

Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу ережесі туралы

Күшін жойған

Көлік және коммуникациялар министрлігі Азаматтық авиация комитеті Төрағасының 2004 жылғы 26 қазандағы N 203 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2004 жылғы 28 қазанда тіркелді. Тіркеу N 3176. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 6 тамыздағы № 496 бұйрығымен

Күші жойылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011.08.06 № 496 (қол қойылған күнінен бастап қолданысқа енгізіледі) бұйрығымен.

К е л і с і л г е н :

Қазақстан Республикасының
Төтенше жағдайлар министрі
27 қазан 2004 ж.

К е л і с і л г е н :

Қазақстан Республикасының
Қарулы күштер Әуе қорғанысы
күштерінің бас қолбасшысы
27 қазан 2004 ж.

Қазақстан Республикасының азаматтық авиациялық саласындағы нормативтік құқықтық актілер базасын "Азаматтық авиацияны мемлекеттік реттеу туралы" Қазақстан Республикасы Заңының және "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің заң күші бар Жарлығының талаптарына сәйкес келтіру мақсатында, **БҰЙЫРАМЫН:**

1. Қоса берілген Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу ережесі **б е к і т і л с і н .**

2. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігінің Азаматтық авиация комитеті Ұшу қауіпсіздігін мемлекеттік қадағалау басқармасының бастығы Жолдыбаев А.Б-ға **ж ү к т е л с і н .**

3. Осы бұйрық Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелген күнінен бастап күшіне енеді.

Төраға

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
бекітілген

Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу ережесі 1 тарау. Жалпы ережелер

1. Осы Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын жүргізу ережесі (бұдан әрі - Ереже) мына нормативтік құқықтық актілер мен халықаралық құжаттардың негізінде және талаптарына сәйкес жасалған:

1) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Президентінің Заң күші бар Жарлығының VIII тараудың "Іздестіру және құтқару" 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 б а п т а р ы ;

2) Халықаралық азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияның (бұдан әрі - ХААҰ) 12 Қосымшасының "Іздестіру және құтқару" 2 тарауының 2.1, 2.3, 2.4, 2.6 тармақтары, 4 тараудың 4.1, 4.2 тармақтары - жетінші басылым - наурыз, 1 9 9 6 ж ы л ;

3) "Әуеайлақтарды жобалау мен пайдалану" 14 Қосымшасының 2 тарауының 2.1, 2.9, 2.10 тармақтары - ХААҰ, бірінші басылым-шілде, 1990 жыл;

4) Іздестіру және құтқару бойынша басшылықтың, "Іздестіру-құтқару қызметін жоспарлау" 2 тарауы, 1 бөлімі, ХААҰ, 4 басылым, 1994 жыл;

5) Әуежай қызметтері бойынша басшылықтың "Құтқару және өртпен күрес" 2 тараудың 2.1, 2.5, 2.7, 2.9, 2.10 тармақтары, 4 тараудың 4.1, 4.3, 4.4 тармақтары, 6 тараудың 6.2 тармағы, 1, 2 толықтыруларының 7, 11, 12, 13 тараулары, 1 бөлім, ХААҰ, DOC 9137-AN/898, үшінші басылым - 1990 жыл;

6) Әуежай қызметтері бойынша басшылық "Әуежайда апаттық оқиға жағдайындағы шараларды жоспарлау", 7 бөлім, ХААҰ, DOC 9137-FN/898, екінші б а с ы л ы м - 1 9 9 1 ж ы л ;

7) Әуежай қызметтері бойынша басшылық "Қозғалу қабілетінен айрылған әуе кемесін әкету", 5 бөлім, ХААҰ, DOC 9137-AN/898, үшінші басылым - 1996 жыл;

8) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1996 жылғы 14 қаңтардағы N 13 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасы Бірыңғай авиациялық іздестіру-құтқару қызметі туралы ереже (бұдан әрі - ҚР БАІҚҚ);

9) 1996 жылғы 27 қыркүйектегі ҚР БАІҚҚ Үйлестіру Кеңесінің Төрағасы

бекіткен "Қазақстан Республикасы аумағында ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру бойынша нұсқаулық".

2. Осы Ережеде қолданылатын негізгі ұғымдар:

1) авиациялық оқиға - осы кеменің, оның экипажы, басқа авиациялық қызметкерлердің бір қалыпты жұмыс істеуін бұзумен байланысты немесе сыртқы жағдайлар әсерімен байланысты және адам өлімін, әуе кемесінің барынша зақымдануы, бұзылуы немесе жоғалуына әкелген, ұшуды орындау мақсатымен әуе кемесі пайдалануында болған оқиға;

2) апаттық-құтқару жұмыстары - бұл жәбірленушілерге дер кезінде көмек көрсетуге бағытталған шаралар кешені;

3) азаматтық авиация ұйымы - азаматтық авиация саласындағы қызметті жүзеге асыратын заңды тұлға;

4) апатқа ұшыраған әуе кемесі - ұшу кезінде, қонуда немесе құлағанда, қатты зақым алған немесе түгелдей бұзылған әуе кемесі, сондай-ақ әуеайлақтан тыс қонуға мәжбүр болған әуе кемесі;

5) апаттық жағдайдағы әуе кемесі - оған немесе оның бортындағы адамдарға тікелей қауіп туған, не онымен радиобайланыс жоғалған және оның тұрған жері белгісіз әуе кемесі;

6) галс - бұрылыстан бұрылысқа дейінгі әуе кемесінің жол сызығы;

7) шаршы, төртбұрыш - тік төртбұрыш түріндегі іздестіру және құтқару ауданы шегіндегі өңір;

8) қауіпті жүктер - денсаулық, қауіпсіздік, мүлік немесе қоршаған орта үшін қауіп тудыруы мүмкін және "Әуемен қауіпті жүктерді қауіпсіз тасымалдау жөнінде техникалық нұсқаулықтың" Қауіпті жүктер тізімінде көрсетілген бұйымдар мен заттар, ХААҰ, DOC 9284 AN-905, 2003-2004 жылдар, басылым;

9) палетка - жоспардағы немесе картадағы көлемдерді өлшеу үшін белгілі мөлшердегі шаршыларға, төртбұрыштарға сызылған мөлдір (иілмелі) пластинка немесе қағаз;

10) іздестіру-құтқару жұмыстары (бұдан әрі - ІҚЖ) - апатқа ұшыраған әуе кемелері жолаушылары мен экипаждарын іздестіру мен құтқару, сондай-ақ табиғи мен техногендік сипаттағы төтенше жағдайларда адамдарды іздестіру және көмек көрсету мақсатымен жүргізілетін шаралар кешені;

11) іздестіру-құтқару күштері мен құралдары - экипаждары, құтқару мен тіршілікті қамтамасыз ету құралдары бар іздестіру-құтқару әуе кемелері, құтқару парашюттік-десант топтары және апаттық-құтқару мүліктері, жабдықтары мен оларды апат орнына жеткізу құралдары бар жердегі апаттық-құтқару бар жердегі апаттан құтқару командалары, байланыс, бақылау және басқару органдары мен пункттерін қамтитын ұғым;

12) әуеайлақ ауданы - әуеайлақ үсті және оған жататын тік және жазық

көлденең жазықтардағы 8-10 шақырым радиусында белгіленген шектердегі жерде, әуе кеңістігіне және әуеайлақ аумағында жататын кеңістік;

13) іздестіру және құтқару ауданы - Қазақстан Республикасы Бірыңғай авиациялық іздестіру-құтқару қызметі Үйлестіру кеңесі (бұдан әрі - ҚР БАІҚҚ ҮК) Төрағасы 1996 жылғы 27 қыркүйекте бекіткен Қазақстан Республикасы территориясында ұшуды іздестіру және құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру бойынша осы Ережеге 4-қосымшасында белгіленген шеңберде ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету жүзеге асатын жер мен әуе кеңістігі;

14) апаттық жағдай кезінде өзара көмек туралы келісім - әуеайлақ ауданында орналасқан тиісті ұйымдармен, оларға ең бірінші болып хабарлау тәртібі мен олардың әрқайсының жауапкершілігі анықталған шеңберде, алдын ала келісім жасалу;

15) уәкілетті орган - өз құзыреті шегінде азаматтық авиация саласында мемлекеттік саясат жүргізуді, азаматтық және эксперименттік авиация қызметіне мемлекеттік бақылау мен қадағалауды, оны үйлестіру мен реттеуді және Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалануды жүзеге асыратын мемлекеттік басқару органы;

16) Щ-код - әуе кемесі экипажы мен әуе қозғалысына қызмет ету органына (бұдан әрі - ӘҚҚК) диспетчерлері арасында, байланысқа арналған код көрсеткіштері мен қысқартулар;

17) пайдаланушы - әуе кемелерін пайдаланумен айналысатын немесе осы салада өзінің қызметін ұсынатын заңды немесе жеке тұлға.

3. Осы Ереже әуе кемелері ұшулары мен Қазақстан Республикасының азаматтық авиация объектілерін іздестіру-құтқару және өртке қарсы қамтамасыз ету жөніндегі шараларды ұйымдастыру мен жүргізуді анықтайды.

4. Әуежайда ұшуларды апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету үшін Ұшуларды іздестіру-апаттық құтқарумен қамтамасыз ету қызметі (бұдан әрі - ҰИАҚКЕК) құрылады.

5. Апаттық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру үшін әрбір әуежайда "Әуеайлақ аумағында және ауданында апаттық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және жүргізу жөніндегі апаттық жоспары" (бұдан әрі - Апаттық жоспар) жасалады. Апаттық жоспар уәкілетті органмен, өзара әрекет етуші ұйымдармен келісуге жатады және әуежайдың бірінші басшысы бекітеді. Апаттық жоспарды жасау жөнінде нұсқаулық ұсыныстар осы Ережеге 1-қосымшада келтірілген.

6. Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясы ұшуларын апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету апаттық жағдайдағы немесе апатқа ұшыраған әуе кемелерінің жолаушылары мен экипажын құтқару, зардап

шеккендерге көмек көрсету, оларды оқиға болған жерден көшіру жөніндегі апаттық-құтқару жұмыстарын шұғыл және тиімді ұйымдастыру мен орындауға бағытталған кешенді іс-шаралар болып табылады және оған мыналар жатады:

- 1) ӘҚК, апаттық-құтқару күштері мен құралдарының кезегін ұйымдастыру;
- 2) әуеайлақ аумағы мен ауданында апаттық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және орындау;
- 3) апаттық-құтқару жұмыстарын (бұдан әрі - АҚЖ) жүргізу кезіндегі азаматтық авиация қызметтерінің басқа министрліктер мен ведомстволардың тиісті қызметтерімен үйлестірілген бірлескен әрекеттерін қамтамасыз ету;
- 4) ҰИАҚКЕҚ мамандарының, штаттағы емес апаттық-құтқару командаларының (бұдан әрі - АҚК) және іздестіру-құтқару экипаждарының кәсіби дайындығын ұйымдастыру және өткізу;
- 5) АҚК жасақтарын техникалық жабдықтауды ұйымдастыру.

2 тарау. Іздестіру-құтқару күштері мен құралдары

7. Азаматтық авиация ұйымдарында штаттық және штаттық емес жердегі іздестіру-құтқару командалары (бұдан әрі - ЖІКК) құрылады, оның құрамына:

- 1) әуежайдың ҰИАҚКЕҚ штаттық жұмысшылары;
- 2) азаматтық авиация ұйымдарының АҚК жасақтарының штаттан тыс мүшелері;
- 3) құтқарушы парашюттік-десанттық топтар (бұдан әрі - ҚПДТ) енеді.

8. Азаматтық авиация ұйымдары авиациялық оқиғаның орнын табу мақсатымен ІҚЖ жүргізу үшін, сондай-ақ медициналық жәрдем көрсету және авиациялық оқиға орнынан зардап шеккендерді көшіру үшін іздестіру-құтқару экипаждарын бөледі. Іздестіру-құтқару экипаждары құрамына жердегі және ұшу дайындығынан өткен және арнайы рұқсаты бар ұшу құрамы тағайындалады.

9. Азаматтық авиация ұйымдары осы Ережеге 2-қосымшаға сәйкес іздестіру аппаратурасымен және бортында құтқару мүліктері мен жабдықтары бар іздестіру-құтқару әуе кемелерін бөледі. Тікұшақтар іздестіру фараларымен және құтқарылатын адамның және құтқарушының бір уақытта көтерілуін қамтамасыз ететін жүк көтеру құрылғылармен жабдықталған болу керек.

10. Көзбен шолып іздестіру мен көшіру жұмыстарын орындау үшін арнайы бөлінген іздестіру-құтқару әуе кемелерінен басқа, бортта іздестіру-құтқару жабдықтары жоқ (резервтегі, санитарлық, орман күзету) әуе кемелері, сондай-ақ іздестіру ауданына жақын әуеде орналасқан әуе кемелері пайдаланылуы мүмкін.

1 1 . Ж І Қ Т :

- 1) байланыс құралдарымен жабдықталған жоғары өтімділіктегі автомобильмен;

2) жоғары өтімділіктегі көлік құралында құрылған дауыс зорайтқыш құрылғысымен жабдықталған жылжымалы командалық басқару пунктімен;

3) қысқа толқынды (бұдан әрі - ҚТ) және ультрақысқа толқынды (бұдан әрі - УҚТ) радиостанциялары бар жылжымалы радиотораппен жабдықталады. Жылжымалы командалық пункт жылжымалы байланыс торабы негізінде ұйымдастырылуы мүмкін;

4) осы Ережеге 3-қосымшаға сәйкес техникалық құралдармен жабдықталады.

12. Теңіз бен ішкі суларда апатқа ұшыраған әуе кемелерінің экипаждары мен жолаушыларын іздестіру-құтқару ҚР БАІҚҚ 23 тармағына сәйкес орындалады.

13. Теңіз немесе ірі сулар үстінен ұшу және қонуға бет алуда орындалатын әуежайларда әуежайдың бірінші басшысы осы ауданда орналасқан суда ІҚЖ мен АҚЖ жүргізуге арналған дайындалған мамандар мен жүзу құралдарының қажетті санымен жабдықталған ұйымдарымен өзара әрекет ету туралы келісім жасау қажет. Әуежайлар қажетті мөлшерде жүзу құралдарымен жабдықталады.

14. ҚПДТ АҚК құрамына кіретін парашют қызметінің кезекші нұсқаушылары, құтқарушылар, медициналық және инженерлік-техникалық қызметкерлердің құрамынан жинақталады және осы Ережеге 4-қосымшаға сәйкес техникалық құралдармен қамтамасыз етіледі.

15. Іздестіру-құтқару командалары:

- 1) арнайы жердегі және ұшу дайындығынан;
- 2) іздестіру-құтқару ұшуларына алдын-ала дайындықтан өтулері керек.

16. Іздестіру-құтқару командалары:

- 1) апат туралы хабарларды қабылдау және оларды беру тәртібін;
- 2) апаттық радиобайланыс арналарының жұмыс қабілеттілігін тексеруді;
- 3) апатқа ұшырағандармен, ІҚЖ қатысатын басқа іздестіру-құтқару командаларымен, ЖІҚК, десантталған ҚПДТ, теңіз және өзен кемелерімен радиобайланыс жүргізуді;

4) осы Ережеге 5-қосымшаға сәйкес құрлық және су кеңістігі үстінен радиотехникалық құралдарды қолданып және көзбен шолып іздестіру әдістерін білу керек;

5) борттағы апаттық-құтқару құрал-саймандары мен апаттық-құтқару құралдарын қолдану ережелерін;

6) оқиға орнына іздестіру-құтқару күштері мен құралдарын көздеу тәсілдерін;

7) әуе кемесінен парашютпен және парашютсіз жүктерді лақтыру және ҚПДТ десанттау ережелерін;

8) әуе кемесінен зақымданғандарды шығарып алу, өздік және алғашқы дәрігерлік көмек, жәрдем көрсету, оқиға орнынан зақымданғандарды көшіру тәсілдерін;

9) әртүрлі климаттық және физика-географиялық жағдайларда өмір сүру ережелерін қолдана білу керек. Өмір сүру бойынша ұсыныстар аталған осы Ережеге 6-қосымшада берілген.

17. ЖІҚК мүшелері:

1) қиылысқан және өтуге қиын жерлерде бағытты анықтауды, топографиялық картаны қолдану және азимут бойынша өтуді орындауды;

2) апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажымен, орналасу әуежайларымен, іздестіру және құтқарудың аудандық үйлестіру орталығымен (бұдан әрі - ІҚАҰО) іздестіру-құтқару әуе кемелерімен радиобайланыс жүргізуді;

3) АҚЖ жүргізу кезінде іздестіруді жүргізу тәсілдері мен қауіпсіздік шараларын қолдануды;

4) зардап шеккендерді әуе кемесінен алып шығуды, оларға дәрігер келгенге дейінгі немесе алғашқы дәрігерлік жәрдем көрсетуді;

5) әртүрлі климаттық және физикалық-географиялық жағдайлардан аман қалу ережелерін қолдануды;

6) әуе кемелерінде өртті сөндіру және оқшаулау тәсілдері мен құралдарын қолдануды;

7) іздестіру-құтқару әуе кемесін қондыру үшін алаңды таңдау және белгілеуді білуі тиіс.

18. ҚПДТ мүшелері әртүрлі климаттық және географиялық жағдайларда тәуліктің кез келген уақытында парашюттен секіруді орындауға дайын болулары керек.

19. ЖІҚК және ҚПДТ құрамына кіретін медициналық қызметкерлер:

1) тікелей апат болған жерде дәрігер келгенге дейінгі және алғашқы дәрігерлік көмек көрсетуді;

2) осы Ережеге 7-қосымшада көрсетілген ЖІҚК дәрігердің (фельдшердің) медициналық сумкасының ішіндегі заттарды тез және сауатты пайдалануды;

3) көшіру кезектігін, тасымалдау түрі және апатқа ұшырағандардың емдеу мекемелеріне уақытында тасымалдауын қамтамасыз етуді анықтай білу қажет.

3 тарау. Іздестіру-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және орындау

20. ІҚЖ апаттағы немесе апатқа ұшыраған әуе кемелерінің жолаушыларын және экипаждарын құтқару мақсатында, олардың орналасқан жері белгісіз болғанда, ұйымдастырылады және жүргізіледі және мына жағдайларда орындалады:

1) әуе кемесі бортынан апат дабылын алғанда;

2) теңіз кемесінің апат дабылын алғанда;

3) апатты байқаған әуе кемесі экипажынан баяндаманы алғанда;
4) апаттық радиостанциялардың және радиобуйлардың белгілерін қабылдаған жағдайда ;

5) апат куәгерлерінің хабарламасын алған жағдайда;
6) егер ұшып келуге тиіс есепті уақыттан кейін, 10 минут ішінде әуе кемесі белгілеу пунктіне ұшып келмесе, ал онымен радиобайланыс жоқ болған жағдайда ;

7) егер әуе кемесі экипажы қонуға рұқсат алып, және белгіленген уақытта оны орындамаса, ал онымен радиобайланыс тоқтатылғанда;

8) егер экипаж мәліметі бойынша немесе басқа мәліметтер бойынша әуе кемесі жағдайы немесе отын қалдығы ұшудың қауіпсіз аяқталуына кепілдеме бермесе ;

9) егер әуе трассасы (трассадан тыс) бойынша ұшуда әуе кемесі экипажымен байланыс жойылғанда және 20 минут ішінде оның орналасқан жерін анықтай алмағанда ;

10) іздестіру және құтқару ауданында (өңірінде) ғарыш кемесінің шамаланған қону туралы мәлімет алу ;

11) азаматтық авиация ұйымының немесе уәкілетті органның басшысының нұсқауы ;

12) апат, қақтығыстар және сұрапыл апаттарда Қазақстан Республикасының Төтенше жағдайлар жөніндегі министрлігінің тапсырмалары бойынша (бұдан әрі - ТЖМ) орындалады.

