hər bir hava gəmisi irəlidə gedən aparıcı hava gəmisindən en və uzun səthlərdə 0,5 DM (1km), şaquli səthlərdə isə 100 fut (30,5 m) məsafədən kənarda olmamalıdır.

Qeyd. Bu Qaydaların 3.11-3.15-ci, habelə 3.18-ci bəndlərinin tələblərinin yerinə yetirilməsi zamanı dövlət aviasiyasında Azərbaycan Respublikasının Müdafiə Nazirliyi tərəfindən təsdiq edilmiş əsasnamələrə və qaydalara riayət edilməlidir.

3.16. Pilotsuz, idarə edilməyən aerostatlar şəxslər, əmlak və ya digər hava gəmiləri üçün törədilə bilən təhlükəni minimuma endirə biləcək tərzdə və bu Qaydaların 8-ci hissəsində qoyulan şərtlərə uyğun idarə edilməlidir.

3.17. Hava gəmisi təfərrüatları müəyyən edilmiş qaydada nəşr edilmiş qadağan edilən və ya məhdudlaşdırılan ərazidə, orada yaradılmış ərazilər üzərində müvafiq dövlətin icazəsi və ya məhdudiyyətlərin şərtləri olduğu hallar istisna olmaqla uçmamalıdır.

3.18. Toqquşmaların qarşısının alınması üçün uçuş zamanı aşağıdakılara əməl olunmalıdır:

3.18.1. hava gəmisi digər hava gəmisi ilə toqquşma təhlükəsi yarada biləcək yaxınlıqda hərəkət etməməlidir;

Qeyd. Potensial toqquşmaları müəyyən etmək məqsədi ilə uçuş növündən və ya hava gəmisinin hərəkət etdiyi hava məkanı sinfindən asılı olmayaraq, uçuşda və aerodromun hərəkət sahəsində idarə edildikdə, hava gəmisinin uçuş heyəti buna ciddi nəzarət etməlidir.

3.18.2. hərəkət üstünlüyü hüququna malik hava gəmisi öz istiqamət və sürətini dəyişməz olaraq saxlamalıdır. Müəyyən olunmuş qaydalara müvafiq olaraq digər hava gəmisinə yol verməli olan hava gəmisi, həmin hava gəmisinin təhlükəsiz məsafədə və hündürlükdə yerləşdiyi hallar istisna olmaqla və onun arxasında yaranan hava burulğanının təsirini nəzərə alaraq, yol verilən hava gəmisinin hərəkətinə yuxarısından, aşağısından və önündən maneə törədilməməsi üçün tədbir görməlidir;

3.18.3. iki hava gəmisi toqquşma təhlükəsi yaranması dərəcəsinə qədər qarşı-qarşıya yaxınlaşdıqda, hava gəmilərindən hər biri öz istiqamətini sağ tərəfə dəyişdirməlidir;

3.18.4. iki hava gəmisi təxminən eyni yüksəklikdə kəsişən istiqamətlərdə yaxınlaşdıqda, aşağıdakı hallar istisna olmaqla, soldakı gəmi sağdakı gəmiyə yol verməlidir:

3.18.4.1. güc qurğusu ilə hərəkətə gətirilən, havadan ağır hava gəmisi dirijabllara, planerlərə və aerostatlara yol verməlidir;

3.18.4.2. dirijabllar planerlərə və aerostatlara yol verməlidir;

3.18.4.3. güc qurğusu ilə hərəkətə gətirilən hava gəmisi digər hava gəmisini və ya başqa əşyaları yedəyə alan hava gəmisinə yol verməlidir;

3.18.5. ötən hava gəmisi digər hava gəmisinə arxa tərəfdən onun simmetriya müstəvisi ilə 70 dərəcədən az olan bucaq yaradan xətt üzrə yaxınlaşan hava gəmisidir, yəni digər hava gəmisinə nisbətən elə vəziyyətdədir ki, gecə vaxtı hava gəmisinin sol (ayırdetmə) və ya sağ (sağ bort) naviqasiya işıqlarının görünməsi mümkün deyildir. Ötülən hava gəmisi hərəkət üstünlüyünə malikdir və ötən hava gəmisi hündürlük yığma, enmə və ya üfüqi uçuş yerinə yetirdikdə, öz istiqamətini sağa çevirməklə digər hava gəmisinin hava yolunu tutmamalı və iki hava gəmisinin müvafiq vəziyyətlərinə gələcəkdə ediləcək heç bir dəyişiklik ötən hava gəmisini tamamilə keçənə və görünüşü azad edənədək bu öhdəlikdən azad etməməlidir;

3.18.6. uçuşda olan, yerdə və ya suda idarə edilən hava gəmisi enən və ya enməyə daxilolmanın son mərhələlərini yerinə yetirən hava gəmisinə yol verməlidir;

3.18.7. havada ağır iki və daha çox hava gəmisi enmək məqsədi ilə aerodroma yaxınlaşdıqda, daha yüksək hündürlükdə olan hava gəmisi nisbətən aşağı hündürlükdə olan hava gəmisinə yol verməli, lakin sonuncu enmək üçün enməyə daxilolmanın son mərhələlərini yerinə yetirən və ya onu ötən hava gəmisinin qabağından keçmək üçün bu qaydadan istifadə etməməlidir. Güc qurğusu ilə hərəkət edən havadan ağır hava gəmisi planerlərə yol verməlidir;

3.18.8. digər hava gəmisinin enmək məcburiyyətində olduğundan xəbər tutan hava gəmisi həmin hava gəmisinə yol verməlidir;

3.18.9. aerodromun manevr meydanında yerdə sürülən hava gəmisi havaya qalxan və ya qalxmağa hazırlaşan hava gəmisinə yol verməlidir;

3.18.10. aerodromun manevr meydanında yerdə sürülən iki hava gəmisi arasında toqquşma təhlükəsi olduqda, aşağıdakı qaydalar tətbiq edilir:

3.18.10.1. iki hava gəmisi qarşı-qarşıya və ya təxminən qarşı istiqamətdə yaxınlaşdıqda, hava gəmilərinin hər biri dayanmalı və ya praktiki cəhətdən mümkün olduqda görünüşü açıq saxlamaq məqsədi ilə öz istiqamətlərini sağa dəyişdirməlidirlər;

3.18.10.2. ötülən hava gəmisi hərəkətdə üstünlük hüququna malikdir, ötən hava gəmisi isə başqa hava gəmisinə nisbətən kifayət qədər məsafə saxlamalıdır;

Qeyd. Ötən hava gəmisinin təsviri üçün bu Qaydaların 3.18.5-ci yarımbəndinə bax.

3.18.11. aerodromun dispetçer məntəqəsi tərəfindən başqa göstəriş verilməyibsə, manevr meydanında yerdə sürülən hava gəmisi dayanmalı və qalxma-enmə zolağının gözləmə yerində qalmalıdır;

Qeyd. Qalxma-enmə zolağında gözləmə yerlərinin nişanlanması və ona aid işarələr üçün ICAO-nun 14-cü Əlavəsinin 1-ci cildinin 5.2.9-cu və 5.4.2-ci yarımbəndlərinə bax.

3.18.12. manevr meydanında yerdə sürülən hava gəmisi yanan stop xətlərində dayanmalı və gözləməlidir. Yalnız bu işıqlar söndükdə, hava gəmisi hərəkəti davam etdirə bilər.

3.19. Hava gəmisinin naviqasiya işıqlarından istifadə

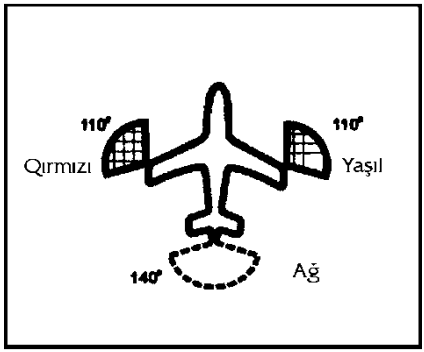
Qeydlər:

1. Hava gəmilərinin işıqlarının xarakteristikaları ICAO-nun 8-ci Əlavəsində verilmişdir. Hava gəmilərinin naviqasiya işıqları üçün spesifikasiyalar ICAO-nun 6-cı Əlavəsinin 1-ci və 2-ci hissələrinə edilən Qoşmalarda göstərilmişdir. Hava gəmilərinin uçuşa yararlılığına dair tələblər ICAO-nun Doc. 9051 sənədinin III və IV hissələrində verilmişdir.

2. Bu Qaydaların 3.19.2.3-cü və 3.19.4-cü yarımbəndlərinin kontekst baxımından yerdə sürülən, yedəyə alan və ya yerdə sürülmə və ya yedəyəalma zamanı müvəqqəti dayanan hava gəmisi idarə edilən hava gəmisi hesab edilir.

3. Su üzərindəki hava gəmisi üçün bu Qaydaların 3.22.6-cı yarımbəndinə bax.

3.19.1. Bu Qaydaların 3.19.5-ci yarımbəndində nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, uçuşda olan bütün hava gəmiləri günəşin batmasından çıxmasına qədər hava gəmisinə diqqəti cəlb etmək üçün toqquşmaya qarşı işıqları və müşahidəçiyə hava gəmisinin müvafiq yolunu göstərmək üçün naviqasiya işıqlarını yandırmalı, yanlış ola bilən digər işıqları isə yandırmamalıdır. Naviqasiya işıqları aşağıdakı şəkildə göstərilmişdir:



3.19.1.1. **qırmızı rəng** - hava gəmisinin üfüqi müstəvisindən yuxarı və aşağı proyeksiya edilən və 110 dərəcə bucaq altında uzununa oxun solundan görünə bilən işıq;

3.19.1.2. **yaşıl rəng** - hava gəmisinin üfüqi müstəvisindən yuxarı və aşağı proyeksiya edilən və 110 dərəcə bucaq altında uzununa oxun sağından görünə bilən işıq;

3.19.1.3. **ağ rəng** - hava gəmisinin üfüqi müstəvisindən yuxarı və aşağı proyeksiya edilən və uzununa oxdan keçən şaquli müstəviyə uzununa oxdan 140 dərəcə bucaq altında görünə bilən işıq;

Qeyd. Digər məqsədlər üçün quraşdırılmış enmə işıqlarından və planeri işıqlandıran fənərlərdən toqquşmanın qarşısının alınması işıqlarına əlavə olaraq hava gəmisinin görünməsini yaxşılaşdırmaq üçün istifadə oluna bilər.

3.19.2. Bu Qaydaların 3.19.5-ci yarımbəndində nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, günəşin batmasından çıxmasına qədər və ya müvafiq orqan tərəfindən təyin edilən hər hansı digər müddət ərzində:

3.19.2.1. aerodromun hərəkət sahəsində hərəkət edən bütün hava gəmiləri müşahidəçiyə hava gəmisinin müvafiq yolunun göstərilməsi üçün nəzərdə tutulan naviqasiya işıqlarını yandırmalı, yanlış ola bilən digər işıqlardan isə istifadə etməməlidir;

3.19.2.2. stasionar və digər uyğun üsulla aydınlatma olmadıqda, aerodromun hərəkət sahəsindəki bütün hava gəmiləri konstruksiyalarının son nöqtələrini göstərmək üçün nəzərdə tutulan işıqları yandırmalıdır;

3.19.2.3. aerodromun hərəkət sahəsində hərəkət edən bütün hava gəmiləri diqqəti cəlb etmək üçün nəzərdə tutulan işıqlarını yandırmalıdır;

3.19.2.4. aerodromun hərəkət sahəsində mühərrikləri işlək vəziyyətdə olan bütün hava gəmiləri buna işarə edən işıqları yandırmalıdır.

Qeyd. Hava gəmisində bu Qaydaların 3.19.1-ci yarımbəndində göstərilən aeronaviqasiya işıqları müvafiq qaydada quraşdırıldıqda 3.19.2.2-ci yarımbəndinin tələblərini təmin edə bilər. Bu Qaydaların 3.19.1-ci yarımbəndinin tələblərini təmin etmək üçün toqquşmaların qarşısını almaq məqsədi ilə quraşdırılmış qırmızı işıqlar müşahidəçilərə zərərli qamaşdırıcı təsir göstərməmək şərtilə, həmçinin 3.19.2.3-cü və 3.19.2.4-cü yarımbəndlərinin tələblərini də təmin edə bilər.

3.19.3. Bu Qaydaların 3.19.5-ci yarımbəndində nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, uçuşda olan və 3.19.1-ci yarımbəndinin tələblərinə cavab vermək məqsədi ilə toqquşmanın qarşısını alma işıqları quraşdırılan bütün

hava gəmiləri bu işıqları 3.19.1-ci yarımbənddə qeyd edilən müddətdən başqa vaxtda da yandırmalıdır.

3.19.4. Bu Qaydaların 3.19.5-ci yarımbəndində nəzərdə tutulmuş hallar istisna olmaqla, aerodromun hərəkət sahəsində hərəkət edən və 3.19.2.3-cü yarımbəndinin tələblərinə cavab vermək üçün toqquşmanın qarşısını alma işıqları quraşdırılan və ya aerodromun hərəkət sahəsində hərəkət edən və 3.19.2.4-cü yarımbəndinin tələblərinə cavab vermək üçün işıqlar quraşdırılan bütün hava gəmiləri bu işıqları 3.19.2-ci yarımbənddə göstərilən müddətdən başqa vaxtda da yandırmalıdır.

3.19.5. Pilota bu Qaydaların 3.19.1 - 3.19.4-cü yarımbəndlərinin tələblərinə cavab vermək üçün quraşdırılmış hər hansı impuls işıqlarını söndürməyə və ya onların intensivliyini azaltmağa aşağıdakı hallarda icazə verilir:

3.19.5.1. bu işıqlar vəzifə borcunu lazımi səviyyədə yerinə yetirməsinə mənfi təsir göstərdikdə;

3.19.5.2. müşahidəçi üçün zərərli olan qamaşdırıcı parıltının yaranmasına səbəb olduqda.

3.20. Cihazlar üzrə uçuşun imitasiyası

3.20.1. Hava gəmisində aşağıdakı hallarda cihazlar üzrə uçuşun imitasiyası yerinə yetirilə bilməz:

3.20.1.1. hava gəmisində lazımi qaydada işləyən ikitərəfli idarəetmə quraşdırılmadıqda;

3.20.1.2. cihazlar üzrə uçuşun imitasiyasını həyata keçirən pilot üçün təhlükəsizlik pilotu vəzifəsini yerinə yetirən ixtisaslaşmış pilot digər idarəetmə yerini tutmadıqda.

Qeyd. Təhlükəsizlik pilotu hava gəmisinin önünü və hər bir yan tərəfini uyğun görmə imkanına malik olmalı və ya onun görmə sahəsini tamamlamaq üçün təhlükəsizlik pilotu ilə əlaqədə olan səriştəli müşahidəçi hava gəmisində müvafiq yer tutmalıdır.

3.21. Aerodromda və aerodrom ərazisində manevrlər

3.21.1. Hava gəmisinin heyət üzvü hava gəmisi ilə, aerodromda və ya aerodrom ərazisində hər hansı bir manevr yerinə yetirməsindən asılı olmayaraq:

3.21.1.1. toqquşmanın qarşısını almaq məqsədi ilə aerodromdakı digər hərəkətləri müşahidə etməli;

3.21.1.2. digər hava gəmiləri tərəfindən istifadə olunan hərəkət sxemlərinə riayət etməli və ya ona daxil olmamalı;

3.21.1.3. təyin edilmiş manevr sxemləri olmadığı hallarda, enməyə daxil olan zaman və uçub-qalxmadan sonra bütün dönmələri sol tərəfə yerinə yetirməli;

3.21.1.4. əgər təhlükəsizlik şərtləri, hava hərəkətinə dair UEZ-nin yerləşdiyi yer başqa istiqamətin seçilməsinə müvafiq deyildirsə, enməni və uçub-qalxmanı küləyin əks istiqamətinə yerinə yetirməlidir.

Qeydlər:

1. Bu Qaydaların 3.34.1-ci yarımbəndinə bax.

2. Aerodromun hərəkət zonasında əlavə qaydalar tətbiq edilə bilər.

3.22. Su üzərində fəaliyyət qaydaları

3.22.1. İki hava gəmisi, yaxud hava gəmisi və suda üzən nəqliyyat vasitəsi (gəmi və s.) qarşı-qarşıya yaxınlaşan zaman toqquşma təhlükəsi olarsa, hava gəmisi başqa gəminin məhdudiyyətləri də daxil olmaqla, hal-hazırkı şəraiti və şərtləri nəzərə alaraq, ehtiyat tədbirlərinə əməl edərək hərəkət etməlidir.

Qeyd. Bu Qaydaların 3.22.1-ci yarımbəndinin tələblərinə əlavə olaraq, bəzi hallarda Beynəlxalq Gəmilərin Dənizdə Toqquşmasının Qarşısının alınması Qaydaları tətbiq edilə bilər.

3.22.2. Kəsişən istiqamətlərdə yaxınlaşma zamanı hava gəmisi sağ tərəfdən hərəkət edən hava gəmisinə və ya su nəqliyyatına lazımi məsafənin təmin edilməsi məqsədi ilə yol verməlidir.

