

**Авиациялық оқиғаларды болдырмау үшін неғұрлым мүдделі болып табылатын және міндетті тексеруге жататын тосын оқиғалардың тізбесін бекіту туралы**

*Күшін жойған*

Көлік және коммуникациялар министрінің 2004 жылғы 29 қыркүйектегі N 368-І бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2004 жылғы 15 қазанда тіркелді. Тіркеу N 3157. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 20 қарашадағы № 908 бұйрығымен

**Ескерту. Күші жойылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 20.11.2013 № 908 бұйрығымен.**

"Қазақстан Республикасының аумақтарында азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар мен тосын оқиғаларға қызметтік тексеру жүргізудің тәртіптері туралы Ережені бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1996 жылғы 19 маусымдағы N 755 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының аумақтарында азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар мен тосын оқиғаларға қызметтік тексеру жүргізудің тәртіптері туралы ереженің 7-тармағына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**

1. Қоса беріліп отырған Авиациялық оқиғаларды болдырмау үшін неғұрлым мүдделі болып табылатын және міндетті тексеруге жататын тосын оқиғалар тізбесі **бекітілсін.**

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (М.М. Дәуітәлиев) Қазақстан Республикасының Әділет министрлігіне мемлекеттік тіркеу үшін осы бұйрықты ұсынуды **қамтамасыз етсін.**

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар вице-министрі Е.Ж. Қошановқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуден өткен күнінен бастап күшіне енеді.

*Министр*

" А в и а ц и я л ы қ о қ и ғ а л а р д ы  
б о л д ы р м а у ү ш і н н е ғ ұ р л ы м  
м ү д д е л і б о л ы п т а б ы л а т ы н  
ж ә н е м і н д е т т і т е к с е р у г е  
ж а т а т ы н т о с ы н о қ и ғ а л а р д ы ң  
т і з б е с і н б е к і т у т у р а л ы "  
Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и қ а с ы

Көлік және коммуникациялар  
министрінің 2004 жылғы  
19 қыркүйектегі N 368 - I  
бұйрығымен бекітілген

**Авиациялық оқиғаларды болдырмау үшін неғұрлым  
мүдделі болып табылатын және міндетті тексеруге  
жататын тосын оқиғалардың тізбесі**

1. Авиациялық оқиғаларды болдырмау үшін неғұрлым мүдделі болып табылатын және міндетті тексерілуге жататын тосын оқиғаларға мыналар жатады :

1) соқтығысуды немесе қауіпті жағдайды болдырмау үшін жалтару маневрін орындау немесе жалтару жөнінде орынды әрекеттерді жасау талап етілетін әуе кемесінің (бұдан әрі - ӘК) қауіпті жақындасулары;

2) авиациялық оқиға ретінде жіктелмеген, ақаусыз ӘК жермен соқтығысып қалудан құтылу мүмкін болған жағдай немесе жермен жақындасуды ескерту жүйесінің жұмысындағы маңызды ақау;

3) жабық немесе бос емес ұшу-қону жолағынан (бұдан әрі - ҰҚЖ), тоқтатылған ұшуларды қоса алғандағы, ұшулар. Жабық немесе бос емес ҰҚЖ ӘК-нің қонуы немесе қонуды орындау әрекеттері;

4) ӘК пайдаланудың қажетті сипаттамаларына қол жеткізу мүмкіндігі болмауына әкелген ӘК маңызды ақаулары;

5) егер мұндай өрттер от сөндіргіш заттардың көмегімен сөндірілген болса да, өрт және жолаушылар салонында, жүк бөлімдеріндегі өрт және түтін пайда болған жағдайлар немесе қозғалтқыштар өрті;

6) экипаж мүшелерінің оттегін апаттық пайдалану қажет болған жағдайлар;

7) ұшуда экипаж мүшелерінің еңбекке қабілеттілігінен айырылу жағдайлары;

8) рұқсат етілген шектеулерден асатын ӘК конструкциясы бөлшектерінің жарықшақтарын қоса алғанда, ӘК конструкциясы қираған жағдайлар, сондай-ақ әуе кемесі шассиінің ақаулығы;

9) авиациялық оқиға ретінде жіктелмеген қозғалтқыштың қирауы;

10) ӘК пайдалануға едәуір әсер ететін бір немесе одан көп борттық жүйелердің бірнеше рет істен шығуы;