21. Әуеайлақ ауданында апатқа ұшыраған әуе кемелерінің жолаушылары мен экипаждарын іздестіру-құтқаруды тікелей басшылық ету ІҚАҮО құрылған оперативтік штабқа жүктеледі.

22. ЖІҚК басшысы әуежайдың бірінші басшысының бұйрығымен тағайындалады және ауысымға түсер алдында:

- 1) топтың жеке құраммен жинақталуын;
- 2) ІҚЖ және АҚЖ жүргізгенде топ құрамының өз міндеттерін білуін;
- 3) киімнің және қажетті жеке жабдықтың болуын;
- 4) көлік құралдарының дайындығы мен автомобиль жолдары сызбаларының болуын ;
- 5) байланыс құралдарының жөнделігін;
- 6) апаттық-құтқару мүлігінің, құралының және техникалық құралдардың болуын және қалпын тексереді.

23. ЖІҚК апаттық-құтқару техникалық құралдарымен, мүлкімен, саймандармен және жоғары өтімділіктегі көлікпен қамтамасыз етуді әуежайдың бірінші басшысы орындайды.

24. Іздестіру-құтқару әуе кемелерінің апаттық-құтқару мүлігімен жабдықталуды азаматтық авиация ұйымының басшысы қамтамасыз етеді. Апаттық-құтқару мүлкі әуе кемесі бортында немесе арнайы бөлінген жерде сақталады. Оның сақталуына әуе кемесінің командирі әуе кемесінің бортында сақтағанда немесе азаматтық авиация ұйымының бірінші басшысы тағайындаған адам оны әуе кемесінің сыртында сақтаған жағдайда жауап береді.

25. Әуе кемесінің апаты туралы хабар алғанда ӘҚКЕО диспетчерлері әуе кемесін табу үшін оның координаттарын анықтау, онымен радиобайланыс орнату, апат сипатын айқындау және кейінгі әрекеттер туралы әуе кемесі командирінің шешімі үшін тез арада шаралар қабылдайды. Алынған ақпаратты ұшу басшысына тез арада баяндайды.

26. Ұшу басшысы, ӘҚКЕ органдарының диспетчерлері, ІҚАҰО апат туралы хабар алған жағдайда, тез арада бұл туралы Қазақстан Республикасының Қорғаныс министрлігінің Қазақстан Республикасы Қарулы күштері Әуе қорғанысы күштерінің Командалық пунктіне және Қазақстан Республикасы Әуе қозғалысын жоспарлаудың Бас орталығына баяндайды.

27. Кезекші іздестіру-құтқару күштері мен құралдарын тұрғызуға шешімді қ а б ы л д а ғ а н д а :

1) апат ауданынан олардың негізделген орындарының алыстауы;
2) метеорологиялық, климаттық жағдайлары, жер бедері және оның үстіндегі кедергілердің болуы бойынша авиациялық, жердегі және жүзу құралдарын қ о л д а н у м ү м к і н д і г і ;

3) іздестіру-құтқару экипаждарының дайындық деңгейі;
4) қосымша өзінің іздестіру-құтқару күштері мен құралдарын, сондай-ақ басқа министрліктер мен ведомстволардың, көрші аудандардан, жауапты өңірлерден немесе мемлекеттерден кезекші күштер мен құралдарды тарту м а қ с а т т ы л ы ғ ы ;

5) іздестіру-құтқару күштері мен құралдарының үнемі бақылау ұйымдастыру мүмкіндігі ескеріледі.

28. Апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажын іздестіру авиациялық құралдармен радиотехникалық іздестіру жүргізуден басталады. Егер радиотехникалық іздестіру нәтижесінде апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажы мен жолаушылары табылмаса, авиациялық және жердегі күштер және құралдармен шамаланған апат ауданының, жерін жете көзбен зерттеу жүргізуге шешім қабылданады.

29. ІҚАҰО және іздестіру-құтқару әуе кемелерінің экипаждары көзбен шолып іздестіру туралы шешімді 1:200000 масштабтағы карталарда ресімдейді.

Шешімде мыналар көрсетіледі:

1) іздестіруді жүргізу үшін авиациялық әуе мен жердегі күштері мен қ ұ р а л д а р ы ;

2) көзбен шолып іздестірудің белгіленген торына сәйкес бөлінген іздестіру ауданының шекаралары мен шаршылары;

3) бірінші кезектегі зерттеу шаршылары мен кейінгі іздестіруді өткізу тәртібі;

4) әуеден суретке түсіру ауданы;

5) іздестіру тәсілдері мен әдістері;

6) іздестіру-құтқару әуе кемелер орналасатын әуеайлақтар;

7) басқарудың негізгі және қосалқы пункттері;

8) байланыс және радиотехникалық қамтамасыз ету үшін тартылатын қосымша құралдар;

9) ЖІҚК қозғалысының және іздестіру-құтқару әуе кемелерінің ұшу маршрутты;

10) іздестіру-құтқару әуе кемелері экипаждарына мақсаттарды қою тәртібі, уақыты мен жері;

11) әуе кемесі ұшу уақыты және ЖІҚК іздестіруге шығуы;

12) апатқа ұшыраған әуе кемесі жолаушылары мен экипажын көшірудің шамаланған тәртібі, тартылатын медициналық күштер (құралдар) және емдеу мекемелері;

13) ІҚЖ орындау кезінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі шаралар;

14) іздестіру нәтижелері туралы хабарды жеткізу тәртібі.

30. Оперативтік штаб қабылдаған шешім негізінде алдағы тәуліктерге ІҚЖ жоспары жасалады, оған оперативті штаб бастығының қолы қойылады, шұғыл түрде қарастырылады және ІҚЖ басшысы бекітеді және орындаушыларға жеткізеді.

31. Сұрапыл апатта, зілзалада тұрғындарға авиациялық құралдармен ІҚЖ көмек көрсетуді ұйымдастыру және жүргізу үшін шешім мына деректерді ескеротырып қабылданады:

1) уақыты, орны, апат сипаты және олармен қамтылған аудан мөлшері;

2) авиациялық құрал-жабдықтармен көрсетілетін көмек көлемі және сипаты;

3) апат ауданында метеорологиялық және гидрологиялық жағдайды нақтылау;

4) өткізілетін құтқару іс-шараларының сипаттары;

5) құтқару жұмыстарына тартылатын авиациялық құралдарының дайындығы және ауыстыруы;

6) Басшылықпен жүзеге асырылатын ТЖМ және апат орнымен байланысты каналдармен басқару пунктін орналастыру және бар болуы.

32. Азаматтық авиация ұйымдарының басшылары арқылы ТЖМ уәкілетті адамдары сұрапыл апаттардағы ІҚЖ жүргізеді.

33. Сұрапыл апат туралы және тұрғындар мен кәсіпорындарға көмек көрсету жөнінде мүмкіндіктер туралы ІҚАҰО ҚР БАІҚК ҮК баяндайды.

34. ІҚЖ ұйымдастыру және жүргізгенде ӘҚҚК негізгі мақсаттары:

- 1) кезекші іздестіру-құтқару күштері мен құралдары туралы ақпарат алу;
- 2) ақпаратты қабылдау және жоғары тұрған және өзара әрекеттесетін ӘҚҚК пункттеріне ақпаратты жіберу;
- 3) іздестіру-құтқару әуе кемелерінің бірінші кезектегі ұшуын қамтамасыз ету;

4) өздерінің іздестіру және құтқару аудандарында әуе қозғалысына тікелей қызмет ету;

5) апат ауданында іздестіру-құтқару әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету;

6) ІҚЖ ауданында әуе кеңістігін пайдалануға тиісті тәртіптер мен шектеулерді орнату болып табылады.

35. Қазақстан Республикасы аумағында ұшуды іздестіру және апаттық-құтқару қамтамасыз ету үшін:

- 1) іздестіру-құтқару экипаждарының;
- 2) іздестіру-құтқару әуе кемелерінің;
- 3) ӘҚҚК органдарының;
- 4) ЖІҚК;
- 5) ІҚАҰО жасақтары мен Әуе қозғалысын басқарудың бірыңғай жүйесі орталықтарының;
- 6) ҚПДТ;

7) радиотехникалық құралдар топтарының кезекшілігі ұйымдастырылады.

36. Кезекші іздестіру-құтқару күштері мен құралдарын бөлу тәртібі және олардың дайындығын қамтамасыз ету азаматтық авиация ұйымдары бірінші басшысының бұйрықтарымен анықталады.

37. Кезекке бөлінген экипаждар, әуе кемелері, ҚПДТ, ЖІҚК және апаттық-құтқару құралдары туралы мәліметтер ұшудың тәуліктік жоспарына енгізіледі және ІҚАҰО, орындаушылар мен басқа мүдделі қызметтер және ұйымдарға жеткізіледі.

38. ІҚАҰО ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету бойынша жағдайдың карта-планшеті жүргізіледі. Карта-планшетке таблица түрінде алдағы тәулікке бөлінген іздестіру-құтқару күштері мен құралдары туралы мәліметтер енгізіледі.

39. Нұсқау эскадрилья командирі орынбасарынан төмен емес басқару-ұшу құрамының тұлғалары кезекшілікке тұру алдында (қарсаңында) жүргізіледі. Нұсқау барысында іздестіру-құтқару экипажы:

- 1) кезекшілікке міндеттер алады;

2) ұшу ауданындағы радиотехникалық құралдардың жұмыс тәртібін анықтайды ;

3) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша нақты шараларды жоспарлайды ;

4) кезекшілік кезінде іздестіру және құтқару ауданы шектерін және ұшу жоспарын нақтылайды.