3.22.3. Hava gəmisi digər hava gəmisi ilə və ya su nəqliyyatı ilə qarşı-qarşıya, yaxud təxminən qarşı istiqamətlərdə yaxınlaşdıqda, lazımi məsafəni təmin etmək məqsədi ilə sağ tərəfə dönməlidir.

3.22.4. Ötmə zamanı ötülən hava gəmisi və ya su nəqliyyatı üstünlük hüququna malikdir və ötən gəmi lazımi məsafəni təmin etmək məqsədi ilə öz istiqamətini dəyişdirməlidir.

3.22.5. Enmə və uçub-qalxma zamanı suya enən və ya uçub-qalxan hava gəmisi istənilən su nəqliyyatından kifayət qədər uzaq məsafədə olmalı və onların hərəkətinə maneçilik törətməməlidir.

3.22.6. Günəşin batması və çıxması arasındakı vaxt və ya müvafiq orqan tərəfindən təyin edilə bilən digər belə müddət arasında su üzərindəki bütün hava gəmiləri Dəniz Üzərində Toqquşmaların Qarşısının Alınmasına dair Beynəlxalq Qaydalarda (1972-ci ildə yenidən baxılıb) tələb edildiyi kimi işıqları yandırmalı, bu mümkün olmadıqda, beynəlxalq qaydalara müvafiq şəkildə xarakteristika və mövqe baxımından həmin işıqları yandırmalıdır.

Qeyd. Su üzərindəki hava gəmiləri tərəfindən yandırılan işıqlar üçün spesifikasiyalar ICAO-nun 6-cı Əlavəsinin 1-ci və 2-ci hissələrinin 1 nömrəli Əlavəsində verilmişdir.

3.23. Uçuş planlarının təqdim edilməsi

3.23.1. Nəzərdə tutulan uçuşa və ya uçuşun bir hissəsinə dair hava hərəkəti xidməti məntəqələrinə təqdim olunmalı məlumat uçuş planı formasında olmalıdır.

3.23.2. Uçuş planı aşağıdakı hallarda uçuşdan əvvəl təqdim edilir:

3.23.2.1. istənilən uçuşa və ya onun bir hissəsinə hava hərəkətini idarəetmə xidməti tərəfindən xidmət göstərildikdə;

3.23.2.2. konsultativ hava məkanında hər hansı IFR uçuşlar yerinə yetirildikdə;

3.23.2.3. istənilən uçuşa, müəyyən edilmiş rayon ərazisinə və ya həmin rayona, yaxud təyin edilmiş marşrut üzrə, axtarış xilasetmə, qəza məlumatlandırma və uçuş məlumatına dair xidmətlərin təminatını asanlaşdırmaq məqsədi ilə müvafiq səlahiyyətli ATS orqanı tərəfindən tələb olunduqda;

3.23.2.4. istənilən uçuşa, müəyyən edilmiş rayon ərazisinə və ya həmin rayona, yaxud təyin edilmiş marşrut üzrə, müvafiq hərbi orqanla və yaxud qonşu dövlətin ATS orqanları ilə fəaliyyətin koordinasiyası, tanınma zərurəti yarandıqda havada tutma hallarının qarşısını almaq məqsədi ilə müvafiq səlahiyyətli ATS orqanı tərəfindən tələb olunduqda;

3.23.2.5. dövlət sərhədlərindən keçən bütün uçuşlara;

3.23.2.6. xarici hava gəmilərinin bütün uçuşlarına.

Qeyd. "Uçuş planı" anlayışı müvafiq hallarda tam uçuş marşrutu boyunca uçuş planına daxil edilmiş bütün bəndlər üzrə, yaxud uçuşun kiçik bir hissəsi üçün dispetçer icazəsi alınması məqsədi ilə tələb olunan məhdud məlumatın, məsələn, hava yolunda kəsişmələrin, nəzarət olunan aerodromlardan uçub getmə və ya enmələrin göstərilməsi üçün istifadə olunur.

3.23.3. Uçuş planı gedişdən əvvəl hava hərəkəti xidmətinin nəzarət məntəqəsinə təqdim edilməli, təkrarlanan xarakterli uçuş planı təqdim edilmədikdə isə uçuş zamanı müvafiq hava hərəkəti orqanı məntəqəsinə rabitə vasitəsilə ötürülməlidir.

3.23.4. Müvafiq ATS orqanı tərəfindən başqa göstəriş verilməyibsə, dispetçer xidməti və ya konsultativ xidmət tələb olunan uçuş planı uçuşdan ən azı 60 dəqiqə əvvəl və ya uçuş zamanı verildiyi hallarda, onun müvafiq hava hərəkəti orqanı tərəfindən, nəzərdə tutulan dispetçer və ya konsultativ rayona daxil olmadan isə hava yolunun və ya konsultativ marşrutun

kəsişmə nöqtəsinə hava gəmisinin hesablanmış yetişmə vaxtından ən azı 10 dəqiqə əvvəl alınmasına zəmanət verilməlidir.

3.24. Uçuş planı müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilmiş aşağıdakılara dair məlumatları əhatə edir:

3.24.1. hava gəmisinin identifikasiyasına;

3.24.2. uçuş qaydalarına və uçuş növünə;

3.24.3. hava gəmisinin sayına və növünə (növlərinə) və turbulentlik kateqoriyasına;

3.24.4. avadanlığa;

3.24.5. uçub getmə aerodromuna (aşağıdakı Qeydlərin 1-ci hissəsinə bax);

3.24.6. yerlə sürməyə başlamanın təxmini vaxtını (Qeydlərin 2-ci hissəsinə bax);

3.24.7. kreyser sürətinə (sürətlərinə);

3.24.8. kreyser yüksəkliyinə (yüksəkliklərinə);

3.24.9. uçuş marşrutuna;

3.24.10. təyinat aerodromuna və keçmiş ümumi təxmini vaxta;

3.24.11. ehtiyat aerodromuna (aerodromlara);

3.24.12. yanacaq ehtiyatlarının tam istifadə vaxtına;

3.24.13. hava gəmisindəki şəxslərin ümumi sayına;

3.24.14. qəza-xilasetmə avadanlığına;

3.24.15. hava gəmisinin kapitanının adına;

3.24.16. digər məlumatlara.

Qeydlər:

1. Uçuş planı uçuş zamanı təqdim edildikdə, planın bu bölümündəki məlumatlar zərurət yarandığı hallarda, plan haqqında əlavə məlumat alındığı təqdirdə yerinin göstərilməsindən ibarətdir.

2. Uçuş planı uçuş zamanı təqdim olunduğu halda, planın bu bölümündəki məlumatlar uçuş planına aid olan marşrutun ilkin nöqtəsinin ötmə vaxtından ibarət olur.

3. Uçuş planında "aerodrom" termini istifadə olunduğu hallarda, eyni zamanda o aerodromlardan fərqli olaraq müəyyən edilmiş hava gəmiləri, məsələn, vertolyot və ya aerostat tərəfindən, istifadə oluna bilən meydança mənasını daşıyır.

4. Uçuş planı uçuş vaxtından 24 saat əvvəl, lakin 144 saatdan (6 gün) artıq olmamaq şərtilə verilə bilər, bu halda uçuş planının 18-ci qrafasında "DOF/" əlavəsi qeyd edilməlidir.

3.25. Uçuş planının tərtib edilməsi

3.25.1. Uçuş planına məqsədindən asılı olmayaraq, münasib halda "ehtiyat aerodromu (aerodromları)" da daxil olmaqla, uçuş planı üzrə təqdim olunan bütün marşrut və ya onun bir hissəsinə dair müvafiq məlumatlar da daxil edilməlidir.

3.25.2. Uçuş planına, həmçinin müvafiq ATS orqanı tərəfindən irəli sürülən bütün digər uyğun məsələlər və ya uçuş planını təqdim edən şəxsin zəruri saydığı digər hallara dair məlumatlar da daxil edilməlidir.

3.25.3. Azərbaycan Respublikasının ərazi sərhədi üzərindən yerinə yetirilən uçuş üçün təqdim edilən uçuş planına nəzərdə tutulan enmə aerodromu da daxil olmaqla, uçuş haqqında bütün məlumat daxil edilməlidir.

3.26. Bu Qaydaların 3.31.5-ci yarımbəndini nəzərə alaraq, IFR uçuşu və ya nəzarət olunan uçuş kimi yerinə yetirilən VFR uçuşu üçün təqdim edilmiş uçuş planına edilən bütün dəyişikliklər ən qısa müddətdə müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə bildirilməlidir. Digər VFR uçuşları üçün uçuş planına edilən mühüm dəyişikliklər ən qısa müddətdə müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə bildirilməlidir.

Qeydlər:

1. Yanacaq ehtiyatının tam istifadəsi vaxtı və ya bortdakı şəxslərin ümumi sayı haqqında uçub getmədən əvvəl təqdim olunan məlumatda gediş zamanı səhv aşkar edildikdə, uçuş planında əhəmiyyətli dəyişiklik edilməli və bu haqda məlumat verilməlidir.

2. Uçuş planındakı yanacaq ehtiyatının miqdarı və təyyarədəki şəxslərin sayı haqqında təqdim edilmiş məlumatların uçub getmə vaxtına yaxın dəqiq olmadığı müəyyən edildikdə, uçuş planında zəruri dəyişiklik edilməli və bu barədə mütləq məlumat verilməlidir.

3. Təkrar uçuş planlarında edilən dəyişikliklərin təqdim edilməsi prosedurları PANS-RAC-nin II hissəsində (DOC. 4444) verilmişdir.

3.27. Uçuş planının bağlanması

3.27.1. Müvafiq ATS orqanı tərəfindən başqa göstəriş verilməyibsə, bütün uçuşu və ya onun təyinat aerodromuna qalmış bir hissəsini əhatə edən, təqdim olunmuş uçuş planı üzrə uçuşu yerinə yetirən hər bir heyət tərəfindən gəlmə və yerə enmə haqqında məlumat təyinat aerodromundakı ATS orqanına qeyri-şərti olaraq məruzə edilməlidir.

Qeyd. Əgər məlumat radiorabitə vasitəsilə ötürülmüş və ya yerə enmə işıq siqnalının köməyi ilə müəyyən edilmişdirsə, hava hərəkətinə xidmət göstərilən aerodroma gəlmə haqqında məlumat vermək tələb olunmur.

3.27.2. Uçuş planı yalnız uçuşun təyinat məntəqəsi hissəsinə aid olduğu halda, onun bağlanılması tələb olunarsa, bu müvafiq ATS orqanına məlumat verilməsi yolu ilə həyata keçirilir.

3.27.3. Gəlmə aerodromundakı hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi olmadıqda, əgər tələb olunarsa, gəlmə haqqında məlumat enmədən sonra qısa müddət ərzində yaxın ATS orqanına ən sürətli rabitə vasitəsilə təqdim edilməlidir. Əgər enmə haqqında məlumatın hesablanmış enmə vaxtından sonra 30 dəqiqə ərzində ötürülməsi mümkün olmadığı təqdirdə, uçuş planında enmə haqqında məlumatın təxmini verilmə vaxtını göstərmək lazımdır.

3.27.4. Gəlmə aerodromunda rabitə əlaqə vasitələri kifayət qədər deyildirsə və gəlmə haqqında məlumatın verilməsi üçün başqa yerüstü vasitələr yoxdursa, enmədən öncə bilavasitə hava gəmisindən mümkün qədər radiorabitə vasitəsilə müvafiq ATS orqanına (digər ATS orqanı, yaxud başqa hava gəmisi vasitəsilə) gəlmə haqqında ötürülmüş məlumatların təqdim edilməsi tələb olunduğu təqdirdə ötürülür.

3.27.5. Hava gəmisindən ötürülmüş gəlmə haqqında məlumata aşağıdakı elementlər daxil edilməlidir:

3.27.5.1. hava gəmisinin identifikasiyası;

3.27.5.2. getmə aerodromu;

3.27.5.3. təyinat aerodromu (yalnız ehtiyat aerodromunda enmə hallarında);

3.27.5.4. gəlmə aerodromu;

3.27.5.5. gəlmə vaxtı.

Qeyd. Gəlmə haqqında məlumatın tələb olunan vaxtda təqdim edilməməsi hava hərəkəti xidmətində ciddi pozuntuya və lüzumsuz axtarış-xilasetmə əməliyyatlarının aparılmasında külli məbləğdə məsrəfə səbəb ola bilər.

3.28. Siqnallar

3.28.1. Bu Qaydaların 5-ci hissəsində verilmiş hər hansı siqnalları müşahidə etdikdə və ya aldıqda, hava gəmisi həmin siqnal interpretasiyası ilə tələb edilən hərəkəti etməlidir.

3.28.2. Bu Qaydaların 5-ci hissəsində göstərilən siqnallardan istifadə edildikdə, həmin siqnallar burada verilmiş mənaları daşımalıdır. Bu siqnallardan yalnız müəyyən olunmuş məqsəd üçün istifadə edilməli və onlarla ziddiyyətə girən siqnallardan istifadə edilməməlidir.

3.29. Vaxt

3.29.1. Koordinasiya edilmiş ümumdünya vaxtından (UTC) istifadə edilməli və gün gecə yarısından başlayaraq 24 saatdan ibarət olmalıdır (saat, dəqiqə və lazım gəldikdə, saniyə də daxil olmaqla) .

3.29.2. Vaxtın yoxlanılması nəzarət olunan uçuşun yerinə yetirilməsindən əvvəl, uçuş vaxtı və zəruri olan digər hallarda aparılmalıdır.

Qeyd. İstismarçı və ya müvafiq ATS orqanı tərəfindən digər hallar müəyyən edilmədikdə, bu vaxt barədə məlumat adətən hava hərəkətinə xidmət məntəqəsindən verilir.

3.30. Hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsi

3.30.1. Hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsi nəzarət olunan uçuşun və ya nəzarət olunan uçuş kimi yerinə yetirilən uçuşun bir hissəsinin yerinə yetirilməsindən əvvəl alınmalıdır. Belə icazənin alınması uçuş planının hava hərəkətini idarəetmə orqanına təqdim edilməsi vasitəsilə əldə edilə bilər.

Qeydlər:

1. Zəruri hallarda, uçuş planı uçuşun yalnız bir hissəsini və ya hava hərəkətini idarəetmə xidmətinə aid olan manevrləri təsvir etmək üçün uçuşun yalnız bir hissəsini əhatə edə bilər. İcazə müvafiq həddə göstərilən əməliyyatları və ya yerdə sürmə, enmə və ya qalxma kimi xüsusi manevrlərə dair cari uçuş planının yalnız bir hissəsini əhatə edə bilər.

2. Əgər hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsi hava gəmisi kapitanı üçün kifayət deyildirsə, o düzəlişli icazəni tələb edə bilər. Məqsədəuyğun olduğu halda həmin icazə ona verilə bilər.

3.30.2. Hava gəmisi icazənin alınmasına dair üstünlük verən tələb göndərdikdə, müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən tələb edilərsə, həmin üstünlüyün verilməsi zərurətini izah edən məlumat ona təqdim edilməlidir.

3.30.3. Uçuşdan əvvəl yanacaq ehtiyatının tam istifadəsi vaxtından asılı olaraq və uçuşda yeni icazənin alınmasına uyğun olaraq uçuşun yenidən baxılmış təyinat aerodromuna davam etdirilməsi qərarının qəbul edilə biləcəyi güman edildikdə, uçuş planına yenidən baxılmış marşrut (məlum olduqda) və yenidən baxılan təyinat aerodromuna dair məlumat da daxil edilməklə, bu haqda müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqələrinə məlumat verilməlidir.

Qeyd. Bu yarımbəndin məqsədi müəyyən edilmiş təyinat aerodromundan kənarda yerləşən yenidən baxılan təyinat yerinə yeni icazənin verilməsini asanlaşdırmaqdan ibarətdir.

3.30.4. Komanda-dispetçer xidməti olan aerodromda idarə edilən hava gəmisi manevr meydanında aerodromun dispetçer məntəqəsindən

icazə alınmadan sürülməməli və həmin məntəqə tərəfindən verilən təlimatlara riayət edilməlidir.

3.31.Uçuş planına riayət edilməsi

3.31.1. Bu Qaydaların 3.31.5-ci və 3.31.7-ci yarımbəndlərində nəzərdə tutulan hallar istisna olmaqla, dəyişiklik etmək tələbi verilmədikdə və ya müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsindən icazə alınmadıqda, yaxud hava gəmisinin dərhal tədbir görməsi zərurətini yaradan fövqəladə hal yaranmadıqda, lazımi işlər fövqəladə orqan tərəfindən yerinə yetirildikdə, müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi görülmüş tədbir və həmin tədbirin fövqəladə orqanın rəhbərliyi altında görülməsi haqqında məlumatlandırılmadıqda, hava gəmisi nəzarət olunan uçuş üçün təqdim edilmiş cari uçuş planına və ya cari uçuş planının müvafiq hissəsinə riayət etməlidir.