11) ұшуды және навигацияны басқару үшін міндетті болып табылатын ӘК резервте сақтау жүйесінде бір жүйеден астамының істен шығуы;

12) ӘК-тің отын қалдығы ұшқыштың апаттық жағдайды хабарлауына әкелетін жағдайлар;

13) ӘК ҰҚЖ шегінен шығып кетуге әкелген ұшу және қону кезіндегі тосын

о қ и ғ а л а р ;

14) кез келген авиациялық оқиғадан туындаған ӘК басқарудағы мүмкін болатын немесе нақты қиыншылықтар, мыналарды қоса алғанда:

әуе кемесі жүйелерінің істен шығуы;

ауа райы феномендері;

белгіленген ұшу шектеулерінің шегінен шығуы;

15) авиациялық оқиғаға алып келуі мүмкін азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық кесімдердің талаптарын бұзып ӘК пайдалану;

16) жердегі техникалық қызмет көрсетуден кейін авиациялық оқиғаға алып келуі мүмкін ӘК ақаулығы;

17) ұшуда қозғалтқышты өшіру қажеттілігіне әкелетін ӘК қозғалтқышы жұмысының белгіленген параметрлерін өзгерту (өзгертпеу);

18) тапсырмада жоспарланбаған ӘК қозғалтқышын өшіру (соның ішінде және оның істен шығуы туралы жалған белгі пайда болуы салдарынан өшіру);

19) ӘК қозғалтқышын, қосымша күштік қондырғыны немесе олардың агрегаттарын тоқтатып өшіру, ұшуда ӘК қозғалтқышының іске қосылмауы;

20) ӘК қозғалтқышының қосылмауы, өшірілмеуі немесе тартқыш реверсінің өшірілуі. ӘК әуе бұрамаларының тіреуден алынбауы;

21) ӘК жекелеген бактерінен отынның өндірілмеуі немесе ӘК осы үлгісінің ұшудағы пайдалану басшылығында (бұдан әрі - ҰПБ) көзделген шаралармен жөнделмейтін оның әрқелкі өндірілуі. ӘК қозғалтқыштарын отынмен қоректендірудің бұзылуы. Ұшуда отын ағуы;

22) экипажға отын жұмсалымын немесе оның қалдығын анықтау мүмкіндігін бермейтін, ӘК отын жұмсалымын немесе оның мөлшерін өлшеу жүйесінің істен шығуы ;

23) ӘК шассиі тіреуінің қалпы сигнал беруінің іске қосылмауы немесе жалған іске қосылуы ;

24) ӘК шассиінің алдыңғы тіреуі доңғалақтарының басқару жүйесінің істен шығуы немесе оны экипаждың іске қоспауы;

25) ӘК негізгі тежеу жүйесінің істен шығуы. ӘК шассиінің тіреу дөңгелектерінің өз еркімен тежелуі немесе тежелеуі;

26) ӘК рульдеу бетінің және басқару органдарының сәйкес келмеуі;

27) шектеуді енгізбеу немесе ӘК биіктік рулінің немесе бағыттау рулінің ауытқу бұрыштарындағы толық диапазонның қалпына келтірілмеуі; Басқарушылық ықпалға ӘК қалыпты әсерлесуінің бұзылуы;

28) тоқталған рульдермен ӘК ұшуы;

29) күштердің рұқсат етілмеген ұлғаюы (азаюы), ӘК басқару органдарында қайта орнын толтыру ;

30) ӘК рульдік беттерін басқару кезіндегі гидрокүшейткішінің істен шығуы;