40. Кезекшілікке тұру алдында іздестіру-құтқару экипажы:

1) кезекші іздестіру-құтқару әуе кемесінің экипажының нұсқауын оқып біледі ;

2) іздестіру және құтқару бойынша нормативтік құқықтық құжаттардың талаптарын оқып біледі ;

3) іздестіру аппаратурасы мен десанттық жабдықтардың жарамдылығына және жұмысқа қабілеттігіне ерекше назар аударып, әуе кемесінің ұшу алдындағы дайындығын жүргізеді ;

4) іздестіру-құтқару әуе кемесі бортындағы апаттық-құтқару мүлігі мен жабдықтарының болуын және жағдайын тексереді ;

5) нақты жағдай мен ауа райы мәліметін зерттейді ;

6) байланыс арналарының жарамдылығын тексереді ;

7) ұшу алдында медициналық бақылаудан өтеді ;

8) кезекшілікке тұру туралы баяндайды.

41. Іздестіру-құтқару экипаждарының дайындығын ұшу қызметінің басшысы немесе ұшу жасағының командирі бақылайды.

42. "Дабыл" командасы алынған кезінен кезекші іздестіру-құтқару әуе кемесінің ұшуына дайындық мерзімдері белгіленеді:

1) 30 минут - жазда ;

2) 45 минут - қыста .

Әуе кемелері тұратын орындары және олардың экипаждары орналасуы ұшуға белгіленген дайындықты қамтамасыз ететіндей анықталады.

43. Кезекшілікке бөлінген іздестіру-құтқару әуе кемелерін, олардың іздестіруге белгіленген ұшу мерзімдерін сақтау шартында, әуеайлақ ауданында жаттығу ұшулары немесе өндірістік қызмет үшін пайдалануға рұқсат етіледі.

44. Апатқа ұшырап отырған немесе ұшыраған әуе кемелерінің экипаждары мен жолаушыларына көмек көрсету және өз уақытында табу үшін бірыңғай халықаралық "SOS" ("Апат кешіп тұрмын") дабылы, сондай-ақ авиациялық ЦЦ-кодында көрсетілген жедел және қауіп белгілері бекітілген.

45. Апат туралы ақпаратты қабылдау үшін 121,5 МГц жиілігінде апаттық байланыс арнасы 1996 жылғы 27 қыркүйекте ҚР БАІҚҚ ҮК төрағасы бекіткен

Қазақстан Республикасы территориясында ұшуды іздестіру-құтқарумен қамтамасыз етуді ұйымдастыру бойынша нұсқаулық талаптарына сәйкес ұйымдастырылады.

46. Апат дабылдары және апат туралы ақпарат әуе кемесі бортындағы барлық байланыс, ескерту және пеленг құралдары арқылы беріледі:

- 1) телефон тәртібінде УҚТ радиостанцияларымен;
- 2) телефон және телеграф тәртіптерінде ҚТ байланыс радиостанцияларымен;
- 3) тану аппаратурасымен;
- 4) екінші радиолокацияның борттық жауапберушісімен беріледі.

47. Апат туралы хабарлама беру ӘҚКЕ органдарының істейтін байланыс каналдары арқылы жүзеге асырылады, ол бойынша апаттық жағдай басталғанға дейін әуе кемесінде байланыс болады және ол 121,5 (243) МГц, 406 МГц, 500, 2182, 4125, 8364, 12546 кГц апаттық жиіліктерінде байланыстың жалпы арналары және пеленгация арқылы қайта беріледі.

48. Зардап шеккен немесе апат болған әуе кемелері экипажының апаты жайында хабарлама ашық мәтінмен беріледі, бірінші кезекте:

1) радиотелефонмен:
апатқа ұшырадым - 3 рет ("Мейдей" халықаралық ұшулар кезінде);
мен - бір рет (ИСИ халықаралық ұшулар кезінде);
апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының шақыру аты - 3 рет;
апат орнының координаттары - 3 рет;
координатталған бүкіл әлемдік уақыт бойынша уақыт минут пен сағатта - 2 рет (бұдан әрі - UTC).

2) радиотелеграфпен:
радиотелеграфпен берілетін белгі төмендегі топтардан тұрады, "SOS" (... __ __ __ ...) - 3 рет қайталанатын, "DE" тіркесі - ... 1 рет "THIS IS" ("ВИС ИЗ") (халықаралық ұшуларда);

апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының шақыру аты - 3 рет;
апат орнының координаттары - 3 рет;
UTC бойынша уақыт минут пен сағатта - 2 рет.

бір-бірден қысқа уақыт аралығында жіберілетін қызыл түсті жарығы бар ракета лар мен .

3) радиотелефонмен және радиотелеграфпен беріледі:
ұшу бағыты;
ұшу жылдамдығы;
ұшу биіктігі;
апаттың сипаты және талап етілетін көмек;
экипаж командирінің шешімі және іздестіру мен құтқаруға көмектесетін басқа да мәліметтер .

Мысалы: "Апатқа ұшырадым, апатқа ұшырадым, апатқа ұшырадым, Мен, 96911, 96911, 72 ° с.к., 56 ° ш.ұ., 72 ° с.к., 56 ° ш.ұ., 72 ° с.к., 56 ° ш.ұ."

"Бағыт 35 °, жылдамдық 500 шақ/сағ, биіктігі 3000 м. Қозғалтқыш істен шықты (оң, сол). Алаңға қонуды орындаймын. Уақыт 14.48, 14.48".

49. "SOS" дабылын немесе "Апатқа ұшырадым" хабарымен бір уақытта тану аппаратурасында "Апат" белгісі және екіншілік радиолокатор жүйесіндегі ӘҚҚ борттағы жауап берушіде 7700 коды алынған "Авария" белгісі жанады.

50. Зардап шеккен немесе апат болған әуе кемесінің апаты жайында хабарлама ашық мәтінмен жердегі, су үстіндегі, апаты радиостанциялардан осы мәлімет алынғаны туралы мақұлдама алынбағанша беріледі.

51. Әуе кемесінің экипажынан апат туралы хабар алған жердегі барлық радиостанциялар тез арада оған апат белгісі қабылданғаны туралы мақұлдап, олармен сенімді радиобайланыс құруға шаралар қабылдайды және осы жиіліктегі басқа радиостанциялармен радиоалмасудан бас тартады.

52. Жердегі немесе ұшақтағы радиостанциялардың апат белгісі туралы х а б а р л а м а н ы қ а б ы л д а ғ а н ы :

- 1) "MAY DAY" ("МЕЙДЕЙ") апат белгісімен - 1 рет;
- 2) апат туралы хабар беретін, үш рет айтылатын станцияның шақыру дабылымен немесе басқа таңбалық дабылмен;
- 3) "DE" сөзімен (немесе "THIS IS" ("ВИС ИЗ") сөздерді) - 1 рет;
- 4) қабылдауды мақұлдаған үш рет айтылатын станцияның шақыру белгісімен - 3 р е т ;
- 5) "Ромео" сөзімен - 3 рет;
- 6) "MAY DAY" ("МЕЙДЕЙ") апат белгісімен расталады.

Мысалы: апатқа ұшырады 93114, 93114, 93114, мен 85070, 85070, Ромео, Ромео, Ромео апатқа ұшырады.

53. ЖІҚК бағыт беру ІҚЖ басшысы көрсеткен арнада, ал ЖІҚК және ҚПДТ авиациялық оқиға орнына тікелей шығуы 121,5 МГц арнасында орындалады.

54. ІҚЖ жүргізу кезінде іздестіру-құтқару күштері мен құралдарын басқару ІҚЖ басшысы белгілеген арнада жүзеге асырылады:

- 1) ӘҚКЕ органының радиобайланыс жұмыс арнасында;
- 2) 121,5 МГц апаттық жиілікте;
- 3) 123,1 МГц-те, іздестіру-құтқару экипаждарына арнайы бөлінген радиобайланыс арнасында.

55. ҚПДТ өзінің шақыру аты ретінде тұрақты орналасатын әуеайлақтың трассалық шақыруын қолданады, оған 10-нан 19-ға дейінгі екітаңбалы сандық индексті қосады, ал ЖІДК - 20-дан 29-ға дейін.

56. Апатқа ұшыраған әуе кемесі туралы алғашқы баяндамада мыналар болу керек :

- 1) UTC бойынша апат пен оның көзі туралы ақпарат алынған уақыт;
- 2) әуе кемесінің типі, апат уақыты, орны мен сипаты, әуе кемесінің ұшып кету және қону әуе айлағы;
- 3) әуе кемесінің ведомстволық және мемлекеттік тиістілігі;
- 4) апатқа ұшыраған адамдарда апаттық-құтқару мүлкі мен құралдарының болуы ;
- 5) әуе кемесі командирінің фамилиясы, борттық нөмір, экипаж құрамы мен жолаушылар саны ;
- 6) іздестіруді қамтамасыз ету және көмек көрсету бойынша қабылданған шаралар.

57. Ұшуға бұйрық алғаннан кейін, іздестіру-құтқару әуе кемесінің экипажы тез арада ұшуға дайындалады, оған мыналар жатады:

- 1) қажетті құжаттар мен ұшу карталарын алып, оны толтырады;
- 2) ұшу ауданындағы метеожағдайы мен ауа райы болжамы туралы ақпарат алады ;
- 3) апатқа ұшыраған әуе кемесінің типі мен борттық нөмірін, іздестіру ауданын анықтайды ;
- 4) радиобайланыс жүргізу тәртібін анықтайды;
- 5) ҚПДТ міндеттерін және олармен өзара қызмет ету тәртібін анықтайды;
- 6) ұшуға дайындық жайлы ақпарат береді.

58. Тез арада ұшу кезінде апатқа ұшыраған әуе кемесі мен экипаж туралы мәліметтерді нақтылау, іздестіруге мәселені қою, ауа райы, ұшу бағыты мен биіктігі туралы, әуедегі және жердегі ҚПДТ және ЖІҚК күштерімен өзара әрекет ету каналы және басқа ақпараттарды беру, іздестіру-құтқару экипажы ұшқаннан кейін радиобайланыс каналы арқылы жүзеге асырылады.