3.31.2. Müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən başqa icazə və ya göstəriş verilməyibsə, hava gəmisi:

3.31.2.1. müəyyən edilmiş ATS marşrutunda olduqda, həmin marşrutun müəyyən edilmiş mərkəzi xətti üzrə hərəkət etməli;

3.31.2.2. hər hansı digər marşrutda olduqda, bilavasitə naviqasiya vasitələri və (və ya) həmin marşrutu müəyyən edən məntəqələr arasında hərəkət etməlidir.

3.31.3. Bu Qaydaların 3.31.2-ci yarımbəndindəki tələbə uyğun olaraq, VHF hərtərəfli radiomayaka istinadən müəyyən edilən ATS marşrut seqmenti boyunca hərəkət edən hava gəmisi, öz ilkin marşrut seqmenti boyunca hərəkət edən hava gəmisi öz ilkin naviqasiya nəzarət nöqtəsini hava gəmisinin arxasındakı qurğudan hava gəmisinin önündəki qurğuya və ya müəyyən edildiyi halda ona ən yaxın mümkün olan nöqtədə dəyişdirməlidir.

3.31.4. Bu Qaydaların 3.31.2-ci yarımbəndinin tələblərindən kənara çıxma haqqında müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsinə məlumat verilməlidir.

3.31.5. Nəzarət olunan uçuş təsadüfən cari uçuş planından kənara çıxdıqda, aşağıdakı tədbirlər yerinə yetirilməlidir:

3.31.5.1. istiqamətin dəyişməsi: hava gəmisi istiqamətini dəyişdikdə, istiqamətin bərpası üçün ən qısa müddətdə hava gəmisinin istiqaməti dərhal tənzimlənməlidir;

3.31.5.2. havada həqiqi sürətdə dəyişmə (və ya Max rəqəmi): kreyser yüksəklikdə nəzarət məntəqələri arasında havadakı orta həqiqi sürət (və ya M rəqəmi) havada həqiqi sürətin uçuş planında verilmiş sürətdən (və ya M

rəqəmindən) ±5% fərqləndikdə və ya fərqlənmə ehtimalı olduqda, bu barədə müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə məlumat verilməlidir;

3.31.5.3. hesablanmış uçuş vaxtında dəyişiklik: növbəti müvafiq nəzarət məntəqəsi, uçuş məlumatı regionunun sərhədi və ya təyinat aerodromu, bunlardan hansı daha tez meydana gəldikdə, hesablanmış uçuş vaxtı hava hərəkəti xidmətinə 3 dəqiqədən artıq səhvlə verilibsə, yenidən hesablanmış uçuş vaxtı haqqında müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə mümkün qədər tez məlumat verilməlidir.

3.31.6. Uçuş planında məqsədli dəyişiklik edilməsi üçün aşağıdakı məlumatlar daxil edilməlidir:

3.31.6.1. kreyser yüksəkliyinin dəyişməsi: hava gəmisinin identifikasiyası, tələb olunan yeni kreyser yüksəkliyi və həmin yüksəklikdə kreyser sürəti, sonrakı uçuş məlumatı regionu sərhədlərində yenidən hesablanmış uçuş vaxtı (uyğun olduqda).

3.31.6.2. təyinat yeri dəyişmədikdə: hava gəmisinin identifikasiyası, uçuş qaydaları, marşrutun tələb olunan dəyişikliyinin başlandığı vəziyyətdən başlayaraq müvafiq uçuş planının məlumatı daxil olmaqla yeni uçuş marşrutunun təsviri, yenidən hesablanmış uçuş vaxtı, hər hansı digər lazımi məlumat;

3.31.6.3. təyinat yeri dəyişdikdə: hava gəmisinin identifikasiyası, uçuş qaydaları, marşrutun tələb olunan dəyişikliyinin başlandığı vəziyyətdən başlayaraq müvafiq uçuş planının məlumatı daxil olmaqla, yenidən baxılan uçuş marşrutunun təsviri, yenidən hesablanmış uçuş vaxtı, ehtiyat aerodromu (aerodromları) hər hansı digər lazımi məlumat.

3.31.7. Havanın VMC-dən aşağı həddə pisləşməsi. Cari uçuş planına əsasən VMC-də uçuşun reallaşmayacağı aydın olduqda, nəzarət olunan uçuş kimi yerinə yetirilən VFR uçuşu:

3.31.7.1. hava gəmisinə təyinat və ya ehtiyat aerodromuna hərəkəti davam etdirməyə və ya ATS icazəsi tələb olunan hava məkanını tərk etməyə imkan verən düzəlişə icazə tələb edilməli;

3.31.7.2. bu Qaydaların 3.31.7.1-ci yarımbəndinə uyğun icazə alına bilinmədikdə, VMC-də hərəkət davam etdirilməli və aidiyyəti hava məkanını tərk etmək və ya ən yaxın aerodroma enmək üçün görülən tədbirlər haqqında müvafiq ATC məntəqəsinə məlumat verilməli;

3.31.7.3. idarəetmə zonasında hərəkət etdikdə, xüsusi VFR uçuşu kimi hərəkət etmək üçün icazə istənilməli;

3.31.7.4. cihazlar üzrə IFR uçuş qaydalarına əsasən hərəkət etmək üçün icazə istənilməlidir.

3.32. Müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi tərəfindən icazə verilən hallar istisna olmaqla, mümkün olan ən qısa müddət ərzində müvafiq ATS orqanının və ya məntəqəsinin şərtləri əsasında, təyin edilmiş hər bir mütləq nəzarət məntəqəsinin keçmə vaxtı və yüksəkliyi haqqında məlumat digər tələb oluna bilən istənilən məlumatla birlikdə verilməlidir. Müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi tərəfindən tələb edildikdə, olduğu yer haqqında məlumatlar əlavə məntəqələr üzərində də eyni qaydada verilməlidir. Təyin olunmuş nəzarət məntəqələri olmadıqda, olduğu yer haqqında məlumatlar müvafiq ATS orqanı tərəfindən təyin edilən və ya müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinin müəyyən etdiyi intervallarla verilməlidir.

3.33. Nəzarət olunan uçuşun nəzarət olunan aerodroma enmə halları istisna olmaqla, hava hərəkətini idarəetmə xidmətinə tabeliyini dayandırdıqda, bu barədə ATC orqanına məlumat verilməlidir.

3.34. Rabitə əlaqəsi

3.34.1. Nəzarət olunan uçuşu yerinə yetirən hava gəmisi müvafiq rabitə kanalında fasiləsiz hava-yer səsli rabitə əlaqəsini saxlamalı və zəruri halda müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi ilə ikitərəfli rabitə yaratmalıdır.

Uçuş hərbi əməliyyat birliyinin nəzarəti altında hava qüvvələri tərəfindən yerinə yetirildikdə, müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən istisnalar edilə bilər.

3.34.2. Rabitə əlaqəsinin itirilməsi. Rabitə əlaqəsinin yaradılması bu Qaydaların 3.34.1-ci yarımbəndinə uyğun deyildir, hava gəmisi ICAO-nun 10-cu Əlavəsinin 2-ci hissəsindəki rabitə əlaqəsinin itirilməsi prosedurlarına və uyğun hesab edilən aşağıdakı prosedurlara riayət etməlidir. Əlavə olaraq nəzarət olunan aerodromda aerodrom hərəkətinin bir hissəsini formalaşdırdıqda hava gəmisi vizual siqnallarla verilə bilən təlimatlara riayət etməlidir.

3.34.3. Radiorabitənin ikitərəfli itməsi faktı aydın olduqdan dərhal sonra ATC orqanı, hava gəmisi heyətinin bu Qaydaların 3.34.4-cü və ya 3.34.5-ci yarımbəndlərində ifadə edilmiş qaydalara müvafiq hərəkət edəcəyi ehtimalından irəli gələrək, rabitəni itirmiş hava gəmisilə digər hava gəmiləri arasında müvafiq intervalları təmin edir.

3.34.4. Vizual meteoroloji şərait ATS orqanının nəzarəti altında uçuş yerinə yetirən və vizual meteoroloji şəraitdə radiorabitəni itirmiş hava gəmisi heyəti bu Qaydaların 3.34.5-ci yarımbəndində göstərilən hallar istisna edildikdə:

3.34.4.1. SSR cavabvericisində 7600 kodunu qurur;

3.34.4.2. vizual meteoroloji şəraitdə uçuşu davam etdirir;

3.34.4.3. bunun üçün yararlı olan ən yaxın aerodromda enməni yerinə yetirir;

3.34.4.4. öz gəlmə vaxtı haqqında müvafiq ATS orqanlarını ən sürətli rabitə vasitəsinin köməyilə xəbərdar edir.

3.34.5. Meteoroloji şəraitdə cihazlarla rabitəni itirdikdə və ya uçuşu bu Qaydaların 3.34.4-cü yarımbəndinə müvafiq davam etdirmək mümkün olmayan hallarda, ATS orqanının nəzarəti altında cihazlarla uçuş qaydaları üzrə uçuş yerinə yetirən hava gəmisinin heyəti:

3.34.5.1. SSR cavabvericisində 7600 kodunu qurur;

3.34.5.2. 7 dəqiqə ərzində icazə verilmiş sonuncu sürəti və uçuş hündürlüyü və ya uçuşun minimal təhlükəsiz hündürlüyü icazə verilmiş sonuncu uçuş hündürlüyündən yuxarıdırsa, uçuşun minimal təhlükəsiz hündürlüyünü saxlayır.

3.34.6. Yeddi dəqiqəlik vaxt aşağıdakılar nəzərə alınaraq başlanılır:

3.34.6.1. hava gəmisi mütləq məlumat vermə məntəqələri olmayan marşrutla uçuş yerinə yetirirsə və ya öz mövqeyi barədə məlumat verməmək göstərişi almışsa:

3.34.6.1.1. icazə verilmiş sonuncu uçuş yüksəkliyi və ya minimal təhlükəsiz yüksəkliyə çatma;

3.34.6.1.2. hava gəmisi heyəti tərəfindən SSR cavabvericisində 7600 kodunun qurulma anı (sonra baş verənlərdən asılı olaraq);

3.34.6.2. hava gəmisi mütləq məlumat vermə məntəqələri olan marşrutla uçuş yerinə yetirirsə və ya öz mövqeyi barədə məlumat verməmək göstərişi almamışsa:

3.34.6.2.1. icazə verilmiş sonuncu uçuş yüksəkliyinə və ya uçuş minimal təhlükəsiz yüksəkliyə çatma;

3.34.6.2.2. pilot tərəfindən əvvəlcə verilmiş mütləq məlumat vermə məntəqəsinə çıxma;

3.34.6.2.3. hava gəmisi heyətinin mütləq məlumat vermə məntəqəsi üzərində öz mövqeyi barədə məlumat verməsi anı (sonra baş verənlərdən asılı olaraq).

Qeyd. Yuxarıda göstərilmiş yeddi dəqiqəlik vaxt hava hərəkətini idarəetmə və əlaqələndirmə üzrə lazımi tədbirlər görmək üçün vacibdir.

3.34.6.2.4. Bunun ardınca uçuş yüksəkliyini və sürətini təqdim edilmiş uçuş planına uyğunlaşdırır.

Qeyd. Pilot və ya təyin edilmiş nümayəndə tərəfindən təqdim edilmiş uçuş planı olduqda, uçuşun hündürlüyünün və sürətinin dəyişdirilməsinə

ehtiyac yarandıqda, ATS orqanına verilmiş plan, sonradan hər hansı düzəliş etmədən işlədiləcək.

3.34.6.2.5. Əgər hava gəmisi radar vasitəsilə yönəldilirsə və ya müəyyən həddi olmayan regional naviqasiyasına (RNAV) müvafiq yana yayınmaqla uçuş yerinə yetirirsə, tətbiq olunan minimal uçuş planı nəzərə alınmaqla, marşruta növbəti əsas məntəqədən gec olmayaraq çıxmaq üçün minimal uçuş yüksəkliyini nəzərə alaraq cari uçuş planında göstərilmiş marşrut istiqamətində daha düz trayektoriya ilə hərəkət etməlidir.

Qeyd. Uçuş yerinə yetirməli olan marşruta və ya gəlmə aerodromu istiqamətində enmənin başlanğıc vaxtına gəldikdə, tərkibində növbəti dispetçer icazələrinin verilməsilə şərtləşdirilmiş dəyişikliklər olan uçuş planıdır, əgər belələri olmuşsa, cari uçuş planından istifadə edilir.

3.34.6.2.6. təyinat aerodromuna xidmət edən müəyyən edilmiş yerüstü avadanlıq istiqamətində cari uçuş planı marşrutu üzrə uçuşu yerinə yetirir və əgər 3.34.6.2.7-ci yarımbəndə əməl olunursa, enmə başlananadək bu yerüstü naviqasiya avadanlığı üzərində gözləmə manevri yerinə yetirir;

3.34.6.2.7. bu Qaydaların 3.34.6.2.6-cı yarımbəndində qeyd edilmiş yerüstü naviqasiya avadanlığından sonuncu rabitə zamanı alınmış və təsdiq edilmiş enməyə daxil olmanın gözlənilən vaxtı və ya mümkün qədər ona yaxın vaxt, əgər gözlənilən enməyə daxil olma vaxtı qəbul və təsdiq edilməmişsə, cari uçuş planına görə müəyyən edilmiş enməyə daxil olma vaxtı və ya mümkün qədər ona yaxın vaxtda enməyə başlayır;

3.34.6.2.8. təyin olunmuş yerüstü naviqasiya avadanlığı üçün göstərilmiş cihazlarla adi enməyə daxil olmanı başa çatdırır;

3.34.6.2.9. bu Qaydaların 3.34.6.2.3-cü yarımbəndində göstərilmiş hesablanmış gəlmə vaxtından sonra 30 dəqiqə ərzində və ya hansının daha gec olmasından asılı olaraq sonuncu təsdiq edilmiş gözlənilən enməyə daxil olma vaxtı enməni yerinə yetirir.

Qeydlər:

1. Pilotlar yadda saxlamalıdırlar ki, hava gəmilərinin radar sorğusuna cavab siqnalı müşahidə radarı tərəfindən qəbul olunmaya bilər.

2. Həmçinin, bu Qaydaların 5.1.2-ci yarımbəndinə bax.

3.35. Qanunsuz müdaxiləyə məruz qalan hava gəmisi bu fakt, bununla bağlı hər hansı mühüm hallar və həmin bu hallar nəticəsində cari uçuş planından hər hansı zəruri kənara çıxma haqqında, hava gəmisinə üstünlük verilməsinə və digər hava gəmisi ilə münaqişənin minimuma endirilməsinə imkan verməkk üçün müvafiq ATS məntəqəsini məlumatlandırmağa çalışmalıdır.

Qeydlər:

1. ATS məntəqələrinin qanunsuz müdaxilə hallarında məsuliyyəti ICAO-nun 11-ci Əlavəsində verilmişdir.

2. Qanunsuz müdaxilə baş verdikdə, hava gəmisinin bu barədə ATS məntəqəsinə məlumat verə bilmədiyi hallarda əsaslana biləcəyi mənbə ICAO-nun 2-ci Əlavəsinin B qoşmasında verilmişdir.

3. SSR cavabvermə cihazı ilə təchiz edilən hava gəmisi qanunsuz müdaxilənin baş verdiyini qeyd etmək üçün A rejimini və 7500 kodunu seçə bilər. Cavabvermə cihazı C rejimi ilə təchiz edildikdə, müvafiq hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsi tərəfindən başqa göstəriş verilməyibsə, fasiləsiz işləməlidir.

4. CPDLC cavabvermə cihazı ilə təchiz edilən hava gəmisi heyətinin qanunsuz müdaxilə zamanı iş qaydaları ICAO-nun 11-ci Əlavəsində verilmişdir.

Qanunsuz müdaxiləyə məruz qalan hava gəmisinin kapitanı təcili olaraq ən yaxın uyğun gələn və ya şəraitə görə başqa cür tələb edilmirsə, müvafiq icra orqanı tərəfindən təyin edilən aerodroma eniş yerinə yetirməyə çalışmalıdır.

3.36. Məcburi tabe etmək

Qeyd. Bu kontekstdəki "məcburi tabe etmək" anlayışına Beynəlxalq aeronaviqasiya və dənizdə axtarış-xilasetmə Əməliyyatlarına dair Qaydaların (Doc. 9731) II və III hissələrinə uyğun olaraq, qəza halındakı hava gəmisinə göstərilən və ya hava gəmisinin istədiyi məcburi tabe etmək və müşahidə xidmətləri daxil deyildir.

3.36.1. Qarşısı kəsilən mülki hava gəmisi əlaqədar ATS orqanı tərəfindən verilmiş müvafiq qaydaları və inzibati göstərişləri rəhbər tutmalıdır.

3.36.2. Hava gəmisinin qarşısı kəsildikdə, onun kapitanı bu Qaydaların 6.2-ci və 6.3-cü bəndlərindəki standartlara və 5.2-ci bəndində qeyd edilmiş vizual siqnalların interpretasiya və cavabvermə qaydalarına riayət etməlidir.