- 31) ӘК басқару органдарында күштерді триммирлеудің мүмкін еместігі;
- 32) ӘК стабилизаторының ауытқуының, өз еркімен немесе қателесіп ауытқуының, өз еркімен қайта салуының мүмкін еместігі;
- 33) стабилизатордың немесе ӘК қанаты механизациясының қалпы сигнал беруінің және (немесе) индикациясының іске қосылмауы немесе жалған іске қ о с ы л у ы ;
- 34) ұшу кезінде ӘК экипажының радиобайланысты жоғалтуы;
- 35) ӘК экипажының кеңістік немесе навигациялық бағдарды жоғалтуы;
- 36) бағыт каналдарының, қисаюдың, тангаждың немесе ӘК ұшуын басқарудың автоматтық жүйесі тартқыш автоматының өздігінен немесе қателесіп а ж ы р а т ы л у ы ;
- 37) ӘК гидрожүйесінің герметикасыздануы. Егер ӘК қосарландырған гидрожүйесі жоқ болса, бір немесе одан да көп герметикасыздандырусыз гидрожүйелердің қысымының түсуі;
- 38) тұрақты немесе айнымалы токпен авариялық қоректенуге ауысуды туындатқан, ӘК электрмен жарақтау жүйесінің бір және одан да көп бөлу құрылғысынан тұрақты және (немесе) айнымалы токпен электр-қоректенудің сипаттамаларын рұқсат етілмейтін бұзу;
- 39) мұз қатқан ӘК-те ұшу (үстіңгі бетінде мұз болғанда). Мұздануға қарсы жүйемен жабдықталмаған мұздақ жағдайда ӘК ұшу. Мұз қатқан ӘК ұшуға шығару. ӘК экипажы кабинасының әйнегін тазарту жүйесінің істен шығуы;
- 40) ӘК төмендеу қажеттілігіне әкелген ӘК гермокабинасындағы температураны немесе қысымды реттейтін жүйенің істен шығуы;
- 41) ӘК агрегаттарының жол берілмейтін теңселулер, дірілдеулерінің т у ы н д а у ы ;
- 42) ӘК ұшуға техникалық қызмет етуін аяқтамай шығару. Кемелденбеген жанар-жағар май материалдарын ӘК-ке құю;
- 43) ӘК осы үлгісіне ҰПБ белгілеген жүктеме нормаларын немесе әуе кемесінің теңдестірілуін ӘК экипажының бұзуы. Ұшуда жүктердің орнынан а у ы т қ у ы ;
- 44) ӘК экипажының белгіленген биіктік алу, әуесайлақ аймағынан шығу, төмендеу немесе қонуға кіру ережелері мен сызбаларын бұзу. ӘК экипажының диспетчермен келісусіз берілген биіктікті өзгертуі;
- 45) ӘК қауіпсіз ұшу биіктігін, белгіленген тік немесе бүйірлік эшелондау, ұшу, қону немесе трассалар, халықаралық әуе желілері бойынша ұшу кезіндегі ауа райы минимумы ережесін бұзу;
- 46) ӘК осы үлгісінің ҰПБ талаптарына сәйкес келмейтін конфигурациямен ӘК ұшып шығуы, ұшуы немесе қонуы;
- 47) ұшу режимін шұғыл өзгертуге немесе ӘК қонғаннан кейін қосымша

жұмыстарды орындауға әкелген, ӘК осы үлгісінің ҰПБ көздеген (жылдамдық, артық тиеу, шабуыл мен қисаю бұрыштары бойынша, күштік қондырғылар жұмысының режимі, көтергіш бұрама айналымының құлдырауы және т.с.с.) ш е к т е у л е р д е н Ә К ш ы ғ у ы ;

48) ұшу жоспарын өзгертуді талап ететін ұшу және қону пункттерінде ӘК бортына дауылдық ескертулерді немесе ұшу маршруты бойынша ауа райы жағдайы туралы ақпарат беру тәртібі мен мерзімін бұзу;

49) қонуға қайталап кіруді орындау үшін қажеттіден аз отынмен ӘК қонуы;

50) белгіленген талаптарға жауап бермейтін, әуеден таңдап алынған алаңдарға ӘК экипажының қонуды орындауы. ӘК экипажы ұшуға арналған тапсырмада көзделмеген өзіндік қонуларды орындауы;

51) жүктің өздігінен түсуі, ӘК сыртқы аспасының жарылуы;

52) радиобайланысты, бағдарды жоғалтуға, екінші айналымға немесе қосалқы әуесайлаққа кетуге әкелген немесе белгіленген минимумнан төмен қонуды туындаған, ӘК ұшуын қамтамасыз ету кезінде жердегі радиожарықтехникалық ж а б д ы қ т ы ң қ а т а р д а н ш ы ғ у ы .

2. Осы тізбенің 1-тармағының 17)-52) тармақшаларында көрсетілген азаматтық авиацияның әуе кемелерімен болған тосын оқиғаларды тексеруді азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу саласындағы уәкілетті органның тапсырмасы бойынша пайдаланушының комиссиясы немесе аумағында тосын оқиға болған азаматтық авиация ұйымы жүргізуі мүмкін.