59. Іздестіру-құтқару экипаждарының кейінгі ұшуларын ұйымдастыру барысындағы мәселелерді, мүмкіндігінше, ұшар алдында ІҚЖ басшысы баяндайды, ал қосымша іздестіру ауданын нақты зерттеу және құтқару үшін, көзбен шолып өту үшін ұшу карталары дайындалады.

60. Ұшқаннан кейін және берілген биіктікке көтерілген соң, іздестіру-құтқару әуе кемесінің экипажы :

- 1) іздестіру аппаратының борттағы кешенін қосады;
- 2) ӘҚҚК органының диспетчерімен (ІҚАҮО) радиобайланысты тоқтатпастан, тыңдау үшін апаттық байланыс каналын қосады;
- 3) ӘҚҚК органының диспетчеріне (ІҚАҮО) іздестіру нәтижелері туралы үнемі баяндайды.

61. Іздестіру ауданына шығу барлық навигация құралдарын кешенді қолдану арқылы, сондай-ақ:

- 1) апаттық радиостанциямен жұмыс істеу кезінде - іздестірудің радиотехникалық құралдарының көмегімен;
- 2) апатқа ұшырағандармен радиобайланыс болған жағдайда - олардың мақсатқа сай нұсқаулары бойынша;
- 3) егер апат орнының үстінде басқа әуе кемесі бар болған жағдайда - оның мақсатты нұсқауы бойынша;
- 4) ӘҚКК (ІҚАҰО) органының диспетчерінің әмірлері бойынша жүзеге асырылады.

62. Егер апатқа ұшырағандарды радиотехникалық іздестіру нәтижесінде табылмаса, олармен байланыс болмаса, ІҚЖ басшысының шешімі бойынша көзбен шолып іздестіру жүргізіледі. Іздестіруде қолданылатын әдіс тәсіліне қарамастан, (радиотехникалық немесе көзбен шолу) іздестірудің алғашқы екі күнінде ұшу кемесіндегі іздестіру аппаратурасы қосылған күйінде орындалады.

63. Көзбен шолып іздестіру торы бар палатканы қолданып, берілген шаршылар бойынша жүзеге асырылады. Іздестіру ауданын шаршыларға бөлуді ІҚЖ басшысы жүзеге асырады. Іздестіру ауданын шаршылар бойынша іздестіріп, зерттеу кезектілігін экипаж ұшар алдында немесе радиобайланыс каналдары арқылы көрсетеді.

64. Көзбен шолып іздестіруге көшерде экипаж құрамына тікұшаққа 2-3 адамнан және ұшаққа 3-4 адамнан 30-40 минут сайын оларды ауыстыру мақсатында қосылады. Мәселені қоярда, экипажға, әуе кемесінің командирі экипаждың әрбір мүшесі мен бақылаушы үшін ұшып өтетін жердің көру секторларын белгілейді.

65. ІҚЖ өндірісі кезінде әуе кемелерінің ұшу биіктігі мына шектерде белгіленеді:

- 1) Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ил-76 - 3000-8100 м;
- 2) Ан-2 - 1200-2100 м тікұшақ пен ұшақ типтері үшін.

66. Іздестіру-құтқару әуе кемелерін көзбен шолып іздестіру кезінде ұшу биіктігі мына мөлшерде:

- 1) Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ил-76 - 500-600 м - жер рельефі үстінде;
- 2) Ан-2 - 100-300 м тікұшақ пен ұшақ типтері үшін - жер рельефі үстінде.

67. Объектілерді көзбен шолып іздестіру қашықтығы, жердегі ауа райы ашық болғанда, осы Ережеге 9-қосымшада келтірілген.

68. Көзбен шолып іздестіру кезінде берілген іздестіру ауданын көлденең жолақтың 25%-н жауып, түгел қаралу керек. Осы мақсатпен галстар арасындағы мына қашықтықтарды сақтау қажет:

- 1) қиылысқан жерлерде - 0,5 шақырым;

- 2) орман үстінде - 1 шақырым;
- 3) қалың орман үстінде - 0,5 шақырым;
- 4) ашық жерлердің үстінде - 2 шақырым Ұсынылатын галстардың ұзындығы 10-20 шақырым болу керек.

69. Қиылысқан жерлерде және қалың орман үстінде көзбен шолу басталар алдында немесе радиоіздістіру кезінде берілген ауданды өрт ошақтарын, түтінді немесе басқа да болуы мүмкін апат белгілерін табу мақсатында түгел қарауды қамтамасыз ететіндей үлкен биіктіктегі шолу бағдарламалары орындалады.

70. Тауларға іздістіру ұшуларын орындау барысында жартастар, жазықтар, тау өзендері тексеріледі. Тау шыңдары мен қырларын қарау барлық жағынан (көлденеңінен) жүргізіледі.

71. Апатқа ұшырағандармен іздістіру-құтқарушы әуе кемесінің экипажы байланыс орнатқаннан кейін, олардан апаттық орны мен сипаты, қазіргі хал-жағдайы, қажет көмек туралы сұрап, апаттық радиостанциясы "Маяк" режиміне қосуға әмір береді, өзін дабыл немесе қолда бар құралдармен белгілейді.

72. Апат болған жерді тапқаннан кейін, іздістіріп-құтқарушы әуе кемесінің
э к и п а ж ы :

- 1) апаттың картадағы орындарын анықтауға және картада белгілеуге;
- 2) әуе кемесі бортында бар құралдардың көмегімен апат орнын белгілеуге;
- 3) апатқа ұшырағандарға радио арқылы немесе әуе кемесінің эволюцияларымен олардың табылғаны туралы осы Ережеге 9-қосымшаның 2 тармағына сәйкес хабарлауға;

4) егер апатқа ұшырағандарға жедел көмек қажет болса, ал қону мүмкін болмаған жағдайда, ҚПДТ мен апаттан құтқару мүліктері мен саймандарын түсіруге;

5) басқа да іздістіру-құтқару құралдары мен күштерін тастауды қамтамасыз етуге;

6) егер отын қоры жеткілікті болса, апат ауданы үстінде ұшуды ауыстырғанға дейін немесе апат ауданын тастап шығу мүмкіндігі туралы ӘҚҚК органы диспетчерінің (ІҚАҮО) нұсқауларына дейін ұшуды жалғастыруға тиіс.

73. Іздістіруші-құтқарушы әуе кемесінің экипажы - апат болған жерді тапқан жағдайда ӘҚҚК диспетчеріне (ІҚАҮО) радио арқылы мыналарды хабарлауға міндетті:

1) апат болған жерді тапқан UTC бойынша уақыты және минуты, координаттары;

2) байқалған жай-күйі, әуе кемесінің жағдайы, апаттық әуе кемесінен көшірілген экипаж бен жолаушылардың көзге көрінген жай-күйі;

3) радиобайланыс каналы бойынша берілген ақпараттар;

- 4) апат ауданындағы ауа райын;
- 5) әуе кемесі мен апатқа ұшыраған адамдар орналасқан жер бедерінің және жер (су) бетінің (теңіз толқыны, мұз жағдайы) жай-күйі;
- 6) қозғалыс, жылжу құралдарын қолдану мүмкіндігі (темір жол, су, автокөлік, көлік - арба т.б.);
- 7) апатқа ұшырағандарға көмек көрсету үшін қабылданған әрекеттер;
- 8) жерде зақымдардың бар болуы.

74. Іздестіру-құтқару әуе кемесінің экипажы, қону алаңын таңдап алып, оның координаттарын ӘҚКК органының диспетчеріне (ІҚАҮО) хабарлайды. Қонғаннан кейін ол туралы баяндайды және ІҚЖ басшысымен апатқа ұшырағандарды көшіру бойынша өз іс-әрекеттерімен келіседі.

75. Қонғаннан кейін, іздестіру-құтқарушы әуе кемесінің командирі бірінші кезекте зақым шеккендерге дәрігер келгенге дейінгі немесе алғашқы дәрігерлік көмек көрсетуді ұйымдастырып, оларды ең жақын әуеайлаққа немесе емдеу мекемесіне көшіруді ұйымдастырады.

76. ІҚЖ басшысымен радиобайланыс болмаған жағдайда, іздестіру-құтқарушы әуе кемесінің командирі апатқа ұшырағандарды көшіру әдістерін өздігінше таңдайды.

77. Қону мүмкін болмаған жағдайда, іздестіруші әуе кемесінің командирі парашюттік әдіспен ҚПДТ түсіреді немесе тікұшақта оларды түсіру қондырғысы арқылы шығыршықтың көмегімен іліп алу режимінен пайдалана отырып, оларды отырғызады.

78. Апатқа ұшырағандарды көшіру реттілігі мен тасымалдау түрін апат болған жерде медициналық қызметкер ҚПДТ басшысымен немесе іздестіру-құтқарушы әуе кемесінің командирімен келісім бойынша анықтайды.

79. Апатқа ұшыраған әуе кемесінде өрт болған жағдайда, іздестіруші-құтқарушы әуе кемесінің экипажы ҚПДТ бірге, қонғаннан кейін, тез арада әуе кемесінен адамдарды көшіруге кірісуі керек, ең бірінші кезекте - жараланғандарды, бір мезгілде өртті жою шаралары қабылдану керек. Өртті сөндіру үшін іздестіруші-құтқарушы әуе кемесінің бортында бар өрт сөндіру құралдарын, сондай-ақ қолдағы бар құралдарды да (су, құм, топырақ т.б.) барынша пайдалану керек.

80. Әуеайлақ сыртында мәжбүр қонуды орындағаннан кейін әуе кемесі экипажы жолаушылардың шұғыл көшіруін орындайды, оларды әуе кемесінен кемінде 100 м қауіпсіз қашықтыққа апарды, жарақаттанғандарға дәрігер алдындағы немесе алғашқы медициналық көмек көрсетеді, апаттық радиостанцияларды жұмысқа дайындайды, өмір сүру қамтамасыз етеді.

81. Әуе кемесі экипажы КОСПАС-САРСАТ жерсерігі жүйесінің пеленгациясын қамтамасыз ету үшін тональдық берумен ("Маяк" режимі)

хабарлау режиміне апаттық радиостанцияны қосады. Бұл режимде 3 сағат бойы жұмыс істеу керек, содан кейін қабылдау режиміне көшу тиіс.