Qeyd. Həmçinin, bu Qaydaların 3.1-ci və 3.28-ci bəndlərinə bax.

3.37. VMC-də görünüş və bulud minimumundan məsafə 1 nömrəli cədvəldə verilmişdir.

1 nömrəli cədvəl

Mütləq hündürlüklərin diapazonu	Hava məkanının sinfi	Uçuşda görünüş həddi	Buludlara qədər məsafə
Dəniz səviyyəsindən 10000 fut (3050 m) yuxarı*	C, D, G, G+	8 km	Üfüqi 1500 m Şaquli 1000 fut (305 m)
Dəniz səviyyəsindən 10000 fut (3050 m) və aşağı 3000 futdan (915 m) yuxarı və ya yer səthindən 1000 fut (305 m) yuxarı (hansı daha böyükdürsə)	C, D, G, G+	5 km	Üfüqi 1500 m Şaquli 1000 fut (305 m)
Dəniz səviyyəsindən 3000fut (915 m) və aşağı 1000 futdan (305 m) yuxarı və ya yer səthindən 1000 fut (305 m) yuxarı (hansı daha böyükdürsə)	C, D	5 km	Üfüqi 1500 m Şaquli 1000 fut (305 m)
	G, G+**	5 km	Buludlu hava olmadıqda və yer və ya su səthi aydın göründükdə

* Keçid yüksəkliyinin mütləq hündürlüyü AMSL-dən 3050 m (10000 fut) aşağı olduqda, 10000 fut əvəzinə FL100 istifadə edilməlidir.

** Vertolyotlara, digər hərəkəti və ya toqquşmanın vaxtında qarşısının alınması üçün istənilən maneələri müşahidə etməyə imkan verən adekvat sürətdə manevr etdikdə, gündüz 1500 m-dən, gecə isə 3000 m-dən az olmayan uçuşdakı görünüş şəraitində uçmağa icazə verilir.

3.38. Hava məkanlarının təsnifatı

3.38.1. ATS hava məkanlarının təsnifatı bu Qaydaların 2 nömrəli cədvəlində göstərilən qaydada aparılır.

3.38.2. İki və ya daha çox ATS hava məkanı bir-birinin üzərində yerləşdikdə, uçuş səviyyələrində uçuş yerinə yetirən hava gəmiləri hava məkanının az məhdudlaşdırılan sinfinin qaydalarına riayət edir və onun tələblərinə uyğun xidmət alır. Bu meyarlar tətbiq edildikdə, "C" sinfi hava məkanı "G" sinfi hava məkanına nisbətən daha çox məhdudlaşdırılan hesab edilir.

3.39. Səs sürətinə yaxın və səsdən yüksək sürətlərdə uçuşlar

3.39.1. Azərbaycan ərazisindən mülki hava gəmilərinin səsə yaxın və səsdən yüksək sürətlə uçuşları yalnız müvafiq ATS orqanının xüsusi icazəsi

ilə yerinə yetirilir. Nəzərə alınmalıdır ki, verilə bilən icazə minimum maraqlara və ya fərdi hüquqlara təhlükə törədə bilər.

3.39.2. Hərbi aviasiyada Azərbaycan Respublikası müdafiə nazirinin təsdiq etdiyi qaydalara riayət edilməlidir.

2 nömrəli cədvəl

ATS hava məkanının təsnifatı

Sinif	Uçuş növü	Eşelonlaş-dırma	Göstərilən xidmət	Sürət həddi*	Radiora bitə tələbləri	ATS orqanının icazəsinə zərurət
1	2	3	4	5	6	7
C	IFR	IFR IFR-yə nisbətən IFR VFR-yə nisbətən	hava hərəkətini idarəetmə xidməti	tətbiq edilmir	fasilə-siz ikitə-rəfli	hə
	VFR	VFR IFR-yə nisbətən	1) IFR–yə nisbətən hava hərəkətini idarə etmək məqsədi ilə eşelonlaşdırma 2) VFR / VFR hərəkət haqqında məlumat (tələb edildikdə, havada toqquşmanın qarşısını almaq məqsədi ilə)	250kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	hə
D	IFR	IFR-dən IFR-yə	VFR uçuşları haqqında məlumat daxil olmaqla, hava hərəkətini idarəetmə xidməti (tələb edildikdə, hərəkətin qarşısının alınması məqsədilə)	250kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	hə
	VFR	tətbiq edilmir	VFR və IFR uçuşları arasında hərəkət məlumatı (tələb edildikdə, hərəkətin qarşısının alınması məqsədi ilə)	250kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	hə

1	2	3	4	5	6	7
G	IFR	tətbiq edilmir	hava məlumatı xidməti	250 kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	yox
	VFR	tətbiq edilmir	hava məlumatı xidməti	250 kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	yox	yox
G+	IFR	tətbiq edilmir	hava məlumatı xidməti	250 kt IAS AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	yox
	VFR	tətbiq edilmir	hava məlumatı xidməti	250 kt IAS AMSL-dən10000 fut (3050 m) aşağı	fasilə-siz ikitə-rəfli	yox
* Keçidin mütləq hündürlüyü AMSL-dən 10000 fut (3050 m) aşağı olduqda, 10000 fut əvəzinə FL100 istifadə edilməlidir.						

4. Vizual uçuş qaydaları

4.1. Xüsusi VFR uçuşu kimi idarə edilən hallar istisna olmaqla, VFR uçuşları uçan hava gəmisi üçün görünmə dərəcəsi və buludlardan məsafə bu Qaydaların 1 nömrəli cədvəlindəki göstəricilərə bərabər və ya onlardan yüksək olması şərtilə aparılmalıdır.

4.2. Hava hərəkətini idarəetmə məntəqəsindən icazənin alındığı hallar istisna olmaqla, VFR uçuşları nəzarət edilən zonada aerodromdan qalxmamalı və ya enməməlidir, və ya:

4.2.1. ən yüksək nöqtə 1500 futdan (457 m-dən) az olduqda;

4.2.2. yer yaxınlığındakı görünmə 5 km-dən az olduqda, aerodromun hərəkət zonasına və ya hərəkət sxeminə daxil olmamalıdır.

4.3. Xüsusi VFR uçuşlarında yer yaxınlığında görünmə gündüz 3 km-dən, gecə 5 km-dən az olmamalı və buludlu vəziyyətlərdə uçuş buludsuz şəraitdə verilən minimal yüksəkliklərdə aparılmalıdır.

Qeyd. Xüsusi VFR uçuşları üçün IFR uçuşları ilə digər xüsusi VFR uçuşları arasında ayırma (eşelonlaşdırma) aparılacaqdır.

4.4. Gecə və ya günəşin batması ilə çıxması arasındakı digər belə müddətdə aparılan VFR uçuşları üçün meteoroloji şərait:

4.4.1. ən yüksək nöqtə 2000 futdan (610 m-dən) aşağı;

4.4.2. uçuşda görünüş 8 km-dən az olmamalıdır.

4.5. Müvafiq ATS orqanı tərəfindən icazə verilməyibsə, VFR uçuşları:

4.5.1. FL200-dən yuxarı;

4.5.2. səs sürətinə yaxın və səs sürətindən yüksək sürətlərdə yerinə yetirilməməlidir.

4.6. Qalxma və enmə üçün zəruri olan və ya müvafiq orqan tərəfindən icazə verilən hallar istisna olmaqla, VFR uçuşu:

4.6.1. hava gəmisindən 600 m radiusda ən yüksək maneənin üstündən 1000 futdan (305 m-dən) az yüksəklikdə şəhər, qəsəbə və ya insanların açıq havada sıxlıq təşkil etdiyi ərazilərin üzərindən;

4.6.2. bu Qaydaların 4.6.1-ci yarımbəndində qeyd edildiyi yüksəklikdən başqa, yer və ya su üzərindən 500 futdan (152 m-dən) az olan hündürlükdə yerinə yetirilməməlidir.

Qeyd. Həmçinin, bu Qaydaların 3.9-cu bəndinə bax.

4.7. Hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazələrində göstərilən və ya müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilən hallar istisna olmaqla, VFR uçuşları kreyser uçuşu yüksəkliyində, yerdən və ya sudan 3000 fut (915 m) yüksəklikdə və ya müvafiq ATS orqanı tərəfindən təyin edilən daha yüksək nöqtədə idarə edildikdə, bu Qaydaların 8-ci hissəsindəki kreyser yüksəklikləri cədvəlində qeyd edilən yola uyğun uçuş eşelonunda aparılmalıdır.

4.8. VFR uçuşlarında bu Qaydaların 3.30-3.34-cü bəndlərinin tələblərinə aşağıdakı hallarda riayət edilməlidir:

4.8.1. C və D sinifli hava məkanında hərəkət zamanı;

4.8.2. nəzarət olunan aerodromlarda aerodrom hərəkətinin bir hissəsi formalaşdırıldıqda;

4.8.3. həmin uçuşlar xüsusi VFR uçuşları kimi yerinə yetirildikdə.

4.9. Bu Qaydaların 3.23.2.3-cü və ya 3.23.2.4-cü yarımbəndlərinə əsasən, hava gəmisi müvafiq ATS orqanı tərəfindən təyin edilən ərazilərdə və ya ərazilərə, yaxud marşrutlarla VFR uçuşu zamanı, müvafiq rabitə kanalında fasiləsiz hava-yer səsli rabitəni saxlamalı və zəruri hallarda vəziyyət haqqında hava məlumatı xidmətini göstərən hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə məlumat verməlidir.

Qeyd. Həmçinin, bu Qaydaların 3.34.1-ci yarımbəndindən sonrakı qeydlərə bax.

4.10. Vizual uçuş qaydalarına əsasən idarə edilən və cihazlar üzrə uçuş qaydaları ilə idarə olunmaq istəyən hava gəmisi:

4.10.1. uçuş planı təqdim edildikdə, cari uçuş planına edilən zəruri dəyişikliklərin qüvvəyə minməsi üçün əlaqə yaratmalı;

4.10.2. bu Qaydaların 3.23.2-ci yarımbəndinə əsasən müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə uçuş planını təqdim etməli və nəzarət olunan hava məkanında olduqda, IFR uçuşuna başlamağa icazə almalıdır.

4.11. Bu Qaydaların 4.10.2-ci yarımbəndi hava hərəkəti hərbi idarəetmə məntəqəsinin nəzarəti altında həyata keçirilən hava qüvvələri uçuşlarına tətbiq edilmir.

5. Cihazlar üzrə uçuş qaydaları

5.1. Bütün IFR uçuşlarına tətbiq edilən qaydalar

5.1.1. Hava gəmisi uçacağı marşruta uyğun olaraq, müvafiq cihaz və naviqasiya avadanlığı ilə təchiz edilməlidir.

5.1.2. Qalxma və ya enmə üçün zəruri olan və ya müvafiq orqan tərəfindən xüsusi icazə verilən hallar istisna olmaqla, IFR uçuşu müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilmiş minimal uçuş yüksəkliyindən (hündürlüyündən) aşağı olmayan yüksəklikdə (hündürlükdə) yerinə yetirilməlidir:

5.1.2.1. RLS nəzarəti aparıldıqda, hava gəmisinin təxmini yerinin 10 kilometrliyində yerləşən ən yüksək maneədən azı 2000 fut (610 m) yuxarıda yerləşən yüksəklikdəki dağlıq sahələrdə RLS nəzarəti aparılmadıqda, hava gəmisinin təxmini yerinin 25 kilometrliyində;

5.1.2.2. RLS nəzarəti aparıldıqda, hava gəmisinin təxmini yerinin 10 kilometrliyində yerləşən ən yüksək maneədən azı 1000 fut (305 m) yuxarıda yerləşən yüksək və ya düz ərazi üzərindən RLS nəzarəti aparılmadıqda, hava gəmisinin təxmini yerinin 25 kilometrliyində;

5.1.2.3. idarəetmə ərazilərində (JTR) hava gəmisinin təxmini yerinin 10 kilometrliyində yerləşən ən yüksək maneədən ən azı 1000 fut (305 m) yüksəklikdə yerləşən hündürlükdə.

Qeydlər:

1. Hava gəmisinin təxmini yeri, yerdə və hava gəmisində olan naviqasiya vasitələrinə dair uyğun marşrut seqmentində nail oluna bilinəcək naviqasiya dəqiqliyi nəzərə alınacaqdır.

2. Həmçinin bu Qaydaların 3.9-cu bəndinə bax.

5.1.3. IFR uçuşunun yerinə yetirilməsinin cihazlar üzrə uçuş qaydalarından vizual uçuş qaydalarına keçilməsinə qərar verən hava gəmisi uçuş planı təqdim edildikdə, IFR uçuşunun ləğv edilməsi və cari uçuş

planına ediləcək dəyişiklikləri əlaqələndirmək üçün müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə məlumat verməlidir.

5.1.4. Cihazlar üzrə uçuş qaydalarına əsasən idarə edilən hava gəmisi vizual meteoroloji şəraitdə olduqda və ya həmin şəraitlə qarşılaşdıqda, öz IFR uçuşunu ləğv etməməli və həmin uçuşun fasiləsiz vizual meteoroloji şəraitdə müəyyən müddət ərzində davam etdirilməsini nəzərdə tutmalıdır.

5.2. Nəzarət olunan hava məkanında IFR uçuşlarına tətbiq edilən qaydalar

5.2.1. IFR uçuşları nəzarət olunan hava məkanında yerinə yetirildikdə, bu Qaydaların 3.30-cu bəndinin tələblərinə riayət edilməlidir.

5.2.2. Kreyser rejimində hündürlüyün yığılması texnikasından istifadəyə icazə verildiyi halda, iki eşelon və ya bu Qaydaların 8-ci hissəsindəki kreyser hündürlükləri cədvəlindən götürülmüş hündürlüklərdən yuxarıda və ya hava hərəkətini idarəetmə xidmətinin icazəsində qeyd edilən və ya Aeronaviqasiya Məlumatlarının Toplusunda müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilən hallar istisna olmaqla, orada verilən eşelonların istiqamətə korrelyasiyasının tətbiq edilmədiyi hallardan başqa, nəzarət olunan hava məkanında yerinə yetirilən IFR uçuşu kreyser hündürlüyündə yerinə yetirilməlidir.

5.3. Nəzarət olunan hava məkanından kənarda IFR uçuşlarına tətbiq edilən qaydalar

5.3.1. Nəzarət olunan hava məkanından kənarda kreyser uçuşu hündürlüyündə hərəkət edən IFR uçuşu orta dəniz səviyyəsindən 3000 fut (915 m) hündürlükdə və ya həmin hündürlükdən aşağıda aparılan uçuş üçün müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilən hallar istisna olmaqla, ICAO-nun 8-ci Əlavəsindəki kreyser hündürlükləri cədvəlində qeyd edilmiş yola uyğun kreyser hündürlüyündə aparılmalıdır.

Qeyd. Bu bənddə göstərilənlər, səsdən yüksək sürətli uçuşda hava gəmisi tərəfindən kreyser rejimində hündürlüyün yığılması texnikasından istifadəyə maneə yaratmır.

5.3.2. Nəzarət olunan hava məkanından kənarda, bu Qaydaların 3.23.2.3-cü və ya 3.23.2.4-cü yarımbəndlərinə uyğun olaraq, müvafiq ATS orqanı tərəfindən müəyyən edilən sahələrdə və ya sahələrə və ya marşrutlar üzrə yerinə yetirilən IFR uçuşu zamanı müvafiq rabitə kanalında hava-yer səsli rabitə əlaqəsi saxlanılmalıdır və zəruri hallarda uçuş məlumatı xidmətini göstərən hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi ilə ikitərəfli rabitə yaradılmalıdır.

Qeyd. Bu Qaydaların 3.34.1-ci yarımbəndindəki qeydlərə bax.

5.4. Nəzarət olunan hava məkanından kənarda idarə edilən və müvafiq ATS orqanı tərəfindən uçuş planının təqdim edilməsi və müvafiq rabitə kanalında hava-yer səsli rabitə əlaqəsinin saxlanılması və zəruri hallarda uçuş məlumatı xidmətini göstərən hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi ilə ikitərəfli rabitənin yaradılması tələb edilən IFR uçuşu zamanı nəzarət olunan uçuşlar üçün bu Qaydaların 3.32-ci bəndində göstərildiyi kimi yer haqqında məlumat verilməlidir.

Qeyd. Konsultativ hava məkanında IFR uçuşu yerinə yetirilərkən, hava hərəkətinə konsultativ xidmətdən istifadə etmək qərarına gələn hava gəmisi uçuş planı və ona edilən dəyişikliklər üçün icazənin alınması tələb olunmadığı və ikitərəfli hava hərəkətinə konsultativ xidmət məntəqəsi ilə rabitə əlaqəsinin saxlanacağı hallar istisna olmaqla, bu Qaydaların 3.30-cu bəndinin tələblərinə riayət etməlidir.

6. Siqnallar

(Qeyd. Bu Qaydaların 3.28-ci bəndinə bax)

6.1. Bu hissənin müddəaları qəza halında olan hava gəmisi tərəfindən diqqəti cəlb etdirmək, vəziyyəti bildirmək və yardım almaq üçün sərəncamında olan hər hansı vasitələrdən istifadə olunmanı qadağan etmir.

6.2. Həyəcan siqnalları

6.2.1. Birlikdə və ayrı-ayrılıqda istifadə olunan aşağıdakı həyəcan siqnalları yaxınlaşmaqda olan ciddi təhlükəni və dərhal yardım tələb edilməsini göstərir:

6.2.1.1. SOS (Morze əlifbasında) qrupundan ibarət olan hər hansı siqnalvermə üsulu ilə verilən siqnal;

6.2.1.2. MAYDAY sözündən ibarət radiotelefon həyəcan siqnalı;

6.2.1.3. MAYDAY sözünün məqsədini ötürən rabitə vasitəsilə göndərilən həyəcan xəbəri;

6.2.1.4. qısa intervallarla qırmızı alovlar atan raket və ya mərmilər;

6.2.1.5. qırmızı işığı yandıran paraşütün işıqlandırıcı trasseri.

Qeyd. ITU-nun (Beynəlxalq Elektrik Rabitəsi İttifaqı) Radio Qaydalarının 41-ci maddəsində (N 3268, N3270 və N3271) radioteleqraf və radiotelefon avtomatik həyəcan siqnalları sistemlərini işə salmaq üçün aşağıdakı həyəcan siqnallarına dair məlumat verilmişdir:

3268. Radioteleqraf həyəcan siqnalı hər tirenin müddəti 4 saniyə olan və ardıcıl tirelər arasındakı interval bir saniyə olan bir dəqiqə ərzində göndərilən on iki tire sırasından ibarətdir. Bu siqnal əllə ötürülə bilər, lakin onun avtomatik qurğu vasitəsilə ötürülməsi tövsiyə edilir;

3270. Radiotelefon həyəcan siqnalı növbə ilə ötürülən, əsasən iki sinusoidal audiotezlik tonundan ibarətdir. Birinci ton 2 200 Hz, ikinci ton

isə 1 300 Hz tezliyinə malik olmalı və hər tonun müddəti 250 milli saniyəyə bərabər olmalıdır;

3271. Avtomatik vasitələrlə yaradılan radiotelefon həyəcan siqnalı bir dəqiqədən çox olmamaqla, azı 30 saniyə ərzində fasiləsiz göndərilməlidir. Digər vasitələrlə yaradılan siqnal təxminən bir dəqiqə ərzində olduqda fasiləsiz göndərilməlidir.

6.3.Təcililik siqnalları

6.3.1. Birlikdə və ayrı-ayrılıqda istifadə olunan aşağıdakı siqnallar hava gəmisinin dərhal yardım tələb etmədən enməyə məcbur edən çətinliklər haqqında bildiriş vermək istədiyini göstərir:

6.3.1.1. enmə işıqlarının təkrar yandırılması və söndürülməsi;

6.3.1.2. ayırd edilən tərzdə naviqasiya işıqlarının təkrar yandırılması və söndürülməsi.

6.3.2. Birlikdə və ya ayrı-ayrılıqda istifadə olunan aşağıdakı siqnallar hava gəmisinin, gəmi və digər nəqliyyat vasitələrinin, bortda və ya görünmə dairəsində olan şəxslərin təhlükəsizliyinə dair ötürüləcək çox zəruri məlumatın olmasını nəzərdə tutur:

6.3.2.1. Rəqəm və ya hərflər qrupundan ibarət olan radioteleqrafik və ya hər hansı digər üsulla verilən siqnal;

6.3.2.2. ardıcıl olaraq üç dəfə "PAN, PAN" ifadəsindən ibarət olan radiotelefon təcililik siqnalı;

6.3.2.3. ardıcıl olaraq üç dəfə "PAN, PAN" ifadəsinin məqsədini ötürən rabitə kanalı vasitəsilə göndərilən təcililik xəbəri.

6.4. Məcburi tabe etmə zamanı istifadə olunan siqnallar

6.4.1. Qarşısını kəsən hava gəmisinin verdiyi siqnallar və qarşısı kəsilən hava gəmisinin verdiyi cavablar 3 nömrəli cədvəldə göstərilmişdir:

3 nömrəli cədvəl

Sıra №-si	Qarşısını kəsən hava gəmisinin siqnalları	Mənası	Qarşısı kəsilən hava gəmisinin cavabları	Mənası
1	2	3	4	5
	Gündüz və ya gecə – qarşısı kəsilən hava gəmisindən az yuxarıda və ya qabağında və adətən solundakı (qarşısı kəsilən hava gəmisi vertolyot olduqda sağındakı) vəziyyətdən hava gəmisinin yellədilməsi və naviqasiya işıqlarının		gündüz və ya gecə – hava gəmisinin yellədilməsi, naviqasiya işıqlarının qeyri-müntəzəm intervallarla yandırılıb - söndürülməsi	

1	2	3	4	5
1.	qeyri-müntəzəm intervallarla yandırılıb-söndürülməsi (vertolyot olduğu halda, həmçinin enmə işıqlarını) və təsdiq edildikdən sonra yavaş dönmə səviyyəsi, adətən istənilən istiqamətdən sola (vertolyot olduğu halda, sağa).	sizin qarşınız kəsilib, göstərişləri mə riayət edin	**Qeyd.** Qarşısı kəsilən hava gəmisi tərəfin-dən görüləcək əlavə tədbirlər bu Qaydala-rın 3.36-cı bəndində verilmişdir.	oldu, riayət edəcə-yəm
	Qeyd 1. Meteoroloji şərait və ya ərazi qarşısını kəsən hava gəmisindən yuxarıda verilmiş vəziyyətlərin və dönüşün istiqamətini əks tərəfə çevirməyi tələb edə bilər. **Qeyd 2.** Qarşısı kəsilən hava gəmisi qarşısını kəsən hava gəmisi ilə yanaşı uça bilmədikdə, sonuncu ippodrom tipli enməyə daxilolma sırasına uçmalı və qarşısı kəsilən hava gəmisini hər dəfə keçdikdə yellənməlidir.			
2.	Gündüz və ya gecə – qarşısı kəsilən hava gəmisindən 90º və ya daha artıq bucaq altında uçuş yolunu kəsməmək şərtilə dönmə maneji edib hündürlüyün yığılması	öz istiqaməti-nizlə davam edin	gündüz və ya gecə – hava gəmisinin yellədilməsi	oldu, riayət edəcə-yəm
	Gündüz və ya gecə – hava gəmisinin təkərlərinin havada buraxılması (əgər bu mümkündürsə), enmə işıqlarının işə salınması və istifadə olunan uçma-enmə zolağının üzərindən uçulması, yaxud qarşısı kəsilən vertolyotdursa, vertolyot enmə meydançasının üzərindən uçulması.		gündüz və ya gecə – hava gəmisinin təkərlərinin havada buraxılması (əgər bu mümkündürsə), enmə işıqlarının işə salınması, qarşısını kəsən hava gəmisinin arxasınca uçmaqda davam edilməsi və əgər uçma-enmə	

1	2	3	4	5
3.	Vertolyot olan hallarda qarşısını kəsən vertolyotun enmə manevri etməklə, enmə meydançasının yaxınlığında havada qalması	bu aerodroma enin	zolağının və ya enmə meydançasının üzərindən ötüb keçdikdən sonra enmə nəzərdə tutulmuşdursa və həmin yerdə təhlükəsiz enmə mümkündürsə, enmə manevri etməyə başlanılması	oldu, riayət edəcə-yəm

6.4.2. Qarşısı kəsilən hava gəmisinin verdiyi siqnallar və qarşısını kəsən hava gəmisinin aldığı cavablar 4 nömrəli cədvəldə verilmişdir.

4 nömrəli cədvəl

Sıra №-si	**Qarşısı kəsilən hava gəmisinin siqnalları**	**Mənası**	**Qarşısını kəsən hava gəmisinin cavabları**	**Mənası**
1	**2**	**3**	**4**	**5**
1.	Gündüz və ya gecə – hava gəmisinin təkərlərinin havada yığılması (əgər bu mümkündürsə), enmə işıqlarının yandırılıb-söndürülməsi, enmə üçün nəzərdə tutulan uçma-enmə zolağının və ya enmə meydançasının üzərində aerodrom səviyyəsindən 1000 fut (300 m) hündürlükdən yüksək, lakin 2000 fut (600 m) hündürlükdən yüksək olmamaq şərtilə (vertolyotlar üçün 170 fut (50 m), lakin 330 fut (100 m)	təyin etdiyiniz aero-drom uyğun deyil	gündüz və ya gecə – qarşısı kəsilən hava gəmisi qarşısını kəsən hava gəmisinin ehtiyat aerodromuna qədər arxasınca getməsini tələb etdikdə, qarşısını kəsən hava gəmisi enmə təkərlərini qaldırır (əgər bu mümkündürsə) və qarşısını kəsən hava gəmisi üçün müəyyən edilmiş Sıra 1 siqnallarından istifadə edir. Qarşısı kəsilən hava gəmisinin	oldu, dediklərimə riayət edin oldu, davam edə bilərsiniz

			buraxılmasına dair	
1	**2**	**3**	**4**	**5**
	hündürlükdən yüksək olmamaq şərtilə uçuşun dairəvi davam etdirilməsi. Enmə işıqlarını yandırıb söndürmək mümkün olmadıqda, hava gəmisinin digər işıqların yandırılıb-söndürülməsi		qərar verildikdə, qarşısını kəsən hava gəmisi, qarşısını kəsən hava gəmisi üçün müəyyən edilmiş Sıra 2 siqnallarından istifadə edir	
2.	Gündüz və ya gecə – yanıb-sönən işıqlardan ayırd edilə biləcək tərzdə bütün mövcud işıqlarının müntəzəm yandırılıb-söndürülməsi	riayət etmək mümkün deyil	gündüz və ya gecə – qarşısını kəsən hava gəmisi üçün müəyyən edilmiş bu cədvəlin 2-ci bəndindəki siqnallardan istifadə edin	oldu
3.	Gündüz və ya gecə – bütün mövcud işıqların qeyri-müntəzəm yandırılıb-söndürülməsi	qəza vəziyyəti	gündüz və ya gecə – qarşısı kəsilən hava gəmisi üçün müəyyən edilmiş bu cədvəlin 2-ci bəndindəki siqnallardan istifadə edin	oldu

6.5. Məhdudlaşdırılan, qadağan edilən, təhlükəli sahədə uçan və ya həmin sahəyə daxil olmaq istəyən icazəli hava gəmisinə xəbərdarlıq etmək üçün istifadə edilən vizual siqnallar

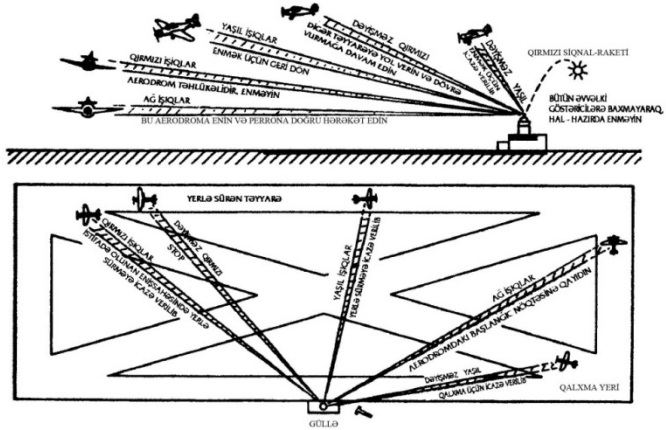
6.5.1. Gündüz və gecə, partladıqda hər biri qırmızı və yaşıl işıqlar və ya ulduzlar yaradan, yerdən 10 saniyəlik intervallarla buraxılan mərmilər sırası icazəsiz hava gəmisinə məhdudlaşdırılan, qadağan edilən və ya təhlükəli olan sahədə uçduğunu və ya həmin sahəyə daxil olduğunu, həmin sahəni tərk etmək üçün zəruri olan tədbirin görülməli olduğunu göstərir.

6.6. Aerodrom zonasında hərəkət üçün siqnallar

6.6.1. İşıq və pirotexniki siqnallar aşağıdakılardır:

6.6.1.1.təlimatlar

İşıq	Aerodromdakı idarəetmə məntəqəsindən	
	uçuşdakı hava gəmisinə	yerdəki hava gəmisinə
Müvafiq hava gəmisi istiqamətinə yönəlmiş *(aşağıdakı şəkilə bax)*		
Dəyişməz yaşıl	enməyə icazə verilib	qalxma üçün icazə verilib
Dəyişməz qırmızı	digər hava gəmisinə yol verin və dövrə vurmağa davam edin	dur
Yaşıl işıqlar sırası	enmək üçün qayıdın*	yerlə sürməyə icazə verilib
Qırmızı işıqlar sırası	aerodrom enmə üçün yararsızdır, enməyə icazə verilmir	istifadə olunan enmə meydançasından kənarda yerdə sürmə
Ağ işıqlar sırası	bu aerodroma enin və perrona doğru hərəkət edin*	aerodromdakı başlanğıc nöqtəsinə qayıdın
Aidiyyəti hava gəmisinə doğru istiqamətlənib *(aşağıdakı şəkilə bax)*		
Qırmızı pirotexnika işıqları	heç bir əvvəlki təlimatlara baxmayaraq, hal-hazırda enməyə icazə verilmir	
* Enmə və yerdə sürülmə icazələri vaxtlı-vaxtında veriləcəkdir		



Qüllə

6.6.1.2. hava gəmisi tərəfindən uçuş zamanı təsdiqlənmə aşağıdakı kimidir:

6.6.1.2.1. günün işıqlı vaxtında - hava gəmisinin qanadlarını yellətməklə;

Qeyd. Bu siqnalın istifadə edilməsi enməyə daxilolmanın əsas və sonuncu hissələrində gözlənilməməlidir (vacib deyil);

6.6.1.2.2. günün qaranlıq vaxtında - hava gəmisinin enmə işıqlarını iki dəfə yandırıb söndürməklə və ya hava gəmisi enmə işıqları ilə təchiz edilmədikdə, naviqasiya işıqlarını iki dəfə yandırıb söndürməklə;

6.6.1.3. hava gəmisi tərəfindən yerdə təsdiqləmə aşağıdakı kimidir:

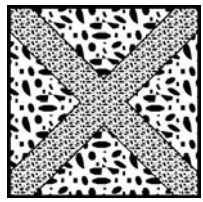
6.6.1.3.1. günün işıqlı vaxtında - hava gəmisinin eleron və ya sükanını tərpətməklə;

6.6.1.3.2. günün qaranlıq vaxtında - hava gəmisinin enmə işıqlarını iki dəfə yandırıb söndürməklə və ya hava gəmisi həmin işıqlarla təchiz edilmədikdə, naviqasiya işıqlarını iki dəfə yandırıb söndürməklə.

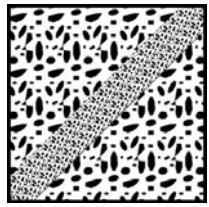
6.7.Vizual yerüstü işarələr

Qeyd. Vizual yerüstü vasitələrin təsviri üçün ICAO-nun 14-cü Əlavəsinə bax.

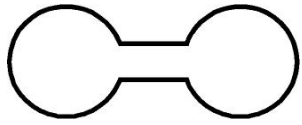
6.7.1. iki sarı diaqonallı üfüqi qırmızı kvadrat panelin siqnal meydançasında yerləşdirilməsi enmələrin qadağan olduğunu və qadağanın uzadılacağını bildirir:



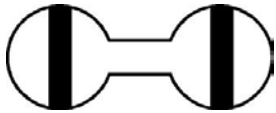
6.7.2 bir sarı diaqonallı üfüqi qırmızı kvadrat panelin siqnal meydançasında yerləşdirilməsi manevr meydanının vəziyyətinin qənaətbəxş olmadığını və ya hər hansı səbəbdən enməyə daxilolma və ya enmə zamanı xüsusi ehtiyat tədbirləri görmək zərurətini bildirir:



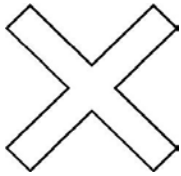
6.7.3. üfüqi ağ rəngli qantelin siqnal meydançasında göstərilməsi hava gəmilərinin yalnız qalxma-enmə zolaqlarına və yerdə sürmə yollarına enməli və ya həmin zolaq və yollardan qalxmalı olduğunu bildirir:



6.7.4. siqnal meydançasında bu Qaydaların 6.7.3-cü yarımbəndindəki üfüqi ağ qantelin dairəvi hissələrində dəstək hissəsindən keçən oxa perpendikulyar olaraq yerləşdirilən qara rəngli zolaqlarla göstərilməsi hava gəmisinin yalnız qalxma-enmə zolağına enməli və həmin zolaqdan qalxmalı olduğunu, lakin digər manevrlərin qalxma-enmə zolaqları və yerdə sürmə yolları ilə məhdudlaşmadığını göstərir:

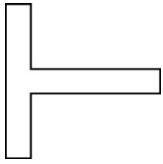


6.7.5. kontrastlı ağ və ya sarı rəngin çarpazlaşmasının qalxma-enmə zolaqlarında və yerdə sürmə yollarında və ya onların bir hissəsində üfüqi vəziyyətdə göstərilməsi sahənin hava gəmisinin hərəkəti üçün münasib olmadığını bildirir:



6.7.6. üfüqi ağ və ya portağal rəngli T hərfi boyunca hava gəmisinin T-nin oxuna paralel istiqamətdə olan enmə və qalxma üçün istifadə etdiyi istiqaməti bildirir.