82. Іздестіру-құтқару әуе кемесінің дыбысы немесе оны көзбен шолып бақылау пайда болғанда, экипаж апат туралы хабар береді және онымен екі жақты радиобайланыс орнатады. Егер екі жақты байланыс орнату мүмкін болмаса, апат туралы хабар беруді 1,5-2 минут ішінде желі үшін ("Маяк" режимі) белгілер берумен ауыстырып отырады. Әуе кемесінің экипажымен екі жақты байланыс жасау кезінде радиостанциямен әрі қарайғы жұмыс тәртібін іздестіру-құтқарушы әуе кемесінің командирі белгілейді.

83. Топпен қолданылатын ҚТ радиостанциямен жұмыс іс кезінде, экипаж мына тәртіппен қимылдайды:
құрылықта:

1) 8364 КГц жиілікте телеграфтық және телефондық режимде апат туралы үш рет тік хабар орындалады, әр хабар берілгеннен кейін 3 минутқа қабылдау режиміне ауысумен;

2) қонуға мәжбүр болған алғашқы тәуліктің әрбір сағатының басында 10-12 минут ішінде "SOS" дабылын автоматты түрде беру режимі қосылады, қалған уақытта радиостанция телеграфтық режимде қабылдауға қосылады;

3) қалған тәуліктерде әр сағаттың алдында радиостанция 5 минутқа "SOS" дабылының автоматты түрде беру режиміне қосылады, одан кейін 5 минут телеграфтық режимде қабылдау орындалады. Қалған уақытта радиостанция қосылмайды.

84. Жердегі немесе ұшақтағы (корабельдік) радиостанциялармен екі жақты байланыс орнатылғанда, әрі қарайғы жұмыс алынған нұсқауларға сәйкес жүргізіледі.

85. Апат туралы хабарламаны қабылдаған әуе кемесі командирі:

1) апатқа ұшыраған кеменің орналасу жерін, егер ол айтылса, белгілейді;

2) егер мүмкін болса, хабарлайтын радиостанция пеленгін анықтайды;

3) апат туралы хабарды радиобайланыс арналар арқылы қабылдау туралы ӘҚҚК (ІҚАҮО) диспетчеріне береді;

4) өз әуе кемесінің күйі мен отын қорын ескеріп, апат туралы хабарда берілген орынға барады.

86. Апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажбен байланыс 121,5 МГц жиілігінде іздестіру ауданына бірінші болып келген әуе кемесі немесе корабль орнатады. Кейін апатқа ұшыраған экипажбен екіжақты байланыс тек ІҚЖ басқарушысы нұсқау бойынша 121,5 МГц жиілігінде орындалады.

87. Егер әуе кемесі командирі әуе немесе су үстіндегі кеме апатқа ұшырағанын көрсе, оны орындау жағдайы болмаған кездерден басқа, ол:

1) онда қажеттілік болған кезге дейін апатқа ұшыраған кеменің бақылауын

ж ү р г і з е д і ;

2) егер ол туралы деректер болмаса, оның әуе кемесі орналасқан жерін анықтау жеңілдету болатын шараларды қабылдайды;

3) ӘҚҰ (ІҚАҰО) диспетчеріне, мүмкіндігінше, төмендегі мәліметтерді х а б а р л а й д ы :

түр, апаттық жағдайдағы әуе кемесі танып алатын белгілер және әуе кемесі к ү й і н ;

географиялық координатта көрсетілген оның орналасқан жерін немесе ара қашықтық және белгілі жерден бағдарға пеленг немесе радионавигациялық құрал о р н а л а с қ а н п у н к т ;

UTC бойынша бақылау уақыты минут пен сағатта, белгіленген адамдар саны;

апатқа ұшыраған әуе кемесінің адамдарын тастау;

су бетінде жүзген адамдар саны;

тірі қалғандардың сыртқы физикалық жағдайы.

4) ӘҚҚК диспетчерінің (ІҚАҰО) нұсқауына сәйкес әрекет етеді.

88. Егер апат болған жерге бірінші болып іздестіруші-құтқарушы болып табылмайтын әуе кемесі келсе, ол апат болған жерге алғашқы іздестіру-құтқару әуе кемесі келгенге дейін, кейін келген әуе кемелерінің іс-қимылдарына басшылық жасауы керек. Егер осы кезең ішінде ондай әуе кемесі іздестіру және құтқарудың тиісті үйлестіруші орталығымен немесе ӘҚҚК органымен байланыс жасай алмаса, ол өзара келісім негізінде алғашқы іздестіру-құтқарушы әуе кемесі келгенге дейін қимылдарды басқару жауапкершілігін осындай байланыс орната алатын және жүргізе алатын басқа әуе кемесіне береді.

89. Әуе немесе су үстіндегі кеме апатқа ұшыраған жерге су үстіндегі кемені жіберу қажет болғанда, әуе кемесі қолда бар кез келген құралдар арқылы дәл нұсқауларды осы Ережеге 10-қосымшаның 6 тармағына сәйкес береді.

90. Әуе кемесі, тірі қалғандарға немесе жердегі іздестіру-құтқару топтарына қандай болса ақпарат беру керек болған жағдайда, бұл ретте екі жақты байланыс жоқ болса, егер ол мүмкін болса, тікелей байланыс орнату үшін радиобайланыс жабдығын лақтырады немесе осы Ережеге 11-қосымшаның 6 тармағына сәйкес ақпарат береді.

91. "Дабыл" немесе "Дайындық" белгілері бойынша ЖІҚК мүшелері ескертуде белгіленген тік бұрышты шаршыға немесе жиналу орнына 10 минуттан кейін келеді.

92. "Дабыл" немесе "Дайындық" белгісін алғаннан кейін ҚПДТ кезекші іздестіру-құтқару әуе кемесі қасына 10 минуттан кешікпей келеді.

93. ЖІҚК және ҚПДТ басшылары міндеттерді қоюда мыналарды көрсетеді:

1) оқиғаның уақыты мен орны;

2) апатқа ұшыраған әуе кемесінің типі, оның нөмірі мен шақыру аты;

- 3) апатқа ұшырағандарда апаттық-құтқару құралдарының болуы;
- 4) қозғалыс бағыты, жер сипаты мен жергілікті пункттердің болуы;
- 5) жер учасоктары немесе шаршыларды қарау реті;
- 6) ұсынылатын іздестіру тәсілі;
- 7) ІҚЖ, ІҚАҰО басшыларымен, іздестіру-құтқару әуе кемелері мен басқа күш-құралдармен байланыс тәртібі;
- 8) қауіпсіздік шаралары.

94. ЖІҚК іздестіру ауданына жылжығанда ӘҚҚК (ІҚАҰО) органының (басқару пунктiнiң) диспетчерiмен үздіксіз радиобайланыста болады және оның нұсқауларымен қимылдайды. Іздестіру ауданына келгеннен кейін, ЖІҚК қажет болғанда, лагерьге бөлінеді және ӘҚҚК (ІҚАҰО) органының (басқару пунктiнiң) диспетчерiмен, іздестіруші әуе кемелерімен және басқа іздестіруші топтармен радиобайланыс орнатады. ЖІҚТ мен іздестіруші әуе кемелері арасында радиобайланыс болмаған жағдайда "Жер-ауа" көзбен шолу белгілерінің коды осы Ережеге 9-қосымшаның 3 тармағына сәйкес қолданылады.

95. Жергілікті жер мына әдістермен тексеріледі:

- 1) ЖІҚК мүшелерінің жеткілікті санының бар болуы кезінде ең аз уақытта үлкен ауданды қарау мақсатында қолданылатын параллель қарау;
- 2) жергілікті жер рельефінің кенет өзгеру кезінде басқа әдістерді қолдануға болмайтын тауларда немесе жазықтарда іздестіру кезінде қолданылатын к о н т у р л ы қ і з д е у ;
- 3) апатқа ұшыраған әуе кемесінің бойлықпен өтетін ең мүмкін ұшу бағыты желі бойынша қолданылатын таңдау траекториясы.

96. Жергілікті жерді тексергенде топ мүшелері арасындағы қашықтықтар жер ерекшелігімен анықталады олар көзбен шолып немесе дауыспен байланысты қамтамасыз ету керек. Қарауы қиын жерлерде топ мүшелері арасындағы қашықтықтар 30 метрден артық болмау керек. Іздестіруші топтарға берілетін күндізгі тапсырма лагерьге күн ашықта қайту ерекшелігімен анықталады.

97. Апатқа ұшырағандарды тапқан жағдайда ЖІҚК басшысы:

- 1) апат болған жердегі жағдайды бағалайды;
- 2) апатқа ұшырағандардың өмірін сақтауға шаралар қолданылады;
- 3) қабылданған шаралар мен қажетті көмек туралы ӘҚҚК (ІҚАҰО) органына б а я н д а й д ы ;
- 4) тікұшақтың қонуы немесе оның ілініп тұруы үшін алаңшаны таңдайды және о н ы д а й ы н д а й д ы ;
- 5) апат болған жерде детальдардың орналасуын бұзуы мүмкін шараларды қабылдағанға дейін, апат болған жерді суретке түсіреді;
- 6) апат болған жердің қауіпсіздігін қамтамасыз етеді (от ошақтарын сөндіру, қауіпті жерлерді қоршау);

7) апат болған жерді күзету мен объективті күзету құралдарының сақталуын қамтамасыз етеді.

98. Парашютті немесе басқа әдіспен ҚПДТ десанттау туралы шешімді әуе кемесі командирімен және ІҚЖ басшысымен келісіп, ҚПДТ басшысы қабылдайды.

99. Десант түсіп, топ жиналғаннан кейін, ҚПДТ басшысы ӘҚҚК (ІҚАҰО) диспетчеріне немесе іздестіру-құтқарушы әуе кемесінің командиріне десанттау нәтижелері мен апат болған жердегі жағдай туралы баяндайды.