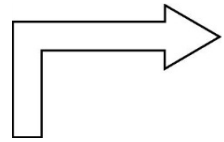
Qeyd. Gecə vaxtı istifadə edildikdə, T işıqlandırılır və ya ağ rəngli işıqlarla əhatəyə alınır.



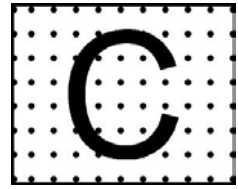
6.7.7. aerodromun dispetçer məntəqəsində və ya onun yaxınlığında şaquli vəziyyətdə göstərilən iki rəqəm, manevr meydanında hava gəmisinə maqnit kursunun ən yaxın 10 dərəcəsinə qədər yuvarlaqlaşdırılaraq onluq vahidlərlə ifadə edilən qalxma istiqamətini göstərir:



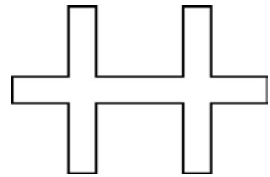
6.7.8. siqnal meydançasında, qalxma-enmə zolağının və ya istifadədə olan zolağın sonunda göstərilən üfüqi vəziyyətdə olan, aydın görünən rəngdə sağtərəfli ox enmədən əvvəl və qalxmadan sonra bütün dönüşlərin sağ tərəfə edilməli olduğunu bildirir:



6.7.9. sarı fonda qara rəngli şaquli vəziyyətdə C hərfi hava hərəkətinə xidmətin nəzarət məntəqəsinin yerini göstərir:



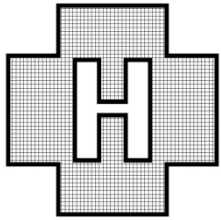
6.7.10. siqnal sahəsində üfüqi vəziyyətdə göstərilən ikiqat ağ xaç aerodromun hazırda planerlər tərəfindən istifadə olunduğunu və planer uçuşlarının yerinə yetirildiyini bildirir:



6.7.11. əsas yanaşma istiqamətindən aydın seçilən, enmə meydançasının ortası ağ rənglə rənglənmiş H hərfi vertolyot meydançasının yerini bildirir:



6.7.12. əsas yanaşma istiqamətindən aydın seçilən, enmə meydançasının ortasında qırmızı xaçın fonunda ağ rənglə çəkilmiş H hərfi hospital vertolyot meydançasının yerini bildirir:



6.8. Müşayiət siqnalları

6.8.1. Siqnalçıdan hava gəmisinə ötürülən siqnallar siqnalçı tərəfindən istifadə üçün nəzərdə tutulub. Zəruri hallarda pilot tərəfindən müşahidəni asanlaşdırmaq üçün siqnallar əllərlə, üzü hava gəmisinə tərəf dönərək qanadları gövdəsinə nisbətən tərpənməz olan hava gəmiləri üçün sol qanadın uc hissəsindən öndə pilotun görmə dairəsində, vertolyotlar üçün siqnallar pilot tərəfdən ən yaxşı görünən yerdən göstərilir. Çubuqlardan, işıqlandırılan çubuqlardan və ya fənərlərdən istifadə edildikdə, müvafiq siqnalların mənası eyniliklə qalır. Üzü hava gəmisi tərəfə duran siqnalçı üçün hava gəmisinin mühərrikləri sağdan sola nömrələnir (yəni 1 nömrəli mühərrik sol kənar mühərrikdir). Ulduzla işarə edilən siqnallardan vertolyotların asılma rejimdə istiqamətləndirilməsi üçün istifadə edilir. Siqnalçı aşağıda göstərilmiş siqnallardan istifadəyə başlamazdan əvvəl əmin olmalıdır ki, hava gəmisini istiqamətləndirəcək meydanda onun bu Qaydaların 3.28-ci bəndinə uyğun olaraq toqquşa biləcəyi heç bir obyekt yoxdur:

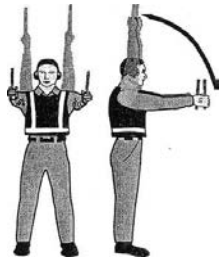
Qeyd. Əksər hava gəmilərinin quruluşu elədir ki, hava gəmisi yerüstü manevr edən zaman qanad ucları, mühərrik və digər ətraf nöqtələrə pilot kabinəsindən vizual nəzarət etmək heç də həmişə mümkün olmur.

6.8.1.1. yan müşayiətçi / istiqamətləndirici - sağ əldəki jezli başından yuxarı qaldırıb şaquli vəziyyətdə saxlamaq, sol əldəki jezli bədən istiqamətində aşağı-yuxarı hərəkət etdirmək.

Qeyd. Hava gəmisinin qanad ucunda dayanan şəxs tərəfindən verilən bu siqnal pilota (perron dispetçerinə, yedəkləyici operatora hava gəmisinin dayanacaq yerinə) dayanacaq yerindən maneəsiz hərəkət etməsinin mümkünlüyünü göstərir:



6.8.1.2. dayanacaq yerini göstərmək - irəli uzadılmış əlləri başı üzərinə qaldırıb jezlləri şaquli saxlamaq:



6.8.1.3. növbəti siqnalçıya doğru və ya qüllə/yerüstü hərəkət dispetçerinin göstərişinə uyğun hərəkət etmək - hər iki əli yuxarı qaldırıb gövdə boyu hərəkət istiqamətində qaldırıb salaraq, növbəti siqnalçıya və ya sürmə sahəsinə doğru işarə etmək:



6.8.1.4. irəli hərəkət etmək - yanlara açılmış əlləri dirsəklərdə qatlamaq və jezllərlə sinə səviyyəsindən başa doğru yuxarı-aşağı hərəkət etdirmək:



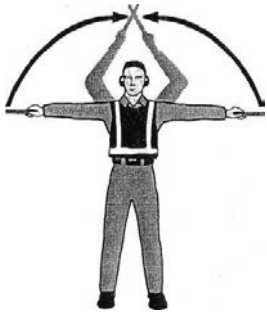
6.8.1.5. sola döndərmə (pilot kabinəsi tərəfdən baxdıqda) - sağ əli jezllə birlikdə bədənə nisbətən 90° bucaq altında yana açaraq sol əllə "irəli hərəkət etmək" siqnalını vermək. Siqnal verən əlin hərəkətinin intensivliyi pilota hava gəmisinin döndərilmə sürətini göstərir:



6.8.1.6. sağa döndərmə (pilot kabinəsi tərəfdən baxdıqda) - sol əli jezllə birlikdə bədənə nisbətən 90° bucaq altında yana açaraq sağ əllə "irəli hərəkət etmək" siqnalını vermək. Siqnal verən əlin hərəkətinin intensivliyi pilota hava gəmisinin döndərilmə sürətini göstərir:



6.8.1.7. normal "Dayan" işarəsi - hər iki əldəki jezlləri bədənə nisbətən 90° bucaq altında yanlara açmaq və jezllər kəsişənədək, onları yavaş-yavaş başı üzərində qaldırmaq:



6.8.1.8. təcili dayanma işarəsi - qolları başı üzərində birdən qaldıraraq jezlləri çarpazlaşdırmaq:



6.8.1.9. əyləcləri işə salmaq - açılmış ovucu çiyin səviyyəsindən bir qədər yuxarı qaldıraraq, uçuş heyəti ilə vizual əlaqənin yarandığına əmin olduqdan sonra yumruğunu sıxmaq. Uçuş heyəti bu işarəni anlamasını təsdiq edənə kimi yerindən tərpənməmək:



6.8.1.10. əyləcləri buraxmaq - yumruğunu çiyin səviyyəsindən bir qədər yuxarı qaldıraraq, uçuş heyəti ilə vizual əlaqənin yarandığına əmin olduqdan sonra yumruğunu açmaq. Uçuş heyəti bu işarəni anlamasını təsdiq edənə kimi yerindən tərpənməmək:



6.8.1.11. dayaqlar qoyulub - bir-birinə doğru istiqamətlənmiş jezlləri başı üzərində qaldıraraq, bir-birinə doğru hərəkət etdirmək. Uçuş heyəti bu işarəni anlamasını təsdiq edənə kimi yerindən tərpənməmək:



6.8.1.12. dayaqlar götürülüb - bir-birinin əksinə istiqamətlənmiş jezlləri başı üzərinə qaldıraraq, onları bir-birinin əksinə hərəkət etdirib aralamaq. Heyət tərəfindən müvafiq göstəriş verilməyənədək dayaqlar götürülməməlidir:



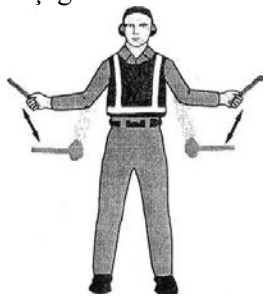
6.8.1.13. mühərrikləri işə salmaq - sağ əldəki yuxarıya doğru istiqamətləndirilmiş jezli baş səviyyəsinə qaldırmaq və həmin əllə dairəvi hərəkət yerinə yetirmək. Eyni zamanda, baş üzərinə qaldırılmış sol əllə işə salınmalı olan mühərriki göstərmək:



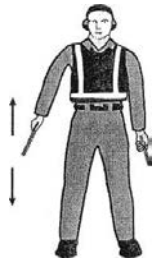
6.8.1.14. mühərrikləri söndürmək - sağ əldəki jezli çiyin səviyyəsində tutaraq, üfüqi vəziyyətdə boğazın önündə sağa-sola hərəkət etdirmək:



6.8.1.15. sürəti azaltmaq - uzadılmış əlləri aşağı salaraq, jezlləri beldən dizlərə doğru yuxarı-aşağı hərəkət etdirmək:



6.8.1.16. göstərilən tərəfdə mühərrikin dövrlərini (rejimini) azaltmaq - əllər aşağı salınaraq sağ, yaxud sol əllə yuxarı və aşağı doğru hərəkətlər yerinə yetirmək. Bu hərəkətlər müvafiq olaraq, sol və ya sağ tərəfdəki mühərrikin (mühərriklərin) dövrlərini azaltmağın lazım olduğunu göstərir:



6.8.1.17. geri hərəkət etmək - əlləri bədənin önündə bel səviyyəsində saxlayaraq irəli firlatmaq. Geriyə hərəkəti dayandırmaq üçün bu Qaydaların 6.8.1.7-ci və ya 6.8.1.8-ci yarımbəndlərdəki işarələrdən istifadə edilir:



6.8.1.18. geriyə hərəkət zamanı hava gəmisinin quyruq hissəsini sağa döndərmək - sol əldəki jezli aşağı istiqamətləndirmək, baş üzərinə qaldırılmış sağ əllə isə cinahdan yuxarı və aşağı təkrarlanan hərəkətləri yerinə yetirmək:



6.8.1.19. geriyə hərəkət zamanı hava gəmisinin quyruq hissəsini sola döndərmək - sağ əldəki jezli aşağı istiqamətləndirmək, baş üzərinə qaldırılmış sol əllə cinahdan yuxarı və aşağı təkrarlanan hərəkətləri yerinə yetirmək:



6.8.1.20. müsbət cavab / yol açıqdır - sağ əldəki yuxarı istiqamətlənmiş jezli baş səviyyəsinə qaldırmaq və ya baş barmağı yuxarı qaldırılmış əli göstərmək, bu zaman sol əl aşağı vəziyyətdə bədənə söykənilir.

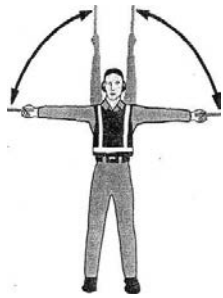
Qeyd. Bu işarə, həmçinin kommunikativ texniki-istismar işarəsi qismində istifadə edilir:



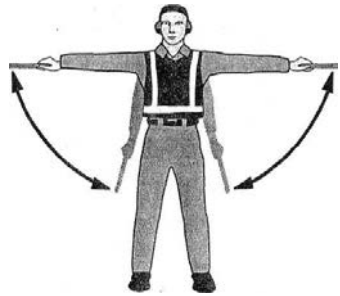
6.8.1.21. asılma - qollar açılmış vəziyyətdə jezlləri bədənə nisbətən 90° bucaq altında yanlara yönəltmək:



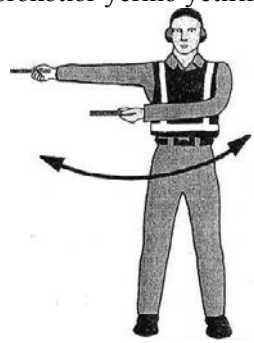
6.8.1.22. daha yuxarı qalxmaq - ovucları üzü yuxarı çevirərək əllərdəki jezlləri bədənə nisbətən 90° bucaq altında yanlara açmaq və onları yuxarı hərəkət etdirmək. Hərəkətin intensivliyi qalxmanın sürətini göstərir:



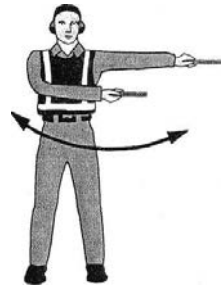
6.8.1.23. daha aşağı - ovucları üzü aşağı çevirib əllərdəki jezlləri bədənə nisbətən 90° bucaq altında yanlara açmaq və onları aşağı hərəkət etdirmək. Hərəkətin intensivliyi enmənin sürətini göstərir:



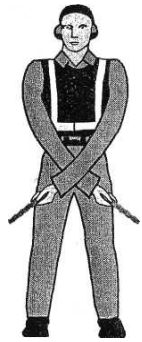
6.8.1.24. sola üfüqi hərəkət etmək (pilot tərəfdən) - sağ əli bədənə nisbətən 90° bucaq altında üfüqi xətt üzrə yana uzatmaq. Sol əllə eyni istiqamətdə soldan sağa hərəkətlər yerinə yetirmək:



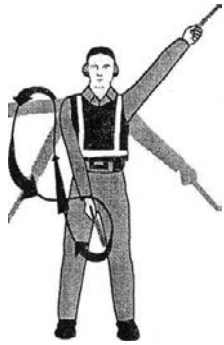
6.8.1.25. sağa üfüqi hərəkət etmək (pilot tərəfdən) - sol əli bədənə nisbətən 90° bucaq altında üfüqi xətt üzrə yana uzatmaq. Sağ əllə eyni istiqamətdə sağdan sola hərəkətlər yerinə yetirmək:



6.8.1.26. yerə enmək – əllərdəki jezlləri aşağı salaraq ön tərəfdə çarpazlaşdırmaq:



6.8.1.27. yanğın - sağ əldəki jezli çiyindən dizə doğru yelpikvari hərəkət etdirmək, eyni zamanda sol əldəki jezllə yanğının baş verdiyi yeri göstərmək:



6.8.1.28. gözləmə yeri (gözləmək işarəsi) - əllərdəki jezlləri bədənə nisbətən 45° bucaq altında aşağıya doğru uzatmaq. Hava gəmisi növbəti manevrin yerinə yetirilməsi üçün icazə alanadək bu vəziyyətdə durmalıdır:



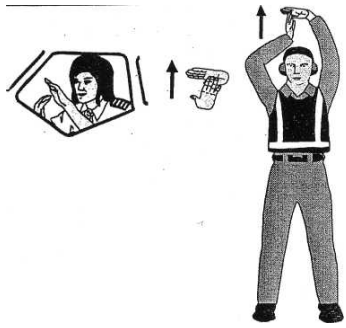
6.8.1.29. hava gəmisinin yola düşməsi - sağ əllə və ya jezllə hava gəmisinin yola düşməsi zamanı hərbi qaydada vida işarəsi vermək. Hava gəmisinin yerdə hərəkəti başlananadək heyətlə vizual əlaqədə olmaq:



6.8.1.30. idarəetmə orqanlarına toxunmayın (kommunikativ texniki-istismar işarəsi) - sağ əli başı üzərinə qaldırmaq, yumruğunu sıxmaq və ya jezli üfüqi vəziyyətdə saxlamaq. Bu zaman sol əl aşağı salınmış və bədənə söykənilmiş olmalıdır:



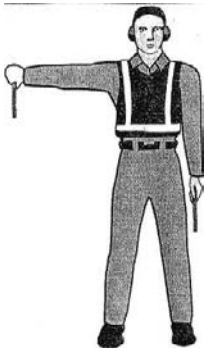
6.8.1.31. aerodrom elektrik mənbəyini qoşmaq (kommunikativ texniki-istismar işarəsi) - uzadılmış qolları başı üzərinə qaldıraraq, sol əlin ovucunu üfüqi vəziyyətdə saxlamaq və sağ əlin barmaqlarını şaquli vəziyyətdə qaldıraraq sol əlin açıq ovucuna toxundurmaq (“T” hərfi halında). Gecə vaxtı başı üzərində “T” hərfi əmələ gətirmək üçün, həmçinin işıqsaçan jezllərdən istifadə edilir:



6.8.1.32. aerodrom elektrik mənbəyi açılsın (kommunikativ texniki-istismar işarəsi) - uzadılmış qolları başı üzərinə qaldıraraq, sol əlin ovucunu üfüqi vəziyyətdə saxlamaq və sağ əlin barmaqlarını şaquli vəziyyətdə qaldıraraq sol əlin açıq ovucuna toxundurараq ("T" hərfi halında) sağ əllə sol əldən aşağıya doğru hərəkət yerinə yetirmək. Gecə vaxtı başı üzərində "T" hərfi əmələ gətirmək üçün, həmçinin işıqsaçan jezllərdən istifadə edilir:

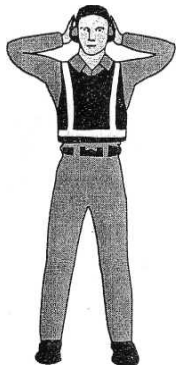


6.8.1.33. mənfi cavab (kommunikativ texniki-istismar siqnalı) - sağ əli çiyin səviyyəsində bədənə nisbətən 90° bucaq altında yana açılmış vəziyyətdə saxlamaqla, jezllə və ya əlin baş barmağı ilə aşağı istiqaməti göstərmək. Sol əl aşağı salınmalı və dizə söykənməlidir:



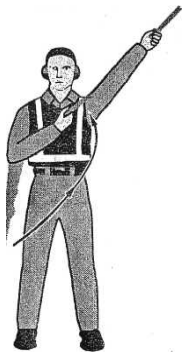
6.8.1.34. daxili rabitə sistemindən istifadə etməklə əlaqə yaratmaq (kommunikativ texniki-istismar siqnalı) - hər iki əli bədənə nisbətən 90° bucaq altında yanlara açmaq və ovucları qulaqlara sıxmaq:





6.8.1.35. trapı açmaq və ya bağlamaq (kommunikativ texniki-istismar siqnalı) - sağ əli aşağı salıb, sol əli isə bədənə nisbətən 45° bucaq altında başı üzərinə qaldırmaqla, sağ əli çiyinə doğru hərəkət etdirmək.

Qeyd. Bu siqnal əsasən ön hissədə quraşdırılmış traplarla təchiz edilmiş hava gəmiləri üçün nəzərdə tutulmuşdur:



6.8.2. Hava gəmisinin pilotundan siqnalçıya ötürülən siqnallar əlləri siqnalçıya aydın görünən kabinədəki pilot tərəfindən istifadə üçün nəzərdə tutulur və zəruri hallarda müşahidəni asanlaşdırmaq üçün siqnalçı olan tərəfdən verilir. Üzü hava gəmisi tərəfə duran siqnalçıya nisbətən hava gəmisinin mühərrikləri sağdan sola nömrələnir (yəni 1 nömrəli mühərrik sol kənar mühərrikdir). Hava gəmisinin pilotundan siqnalçıya ötürülən siqnallar aşağıdakılardır:

6.8.2.1. əyləclər:

6.8.2.1.1. yumruq sıxıldığı və ya barmaqların açıldığı an müvafiq olaraq əyləcin işə salınmasını və ya buraxılmasını göstərir;

6.8.2.1.2. əyləcləri işə salmaq - qol əl barmaqları açılmış vəziyyətdə üz önündə üfüqi vəziyyətdə qaldırılır, sonra isə yumruq sıxılır;

6.8.2.1.3. əyləcləri buraxmaq - əl yumruq kimi sıxılaraq, üz önündə üfüqi vəziyyətdə qaldırılır, sonra isə barmaqlar açılır;

6.8.2.2. dayaqlar:

6.8.2.2.1. dayaqları qoy - qollar irəli uzadılır, əllərin baş barmaqları içəri istiqamətlənir, əllər üz önündə bir-birinə doğru hərəkət etdirilir;

6.8.2.2.2. dayaqları götür - qollar irəli uzadılır, əlin baş barmaqları bayıra açılır, əllər üz önündə bayıra hərəkət etdirilir;

6.8.2.3. mühərrik (mühərriklər) işə salınmağa hazırdır - işə salınacaq mühərrikin nömrəsini göstərən bir əldəki müvafiq barmaqlar qaldırılır.

7. Mülki hava gəmisinə qarşı məcburi tabe etmənin tətbiq edilməsi

7.1. Dövlətlər tərəfindən riayət edilən prinsiplər

7.1.1. Bu Qaydalara əsasən mülki aviasiya sahəsini tənzimləyən normativ sənədlərin hazırlanması zamanı aşağıdakı prinsiplərə riayət edilməlidir:

7.1.1.1. mülki hava gəmisinə qarşı məcburi tabe etmə yalnız son vasitə kimi tətbiq edilməlidir;

7.1.1.2. buna əl atıldıqda, qarşısını kəsmək, planlaşdırılmış marşruta qayıtmaq, milli hava məkanı hüdudlarından kənara istiqamətlənmək, qadağan edilmiş, məhdudlaşdırılmış və ya təhlükəli olan sahəni tərk etmək və ya göstərilən aerodromda yerə enməni yerinə yetirmək üçün əmr vermək zərurəti olmadıqda, hava gəmisi yalnız identifikasiya edilməlidir;

7.1.1.3. mülki hava gəmilərinə qarşı praktiki cəhətdən məcburi tabe etməyə əl atılmalıdır;

7.1.1.4. hava gəmisinin istiqamətləndirilməsi barədə və digər məlumatlar radiorabitə yaradıldıqda, radiotelefon vasitəsilə ötürülməlidir;

7.1.1.5. qarşısı kəsilən hava gəmisindən uçduğu ərazidə yerə enmək tələb edildikdə, enmə üçün təyin edilmiş aerodrom hava gəmisinin aidiyyəti növünün təhlükəsiz enişi üçün münasib olmalıdır.

7.1.2. ICAO Assambleyasının 1984-cü il 10 may tarixində keçirilmiş 25-ci (fövqəladə) sessiyasında Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqqında Konvensiyanın 3-cü maddəsi ilə bağlı yekdilliklə qəbul edilmiş qərara əsasən Razılaşan Tərəflər "Hər bir dövlətin uçuşdakı mülki hava gəmilərinə qarşı silahdan istifadədən çəkinməli olduğunu" qəbul edir.

7.2. Qarşısı kəsilən hava gəmisinin davranma qaydaları

7.2.1. Digər hava gəmisi tərəfindən qarşısı kəsilən hava gəmisi dərhal aşağıdakılara əməl etməlidir:

7.2.1.1. bu Qaydaların 5-ci hissəsinə uyğun olaraq, vizual siqnalları qəbul etməli və onlara cavab verərək, qarşısını kəsən hava gəmisinin verdiyi təlimatlara riayət etməlidir;

7.2.1.2. mümkün olduqda, müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə məlumat verməlidir;

7.2.1.3. 121,5 MHz fövqəladə rabitə ilə efirə çıxaraq qarşısını kəsmiş hava gəmisi və uçuşun xarakteri haqqında məlumat verməklə, qarşısını kəsən hava gəmisi və müvafiq qarşısını kəsməni idarəetmə məntəqəsi ilə radio əlaqəsi yaratmağa səy göstərməli, əlaqə yaratmaq mümkün

olmadıqda, 243 MHz fövqəladə rabitə tezliyində təkrar radio əlaqəsi yaratmağa çalışmalıdır;

7.2.1.4. SSR cavabvermə cihazı ilə təchiz edildikdə, müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi tərəfindən başqa göstəriş verilməyibsə, A rejimində 7700 kodunu seçməlidir.

7.2.2. Qarşısını kəsən hava gəmisi tərəfindən verilən vizual siqnallarla mənbələrdən radio vasitəsilə alınan hər hansı təlimatlar arasında ziddiyyət olduqda, qarşısı kəsilən hava gəmisi qarşısını kəsən hava gəmisi tərəfindən verilən vizual təlimatlara riayət etməyə davam etməklə, dərhal aydınlaşdırma tələb etməlidir.

7.2.3. Qarşısını kəsən hava gəmisi tərəfindən radio ilə verilən siqnallarla hər hansı radio vasitəsilə alınan təlimatlar arasında ziddiyyət olduqda, qarşısı kəsilən hava gəmisi qarşısını kəsən hava gəmisi tərəfindən radio ilə verilən təlimatlara riayət etməyə davam etməklə, dərhal aydınlaşdırma tələb etməlidir.

7.3. Qarşısını kəsmə zamanı rabitə

7.3.1. Qarşısını kəsmə zamanı radioəlaqə yarandıqda, lakin ümumi dildə əlaqə yaratmaq mümkün olmadıqda, hər ifadəni iki dəfə ötürməklə, bu Qaydaların 5 nömrəli cədvəlindəki ifadələrdən istifadə etməklə təlimatların ötürülməsinə, alınmasına və mühüm məlumatların təsdiq edilməsinə səy göstərilməlidir:

5 nömrəli cədvəl

Qarşısını kəsən hava gəmisi tərəfindən istifadə üçün ifadələr			**Qarşısı kəsilən hava gəmisi tərəfindən istifadə üçün ifadələr**		
ifadə	tələffüz*	mənası	ifadə	tələffüz*	mənası
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
CALL SİGN	KOL SA-IN	çağırış siqnalınız nədir?	CALL SİGN (çağırış siqnalı)**	KOL SA-IN (çağırış siqnalı)	çağırış siqnalım (çağırış siqnalı)
FOLLOW	FOL-LO	mənə riayət et	WİLCO riayət edəcəyəm	VİLL-KO	oldu
DESCEND	DEE-SEND	enmə üçün aşağı düş	CAN NOT	KANN NOTT	riayət edə bilmirəm

1	2	3	4	5	6
YOU LAND	YOU LAAND	bu aerodro-ma en	REPEAT	REE-PEET	təlimatınızı təkrar edin
PROCEED	PRO-SEED	hərəkəti davam etdir	AM LOST	AM LOSST	azmışam
			MAYDAY	MAYDAY	qəza vəziyyətin-dəyəm
			HIJACK***	HI-JACK	qaçırılmışam
			LAND (yerin adı)	LAAND (yerin adı)	mən (yerin adı) enməyi xahiş edirəm
			DESCEND	DEE-SEND	enməni xahiş edirəm

* Bu qrafada xüsusi əhəmiyyətli hecaların altından xətt çəkilmişdir.
** Veriləcək çağırış siqnalı hava hərəkətinə xidmət məntəqələri ilə radiotelefon rabitəsində istifadə olunan və uçuş planında hava gəmisinin çağırış siqnalına uyğun gələn siqnaldır.
*** Bəzi hallarda "HIJACK" ifadəsinin istifadəsi üçün şərait olmaya bilər və ya onun istifadəsi arzuedilməz ola bilər.

8. Kreyser hündürlüklərinin cədvəli

8.1. Bu Qaydalara uyğun olaraq tələb edildikdə, riayət ediləcək uçuş hündürlükləri 6 nömrəli cədvəldə verilmişdir:

6 nömrəli cədvəl

UÇUŞUN MAQNİT İSTİQAMƏTİ											
000 dərəcədən 179 dərəcəyədək						180 dərəcədən 359 dərəcəyədək					
IFR uçuşları			VFR uçuşları			IFR uçuşları			VFR uçuşları		
	hündürlük			hündürlük			hündürlük			hündürlük	
FL	metr	fut	FL	metr	fut	FL	metr	fut	FL	metr	fut
0			-	-	-	0			-	-	-
10	300	1 000	-	-	-	20	600	2 000	-	-	-
30	900	3 000	35	1 050	3 500	40	1 200	4 000	45	1 350	4 500
50	1 500	5 000	55	1 700	5 500	60	1 850	6 000	65	2 000	6 500
70	2 150	7 000	75	2 300	7 500	80	2 450	8 000	85	2 600	8 500
90	2 750	9 000	95	2 900	9 500	100	3 050	10 000	105	3 200	10 500
110	3 350	11 000	115	3 500	11 500	120	3 650	12 000	125	3 800	12 500
130	3 950	13 000	135	4 100	13 500	140	4 250	14 000	145	4 400	14 500
150	4 550	15 000	155	4 700	15 500	160	4 900	16 000	165	5 050	16 500
170	5 200	17 000	175	5 350	17 500	180	5 500	18 000	185	5 650	18 500
190	5 800	19 000	195	5 950	19 500	200	6 100	20 000	205	6 250	20 500
210	6 400	21 000	215	6 550	21 500	220	6 700	22 000	225	6 850	22 500
230	7 000	23 000	235	7 150	23 500	240	7 300	24 000	245	7 450	24 500
250	7 600	25 000	255	7 750	25 500	260	7 900	26 000	265	8 100	26 500
270	8 250	27 000	275	8 400	27 500	280	8 550	28 000	285	8 700	28 500
290	8 850	29 000				300	9 150	30 000			
310	9 450	31 000				320	9 750	32 000			
330	10 050	33 000				340	10 350	35 000			
350	10 650	35 000				360	10 950	36 000			
370	11 300	37 000				380	11 600	38 000 40 000			
390	11 900	39 000				400	12 200				
410	12 500	41 000				430	13 100	43 000			
450	13 700	45 000				470	14 350	47 000			
490	14 950	49 000				510	15 550	51 000			
və s.	və s.	və s.				və s.	və s.	və s.			

9. Pilotsuz idarə edilməyən aerostatlar

9.1.Pilotsuz idarə edilməyən aerostatların təsnifatı

9.1.1. Pilotsuz idarə edilməyən aerostatların təsnifatı aşağıdakı kimi olmalıdır:

9.1.1.1. yüngül aerostat - bu Qaydaların 9.1.1.3.2-ci, 9.1.1.3.3-cü və ya 9.1.1.3.4-cü yarımbəndləri ilə ağır aerostat kimi müəyyən edilməyibsə, ümumi kütləsi 4 kq-dan az olan bir və ya daha çox faydalı yük daşıyan;

9.1.1.2. orta aerostat - bu Qaydaların 9.1.1.3.2-ci, 9.1.1.3.3-cü və ya 9.1.1.3.4-cü yarımbəndləri ilə ağır aerostat kimi müəyyən edilməyibsə, ümumi kütləsi 4 kq və ya daha çox, lakin 6 kq-dan az iki və ya daha çox bağlamada faydalı yük daşıyan;

9.1.1.3. ağır aerostat:

9.1.1.3.1. ümumi kütləsi 6 kq və ya daha çox faydalı yükdaşıyan;

9.1.1.3.2. çəkisi 2 kq və ya daha çox olan faydalı yükdaşıyan;

9.1.1.3.3. hər kvadrat santimetrə 13 qramdan çox sahə sıxlığına malik, çəkisi 2 kq və ya daha çox olan faydalı yükdaşıyan;

9.1.1.3.4. asılan yükü aerostatdan ayırmaq üçün 230 N və ya daha çox güc tələb edən yükün asılması üçün tros və ya digər asma vasitələrindən istifadə edən pilotsuz idarə edilməyən aerostat.

Qeydlər:

1. Bu Qaydaların 9.1.1.3.3-cü yarımbəndində istinad edilən sahə sıxlığı yük bağlamasının qramla ölçülən ümumi çəkisi santimetrlə ölçülən ən kiçik səth sahəsinə bölünməklə müəyyən edilir.

2. 7 nömrəli cədvələ bax.

9.2. Ümumi istismar qaydaları

9.2.1. Pilotsuz idarə edilməyən aerostatdan havaya buraxıldığı dövlətdən müvafiq icazə alınmadan istifadə edilməməlidir.

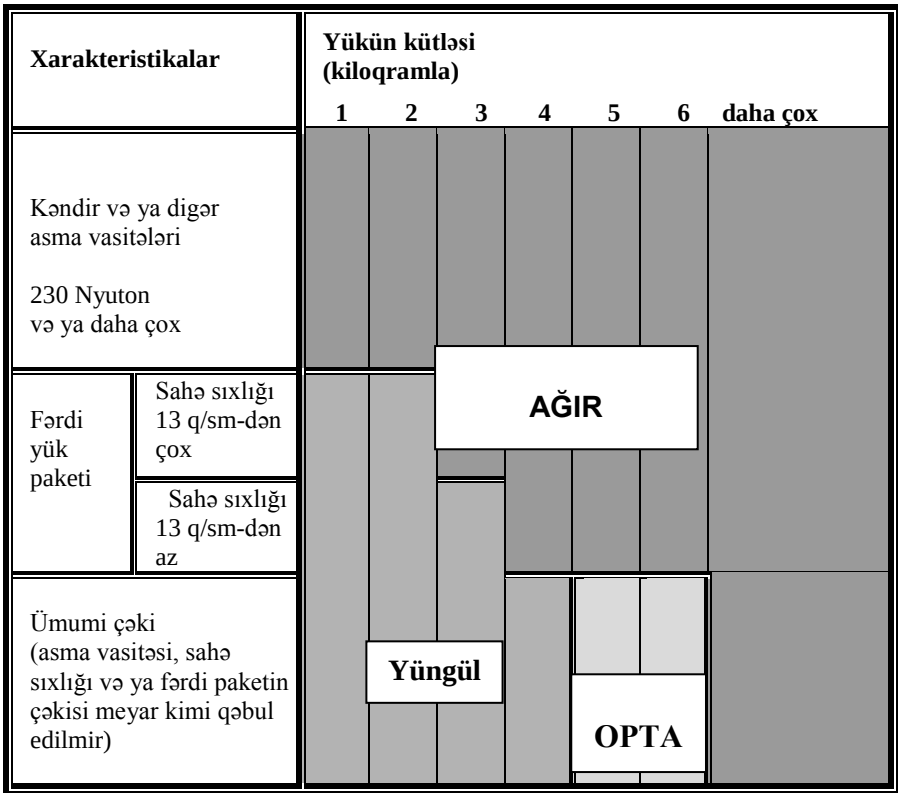
9.2.2. Yalnız meteoroloji məqsədlər üçün və müvafiq orqan tərəfindən təyin edilən tərzdə istismar edilən yüngül aerostatdan başqa pilotsuz idarə edilməyən aerostat digər dövlətdən müvafiq icazə alınmadan onun ərazisi üzərində uçmamalıdır.