100. ІҚЖ басқарудағы негізгі міндеттер:

1) іздестіру-құтқаруда әуедегі және жердегі іздестіруші-құтқарушы күштер мен құралдардың қимылдарына тікелей басшылық жасау;

2) іздестіру-құтқаруға тартылатын үйлестірілмейтін күштер мен құралдардың қимылын қамтамасыз ету;

3) іздестіру-құтқару барысында күштер мен құралдардың өсуін қамтамасыз ету.

101. Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясында іздестіру-құтқарушы күштер мен құралдарды басқаруды:

1) ҚР БАІҚҚ ҮК;

2) ІҚАҰО оперативті штабтары;

3) ұшу басшылары және іздестіру мен құтқару аудандарындағы ӘҚҚК органдарының диспетчерлік пункттері;

4) апат ауданындағы арнайы құрылған уақытша басқару пункттері (әуедегі, жердегі, кемелік) жүзеге асырады.

102. Ұшу басшысы (ӘҚҚЕ органының диспетчері) апат туралы хабар алысымен:

1) іздестіру және апаттық-құтқару күш-құралдары үшін "Дабыл" белгісін хабарлайды;

2) апат ауданы мен сипатын нақтылайды;

3) кезекші іздестіруші-құтқарушы күш және құралдардың ұшуына (шығуына) бұйырады;

4) қажет болған жағдайда апат ауданына әуедегі немесе әуесайлақтар мен жергілікті әуе жолдары алаңшаларындағы барынша дайындалған әуе кемелерінің экипаждарын жібереді;

5) әуесайлақ ауданында және апат ауданында ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етудің қажетті құралдарын енгізуге бұйырады;

6) азаматтық авиация ұйымының басшысы мен ІҚАҰО апат туралы баяндайды;

7) ІҚЖ басшысы келгенге дейін ІҚЖ барысында іздестіруші-құтқарушы күш-құралдармен басқарады;

- 8) өз әуеайлағында ұшуды шектейді немесе тоқтатады;
- 9) іздестіруші-құтқарушы әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігі жөніндегі шаралардың сақталуын қамтамасыз етеді.

103. Апат ауданына және кері қарай іздестіруші-құтқарушы әуе кемелерінің әуе қозғалысын тікелей басқаруды ӘҚКК органдары өз аумақтары мен секторлары шектерінде жүзеге асырады.

104. Іздестіруші-құтқарушы күш және құралдардың тікелей басқаруды жүзеге асыратын ұшу басшысы:

- 1) іздестіруші-құтқарушы әуе кемелері мен жердегі іздестіру күш және құралдардың орналасқан жерін үнемі бақылайды;
- 2) жұмыс басшысына және ІҚАҮО ІҚЖ барысы туралы ақпарат береді;
- 3) іздестіру-құтқарушы экипаждарға іздестіру ауданындағы навигациялық жағдайдың өзгергені және қауіпті метеоқұбылыстар туралы уақытында хабарлайды.

105. Іздестіру-құтқару күштер мен құралдарын басқару процесінде ІҚЖ басшысы:

- 1) тез арада табу және зардап шеккендерге жедел көмек көрсету мақсатында барлық іздестіру-құтқару күш және құралдардың сауатты және тиімді қимылдарын ұйымдастырады;
- 2) ауа райының нақты жағдайын, оның болжауын және олардың іздестіру-құтқару экипаждарының дайындық деңгейін талдайды;
- 3) оқиғаға апат орындарына іздестіру-құтқару әуе кемелерін жібереді;
- 4) іздестіруге мақсат қойғанда әрбір экипаж үшін ұшу және іздестіру уақытын, отын қорын, тәуліктің жарық кезін, сондай-ақ метеожағдайлардың нашарлауын ескере отырып анықтайды;
- 5) жету қиын жерлерде немесе күрделі метеожағдайларда ІҚЖ жүргізу үшін, ең тәжірибелі және дайындалған экипаждар тартылады;
- 6) ЖІҚК тобына күрделі климаттық жағдайларда кемінде екі автомобиль немесе басқа жоғары өтімділігі бар техника бөлінеді.

106. Апатқа ұшыраған әуе кемесін табу мүмкін болмаса, ал одан әрі іздестіруді жалғастыру нәтижесіз болса, іздестіру тоқтатылуы мүмкін.

107. Іздестіруді тоқтату туралы шешімді әуе кемесі иесінің ҚР БАІҚҚ ҮК төрағасының келісімімен авиациялық оқиғаны тергеу бойынша комиссияның төрағасы шешім қабылдайды.

108. Іздестіру жұмыстары тоқтаған кезден өткен уақытқа қарамастан, жоғалған әуе кемесі орналасқан жері туралы кез-келген жаңа мәліметтер алғаннан кейін іздестіру жалғастырылады.

4 тарау. Апаттық-құтқару жұмыстарын ұйымдастыру және орындау

109. Апатқа ұшыраған әуе кемесінің жолаушыларын және экипаж мүшелерін құтқару мақсатында, оның орналасқан жері белгілі болса іздестіру мен құтқару ауданы және әуеайлақ ауданы аумағында АҚЖ ұйымдастырылады және өткізіледі, сондай-ақ:

- 1) апаттық жағдай кезінде тұрғындарға көмек көрсету үшін;
- 2) апаттық жағдайда өзара әрекет ету туралы жоспар мен келісімдерге сәйкес ұйымдастыру мен ведомстволар талаптары бойынша;
- 3) азаматтық авиация ұйымы немесе уәкілетті органның нұсқауы бойынша.

110. Авиациялық оқиға орнында апаттық-құтқару жұмыстарымен тікелей басшылық ету үшін азаматтық авиация ұйымында қатты сөйлегіш байланыспен жабдықталған жылжымалы командалық пункт құрылады.

111. АҚЖ өткізуге тікелей басшылық ету азаматтық авиация ұйымының бірінші бастығының бұйрығымен тағайындалған тұлғаға жүктеледі. Жеке жағдайларда АҚЖ өткізуге тікелей басшылық ету уәкілетті орган тағайындаған тұлғаға жүктеледі.

112. АҚЖ орындау үшін азаматтық авиация ұйымдарында АҚК құрылады. АҚК негізгі міндеті жолаушылар мен экипажды, құнды жабдық пен жүкті, сонымен қатар авиациялық техниканы құтқару болып табылады. АҚЖ негізгі сатыларындағы АҚК жасақтарының санының нормативі, құрамы және функциялары осы Ережеге 10-қосымшада келтірілген.

113. ҰИАҚКЕК қызметінің күштері мен құралдары құрамынан штаттық өрттен құтқару топтары құрылады.

114. Әуежайдың әрбір ауысымында:

- 1) медициналық;
- 2) инженерлік-авиациялық (бұдан әрі - ИАК);
- 3) жолаушылар мен жүк тасымалын ұйымдастыру (бұдан әрі - ТҰК);
- 4) әуеайлақтық;
- 5) электрорadiотехникалық жабдықтау және байланыс (бұдан әрі - ЭРТЖБ);
- 6) арнайы көлік (бұдан әрі - АКК);
- 7) авиациялық қауіпсіздік (бұдан әрі - АҚК) қызметтерінен;
- 8) ішкі істер желілік бөлімі жұмысшыларынан штаттық емес апаттық-құтқару жасақтары құрылады.

115. Өрттен-құтқару жасағы әуе кемелеріндегі өртті сөндіру үшін оларда болған адамдарды шығару үшін жағдайлар туғызу мақсатында, сонымен қатар әуе кемесі бортында зардап шеккендерді құтқару үшін арналған.

116. Өрттен-құтқару жасағы:

- 1) өртсөндіргіш автомобильдерімен;
- 2) фюзеляжды ашуға арналған құрал-саймандармен;
- 3) жылутойтаратын костюмдерімен;
- 4) газтүтінқорғау аспаптарымен;

5) жолаушылар креслоларының байламалы белдіктерін кесуге арналған пышақтармен жабдықталады.

Өрттен-құтқару жасақтарының жабдықталуы жергілікті жағдайлар мен жаңа апаттық-құтқару құралдарының түсуіне байланысты өзгеруі және толықтырылуы мүмкін.

117. Өрттен құтқару жасақтарының жеке құрам саны және өрт сөндіру автомобильдерінің саны Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 1999 жылғы 7 қаңтардағы N4 бұйрығымен бекітілген "Қазақстан Республикасы азаматтық әуежайларды пайдалану жарамдылық нормалары" (бұдан әрі - ҚР ӘПЖН) 8 тарауының талаптарына сәйкес өртке қарсы қорғау деңгейінің дәрежесімен анықталады.

118. Медициналық жасақ әуежайдың медициналық қызметінің кезекші ауысымы құрамынан құрылады және:

- 1) зардап шеккендерге тікелей авиациялық оқиға орнында медициналық көмек көрсету;
- 2) зардап шеккендерді медициналық мекемелерге көшіру кезегін анықтау;
- 3) зардап шеккендерді медициналық мекемелерге көшіруге дайындау үшін арналған.

119. Медициналық жасақтың сандық құрамы әуежай сыныбымен және ауысымнан бос медициналық қызметкерлер күштерімен және әр медқызметкерге 10-нан аспайтын зардап шеккен келетін есебімен өзара әрекеттесетін емдеу мекемелерінің күштерімен толықтырылуы мүмкін.

120. Медициналық жасақ авиациялық оқиға болған жерге нормативті уақыт ішінде жасақты жеткізуді қамтамасыз ететін санитарлық машинамен және:

- 1) зембілмен 2 дана;
- 2) оттекті ингалятормен;
- 3) жасанды желдетудің кішкентай аппаратымен;
- 4) 10x2 м брезент жамылғымен;
- 5) электр шаммен;
- 6) жеткізу құралдары бар автотіркеме-фургонмен, жиынтығында осы Ережеге 11 - қосымшаға сәйкес;
- 7) қажетті мөлшерде жиналмалы чемодандармен: 10 зардап шеккенге 1

чемодан есебімен (әуе кемесіндегі жолаушылардың жалпы санынан 80-90%) жабдықталады. Медикаменттердің құралдар мен тану материалдарының тізімі осы Ережеге 12-қосымшада көрсетілген.