9.2.3. Bu Qaydaların 9.2.2-ci yarımbəndində istinad edilən icazə aerostatın digər dövlətin hava məkanına daxil ola biləcəyinə ehtimal olduqda, onun havaya buraxılmasından əvvəl alınmalıdır. Bu cür icazə aerostatın bir sıra uçuşları və ya təkrar uçuşun həyata keçirilməsi məsələn, aerostatla atmosferin tədqiq edilməsi məqsədi ilə alına bilər.

9.2.4. Pilotsuz, idarə edilməyən aerostat qeydiyyat dövləti və üzərində uçuş güman edilən dövlət (dövlətlər) tərəfindən müəyyən edilən şərtlərə uyğun olaraq hərəkət etməlidir.

7 nömrəli cədvəl

Pilotsuz, idarə edilməyən aerostatların təsnifatı



9.2.5. Pilotsuz, idarə edilməyən aerostat yük də daxil olmaqla, aerostat və ya onun hər hansı bir hissəsi yerin səthinə dəydikdə, əməliyyatla əlaqədar olmayan şəxslərə və ya əmlaka təhlükə yaratmayacaq tərzdə istismar edilməlidir.

9.2.6. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostat müvafiq ATS orqanı ilə əlaqələndirilmədən açıq dəniz üzərində idarə edilməməlidir.

9.3. İstismar məhdudiyyətləri və avadanlığa qoyulan tələblər

9.3.1. Pilotsuz idarə edilməyən ağır aerostat:

9.3.1.1. buludların sıxlığı və ya səmanın tutulması dörd oktadan çox olduqda;

9.3.1.2. üfüqi görünmə 8 km-dən az olduqda, 60 000 fut (18 300 m) barometrik yüksəklikdə və ya həmin yüksəklikdən aşağı hər hansı yüksəklikdə müvafiq HHX orqanının icazəsi olmadan uçmamalıdır.

9.3.2. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır və ya orta aerostat əməliyyatla bağlı olmayan şəhər və ya qəsəbələrin və ya açıq havada insanların sıx toplaşdığı sahələr üzərindən 305 m-dən (1000 futdan) aşağıda uçuşa buraxılmamalıdır.

9.3.3. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostat aşağıdakı hallarda uçmamalıdır:

9.3.3.1. azı iki bir-birindən asılı olmayan avtomatik və ya telekomanda ilə idarə edilə bilən yükü atma və ya uçuşa xitamvermə avadanlığı və ya sistemləri ilə təchiz edilmədikdə;

9.3.3.2. polietilendən olan sıfır təzyiqli aerostatlar üçün aerostat örtüyünün uçuşuna xitam verməkdən ötrü istifadə edilən, bir-birindən müstəqil şəkildə işləyən azı iki üsul, qurğu, sistem və ya onların kombinasiyaları ilə təchiz edilmədikdə;

Qeyd. İzafi təzyiqli aerostatların həmin qurğularla təchiz edilməsi tələb edilmir, çünki onlar aerostatın örtüyünü deşmək üçün nəzərdə tutulan cihaz və ya sistemə ehtiyac olmadan yük ayrıldıqdan və qopduqdan sonra tez yuxarı qalxır. Bu kontekstdə, izafi təzyiqli aerostat xaricindəki təzyiqə nisbətən içəridəki təzyiqdən daha yüksək təzyiq fərqinə dözə bilən adi qeyri-elastik örtükdür. Aerostat gecə vaxtı daha az miqdarda qazla, örtük tamamilə dolanadək doldurulur. İzafi təzyiqli bu cür aerostat ondan çoxlu miqdarda qaz çıxana qədər eyni daimi yüksəkliyi qoruyub saxlayacaqdır.

9.3.3.3. aerostat örtüyü radar əks etdirən cihazla (cihazlarla) və ya 200 MHz-dən 2700 MHz-dək tezlik diapazonunda işləyən yerüstü radara əks-səda verən (radar əks etdirən) materialla və (və ya) aerostatın özü isə yerüstü RLS diapazonundan kənarda operatora fasiləsiz izləməni aparmağa imkan verən digər belə cihazlarla təchiz edilmədikdə.

9.3.4. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostat daimi təyin edilmiş kodla və ya izləmə vasitəsilə tələb edildikdə işə salına bilən, yüksəklik haqqında məlumat vermə xüsusiyyəti olan ikinci müşahidə radiolokatorunun cavabvermə cihazı ilə təchiz edilməyibsə, istifadə edilən yerüstü SSR avadanlığı olan ərazi üzərində uçmamalıdır.

9.3.5. İstənilən nöqtədə parçalamaq üçün 230 Nyuton güc tələb edən buraxılış antenası ilə təchiz edilən pilotsuz, idarə edilməyən aerostat antenaya 15 m-dən çox olmayan intervalda rəngli bayraqlar və ya strimmerlər bərkidilməyibsə, uçmamalıdır.

9.3.6. Əməliyyatın yerinə yetirilməsi zamanı aerostatın özü, qoşqusu və ya ayrılıb-ayrılmamasından asılı olmayaraq, yüklü işıqla təchiz edilmədiyi halda pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostat günəşin batması və çıxması arasında (uçuş yüksəkliyinə uyğunlaşdırılmış) təyin edilən digər müddət ərzində 60 000 fut (18 300 m) barometrik yüksəklikdən aşağıda uçmamalıdır.

9.3.7. Uzunluğu 15 m-dən çox olan asma cihazı ilə (aydın görünən rənglərlə rənglənmiş açıq paraşütdən başqa) təchiz edilən pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostat asma cihazı yaxşı görünən rəngbərəng zolaqla rənglənməyibsə və ya ona rəngli bayraqlar bərkidilməyibsə, günəşin çıxması və batması arasında 60 000 futdan (18 300 m-dən) aşağı barometrik yüksəklikdə uçmamalıdır.

9.4. Xitamvermə

9.4.1. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostatın operatoru bu Qaydaların 3.3.1-ci və 3.3.2-ci yarımbəndləri ilə tələb olunan müvafiq xitamvermə cihazlarını aşağıdakı hallarda işə salmalıdır:

9.4.1.1. hava şəraitinin əməliyyat üçün təyin olunmuş şəraitdən pis olması məlum olduqda;

9.4.1.2. nasazlıq və ya hər hansı digər səbəb yerinə yetiriləcək əməliyyatı hava hərəkəti və ya yerdəki şəxslər və ya əmlak üçün təhlükəli etdikdə;

9.4.1.3. digər dövlətin ərazisindən hava məkanına icazəsiz daxil olmazdan əvvəl.

9.5. Uçuşqabağı xəbərdarlıq

9.5.1. Pilotsuz, idarəedilməyən orta və ya ağır kateqoriyalı aerostatların nəzərdə tutulan uçuşu haqqında xəbərdarlıq uçuş tarixindən ən azı 7 gün əvvəl müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə verilməlidir.

9.5.1.1. Nəzərdə tutulan uçuş haqqında xəbərdarlığa hava hərəkətinə xidmət məntəqəsi tərəfindən tələb edilə bilən aşağıdakı məlumatlar daxil edilməlidir:

9.5.1.2. aerostatın identifikasiya nişanı və ya layihə kodu;

9.5.1.3. aerostatın təsnifatı və təsviri;

9.5.1.4. uyğun olduqda, SSR kodu və ya NDB tezliyi;

9.5.1.5. istismarçının adı və telefon nömrəsi;

9.5.1.6. havaya qalxma məntəqəsi;

9.5.1.7. havaya qalxmanın təxmini vaxtı (və ya bir neçə havaya qalxmanın başlanma və sona çatma vaxtı);

9.5.1.8. havaya qalxacaq aerostatların sayı və havaya qalxmalar arasında planlaşdırılmış interval (bir neçə havaya qalxma olduqda);

9.5.1.9. qalxmanın təxmini istiqaməti;

9.5.1.10. kreyser yüksəkliyi (yüksəklikləri) (barometrik yüksəklik);

9.5.1.11. 60 000 fut (18 300 m) barometrik yüksəklikdə və ya həmin yüksəklikdən aşağıda olduqda, kreyser yüksəkliyinə çatmağın təxmini vaxtı və yeri və ya 60 000 fut (18 300 m) barometrik yüksəkliyin keçilməsinin təxmini vaxtı və yeri;

Qeyd. Əməliyyat fasiləsiz aparılan havaya qalxmalardan ibarət olduqda, məlumata daxil ediləcək vaxt sıradakı birinci və sonuncu havaya qalxmanın müvafiq yüksəkliyə (yəni, 122136Z-130330Z) çatmasının təxmini vaxtıdır.

9.5.1.12. uçuşa xitam verilməsinin təxmini tarixi, vaxtı və yerə dəymə (aşkaredilmə) sahəsinin planlaşdırılan yeri. Aerostatların uzunmüddətli uçuşlar yerinə yetirdiyi və bunun nəticəsində uçuşun tamamlanması tarixinin və vaxtının, yerə dəymə yerinin dəqiqliklə təyin edilməsi mümkün olmadıqda, "uzunmüddətli" terminindən istifadə edilməlidir.

Qeyd. Yerə dəymə (aşkaredilmə) sahəsi birdən çox olarsa, hər sahə müvafiq təxmini yerə dəymə vaxtı ilə birlikdə siyahıda qeyd edilməlidir. Daxil edilməsi tələb edilən vaxt sıradakı birinci və sonuncu uçuşun təxmini vaxtıdır (yəni, 070330Z-072300Z).

9.5.1.13. Bu Qaydaların 9.5.1.1-ci yarımbəndinə uyğun olaraq, qeyd edilən suya enməyə dair ilkin məlumatda aparılan dəyişikliklər suya enmənin təxmini vaxtından azı 6 saat əvvəl, mühüm vaxt elementi daxil olan günəş və ya kosmos tədqiqatları zamanı isə əməliyyatın başlanmasının təxmini vaxtından ən azı 30 dəqiqə əvvəl müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə göndərilməlidir.

9.5.2. Havaya qalxma barədə xəbərdarlıq

9.5.2.1. Pilotsuz, idarə edilməyən orta və ya ağır aerostat havaya qalxdıqdan dərhal sonra operator aşağıdakı məlumatları müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə bildirməlidir:

9.5.2.1.1. aerostatın uçuş identifikasiyası;

9.5.2.1.2. havaya qalxma sahəsi;

9.5.2.1.3. havaya qalxmanın faktiki vaxtı;

9.5.2.1.4. 60 000 fut (18 300 m) barometrik yüksəkliyi keçməsinin təxmini vaxtı və ya 60 000 fut (18 300 m) yüksəklikdə, yaxud həmin yüksəklikdən aşağıda kreyser yüksəkliyinə çatmağının təxmini vaxtı, təxmini yeri;

9.5.2.1.5. əvvəlcədən bu Qaydaların 9.5.1.8-ci və 9.5.1.9-cu yarımbəndlərinə uyğun olaraq, bildirilmiş məlumata edilən hər hansı dəyişikliklər.

9.5.3. Uçuşun xətm edilməsi barədə xəbərdarlıq

9.5.3.1. Bu Qaydaların 9.5.1-ci yarımbəndinə uyğun olaraq pilotsuz, idarə edilməyən orta və ya ağır aerostatın əvvəlcədən nəzərdə tutulmuş uçuşunun xətm edildiyi məlum olduqda, istismarçı dərhal müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə məlumat verməlidir.

9.6. Hava gəmisinin olduğu yer barədə qeydlər və məlumatlar

9.6.1. 60 000 fut (18 300 m) və ya aşağı barometrik hündürlükdə hərəkət edən pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostatın operatoru uçuş trayektoriyasına nəzarət etməli və aerostatın yeri haqqında hava hərəkəti xidməti tərəfindən tələb edilən məlumatları göndərməlidir. Hava hərəkəti xidməti aerostatın yeri haqqında məlumatların daha kiçik intervallarla verilməsini tələb etmirsə, operator hər 2 saatdan bir müvafiq qeyd aparmalıdır.

9.6.2. 60 000 futdan (18 300 m) artıq barometrik yüksəklikdə hərəkət edən pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostatın operatoru uçuşa nəzarət etməli və aerostatın yeri haqqında hava hərəkəti xidməti tərəfindən tələb edilən məlumatları göndərməlidir. Hava hərəkəti xidməti aerostatın vəziyyəti haqqında məlumatları daha qısa intervallarla verilməsini tələb etmədikdə, istismarçı hər 24 saatdan bir yer haqqında qeyd aparmalıdır.

9.6.3. Yeri bu Qaydaların 9.6.1-ci və 9.6.2-ci yarımbəndlərinə uyğun olaraq qeydə almaq mümkün deyilsə, operator müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə dərhal məlumat verməlidir. Həmin bildirişə son məlum yer daxil edilməlidir. Aerostatın müşayiəti bərpa edildikdə, bu barədə müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsinə dərhal məlumat verilməlidir.

9.6.4. Pilotsuz, idarə edilməyən ağır aerostatın planlaşdırılmış enişinə başlamazdan bir saat əvvəl operator aerostata dair aşağıdakı məlumatları müvafiq ATS məntəqəsinə göndərməlidir:

9.6.4.1. cari coğrafi yer;

9.6.4.2. cari hündürlük (barometrik yer);

9.6.4.3. uyğun olduqda, 18 300 m (60 000 fut) barometrik yüksəkliyi keçmənin təxmini vaxtı;

9.6.4.4. yerə dəymənin təxmini vaxtı və yeri.

9.6.5. Əməliyyat başa çatdıqda, pilotsuz, idarə edilməyən ağır və ya orta aerostatın operatoru müvafiq hava hərəkətinə xidmət məntəqəsini bu barədə məlumatlandırmalıdır.

AKRONİMLƏR

ACAS	Havada toqquşmanın qarşısını alan sistem
AGL	Yer səviyyəsindən yuxarı olan hündürlük
AIP	Aeronaviqasiya məlumatları toplusu
AMSL	Orta dəniz səviyyəsindən yuxarı olan hündürlük
ATC	Hava hərəkətinin idarə olunması
ATS	Hava hərəkəti xidməti
Doc	Sənəd
ETOPS	İkimühərrikli təyyarələrlə uzunmənzilli əməliyyatlar
FL	Uçuş eşelonu
FPL	Uçuş planı
IAS	Cihazın sürəti
ICAO	Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı
IFR	Cihazlar üzrə uçuş qaydaları
IMC	Cihazlar üzrə meteoroloji şərait
Kd (kandela)	İşığın güc vahidi
Kt (knot)	Saatda 1 dəniz mili (1 düyün = 1,18516 km/saat)
MAYDAY	Həyəcan siqnalı
MSL	Orta dəniz səviyyəsi
NDB	Radiomayak
PAN	Təcililik siqnalı
QFE	Aerodrom hündürlüyündə (və ya uçuş-enmə zolağının astanasında) atmosfer təzyiqi
QNH	Orta dəniz səviyyəsinə nisbətən ölçülən atmosfer təzyiqi
RPL	Təkrarlanan uçuş planı
RWY	Uçuş enmə zolağı
SOS	Morze əlifbası ilə ötürülən həyəcan siqnalı
SSR	Qarşılıqlı müşahidə radiolokatoru
UTC	Koordinasiya edilmiş ümumdünya vaxtı
VHF	Çox yüksəktezlikli radioavadanlıq
VFR	Vizual uçuş qaydaları
VMC	Vizual meteoroloji şərait
VOR	Hər tərəfdən istiqamətlənən VHF radiomayakı
VTOL	Şaquli uçub qalxan və enən hava gəmisi
MOR	Optik vasitələrlə təyin edilən meteoroloji görünüş
RNAV	Zona naviqasiyası
RLS	Radiolokasiya stansiyası