1 2 1 . И А Қ ж а с а ғ ы :

1) апатқа ұшыраған әуе кемесінен негізгі және апаттық шығу жолдарын ашу, қажет болса, фюзеляжды ашумен, өрт құтқару тобымен бірге қосымша шығу жолдарын жасауды қамтамасыз етуге;

2) әуе кемесінің бортында жердегі құрал-жабдықтарды қондыру және апаттық бортты траптардың жұмыс күйіне келтіруге;

3) әуе кемесінің салонын желдетуге;

4) әуе кемесінен және авиациялық оқиға болған жерден зардап шеккендерді алып шығару кезінде көмек көрсетуге;

5) қозғалу қабілетінен айрылған әуе кемесін әуеайлақ қызметі тобымен бірлесе, авиациялық оқиға болған жерден көшіруге арналған.

1 2 2 . Әуеайлақтың қызмет жасағы:

1) әуе кемесі экипажына, өртсөндіргіштер мен құтқарушыларға өрт сөндіруге көмек көрсетуге ;

2) зардап шеккендерді авиациялық оқиға болған жерден шығаруға;

3) қозғалу қабілетін жоғалтқан әуе кемесін авиациялық оқиға көшіруге;

4) әуеайлақтың ұшу алаңын жұмыс күйіне келтіруге арналған.

123. ТҰҚ жасағы авиациялық оқиға орнынан жолаушыларды тасымалдау, топтау және қабылдау үшін, сонымен қатар жүкті түсіруге арналған.

124. ЭРТЖБ қызметінің жасағы ӘҚҚК органдары мен АҚЖ басшысын:

1) іздестіру әуе кемелерімен және ЖІҚК, десантталған ҚПДТ;

2) АҚЖ хабарлау, дайындау және өткізу кезінде оларды АҚК жасағымен;

3) ІҚЖ мен АҚЖ хабарлау және өткізу кезінде өзара қарым-қатынас жасайтын кәсіпорындар және ұйымдармен тұрақты және әрдайым әрекеттегі байланыспен қамтамасыз етуге арналған.

125. АҚК жасағы осы Ережеге 13-қосымшада көрсетілген Автокөлікті беру типтік жоспарына сәйкес АҚК жасақтарын автокөлік құралдармен қамтамасыз етуге арналған.

126. АҚК мен ішкі істер желілік бөлімінің жасақтары:

1) авиациялық оқиға орнына кіруін бақылауды қамтамасыз етуге;

2) көлік қозғалыс ағынын реттеуге;

3) авиациялық оқиға орнында қауіпсіздік шараларын ұйымдастыруға;

4) борттағы өздігінен жазғыштарды іздестіру және сақтауға қатысуға;

5) қауіпті жүктерді оқшаулауға арналған.

127. АҚК жасақтарының басшылары болып әуежайдың ҰИАҚКЕҚ бастығына қызмет бойынша бағынатын, ал ІҚЖ мен АҚЖ жұмыстарын орындау кезінде - тікелей АҚЖ бастығына бағынатын, тиісті ауысым бастықтары тағайындалады.

128. АҚК жасақтарының басшылары:

- 1) әуеайлақ ауданын білуге;
- 2) өзінің жасағы жеке құрамымен және ІҚЖ мен АҚЖ жұмыстарын жүргізу бойынша сабақ пен жаттығулар өткізуге;
- 3) жасақ жұмысшыларымен әуе кемесінің үйлесім сұлбаларын, апаттан құтқару жабдығының орналасқан жерлерін және оны жұмыс күйіне келтіру тәсілдерін, негізгі және апаттық шығу жолдарын, фюзеляждың қаптамасын ашу жерлерін зерттеп анықтауға;
- 4) АҚЖ жүргізу үшін қажетті құралдар және жабдықтармен АҚК жабдықталуына шаралар қолдануға;
- 5) кезекшілікке түскен кезде АҚК жұмысшыларының, сонымен қатар апаттық-құтқару жабдықтарымен құрал-саймандарының бар болуын және жөнділігін тексеруге;
- 6) АҚК дайындығы туралы әуежайдың диспетчерлік қызметіне және АҚЖ жетекшісіне мәлімдеуге;
- 7) авиациялық оқиға орнына немесе жиналатын жерге АҚК жабдық пен апаттан құтқару техникасымен уақытында келуін қамтамасыз етуге;
- 8) авиациялық оқиға орнында топ әрекеттерін жеке басқаруды жүзеге асыруға.

129. Ұшулар басшысы (ӘҚҚК органының диспетчерімен ұшу басшысына баяндаумен) АҚЖ жасақтарын жинау үшін "Дабыл" және "Дайындық" хабарлау белгілерін қолданады:

- 1) "Дабыл" белгісі, егер авиациялық оқиға кенеттен болса немесе апатқа ұшыраған әуе кемесінің күтілген қонуына дейін 30 минут кем қалғанда, беріледі;
- 2) "Дайындық" белгісі апатқа ұшыраған әуе кемесінің күтілген қонуына 30 минут және одан көп уақыт қалған кезде беріледі.

130. "Дабыл" белгісі бойынша АҚК барлық жасақтары өз жабдығымен хабарлау кезінде көрсетілген шаршыға немесе авиациялық оқиға орнына келеді.

131. "Дабыл" белгісін жариялау сәтінен бастап АҚК жасақтарының нормативті келу уақыты осы Ережеге 14-қосымшада келтірілген.

132. Өрттен құтқару жасағы авиациялық оқиға орнына келгеннен кейін өртті сөндіру басшысының нұсқауымен өртті сөндіруге кіріседі.

133. АҚК барлық қалған жасақтары оқиға орнына келгеннен кейін, АҚЖ басшысының нұсқауы бойынша АҚЖ орындауға кіріседі.

134. "Дайындық" белгісі бойынша АҚК барлық жасақтары құрал-саймандар мен жабдықты тез арада қолдануға дайындап, "Дабыл" белгісін жарияланғанға дейін жұмыс орындарында қалады.

135. "Дабыл" мен "Дайындық" белгілерін беру туралы шешімді қабылдауға:

- 1) ұшу басшысының;
- 2) АҚК органы диспетчерінің (ұшу басшысының баяндамасымен);
- 3) азаматтық авиация ұйымы басшысының;
- 4) әуежайдың ауысым бастығының құқығы бар.

136. "Дабыл" немесе "Дайындық" белгілерін жариялауды осы Ережеге 15-қосымшада көрсетілген Хабарлаудың Типтік сызбасына сәйкес АҚК жасақтарын белгіленген хабарлау сызбасына сәйкес бір уақытта барлық жасақтарға "Горн" түріндегі арнайы аспаптарды қолданумен немесе айналымдық байланыс бойынша ӘҚҚК органы орындайды. Жасақтарға хабарлау уақыты 25 секундтан аспау керек.

137. Әрбір азаматтық авиация ұйымында хабарлаудың қосарлама жүйесі қарастырылады.

138. Хабарлау кезінде көрсетіледі:

- 1) "Дабыл" және "Дайындық" белгілерін хабарлайтын ӘҚҚК диспетчерлік пункт;
- 2) апатқа ұшыраған әуе кемесінің нөмірі мен түрі;
- 3) оқиға сипаты;
- 4) әуежай мен оның маңайындағы жер сұлбасының координаттық торы бойынша авиациялық оқиға болған шаршының нөмірі;
- 5) әуе кемесі бортындағы жолаушылар саны;
- 6) әуе кемесі бортындағы қауіпті жүктің бар болуы;
- 7) қажет болғанда қосымша мәліметтер жиналатын орынға жүру кезінде алынған бойы олар радиобайланыс арналары бойынша АҚК жасақтарына хабарланады.

139. "Дабыл" және "Дайындық" белгілерін алғанын АҚК жасағының штаттық және штаттан тыс басшылары әуежайдың диспетчерлік қызметі арқылы АҚК басшысына мақұлдайды.

140. АҚЖ басшысы іздестіру-құтқару күштерінің жұмысқа дайындығы туралы азаматтық авиация ұйымы басшысы мен ұшу басшысына баяндайды.

141. Өзара қарым-қатынас жасайтын күштер мен құралдарды шақыру мен хабарлау АҚК басшысының нұсқауы бойынша Апаттық жоспарда анықтаған тұлғалар орындайды.

142. "Дабыл" және "Дайындық" белгісін алғаннан кейін АҚЖ басшысы:

- 1) ӘҚҚК диспетчерімен (ұшу басшысымен) байланыс орнатады және жағдайды анықтайды;

2) ұшу және қону бағыты бойынша ҰҚЖ жағынан 1000 м шеңберінде оның алыстағанында авиациялық оқиға орнына 5 минуттан аспайтын уақытта келеді;

3) жағдайды бағалайды, апаттан құтқару құралдары мен күштерінің жеткіліктігін талдайды және қажет болғанда, өзара қарым-қатынас жасайтын күштер мен құралдарды шақыру туралы нұсқау береді;

4) АҚК жасақтары мен тартылған қосымша құралдар мен күштердің әрекетін тікелей басқаруды, олардың әрекеттерін үйлестіруді орындап, АҚЖ жүргізу кезінде ұйымшылдық пен тиімділікті қамтамасыз етеді;

5) оқиға орнын қоршауды және жүргізіліп жатқан жұмыстар хронометражын ұйымдастырады ;

6) АҚЖ барысы мен қажетті көмек тартылуы туралы азаматтық авиация ұйымы басшысына және ұшу басшысына баяндайды.

143. Егер жағдай рұқсат етсе, АҚЖ басшысы құтқарушылар мен экипаждың әрекеттерін үйлестіру мақсатында апатқа ұшыраған әуе кемесінің экипажымен радио немесе сым байланысын орнатады.

144. Өрттен-құтқару жасағы мен авиациялық оқиға орнында құтқарушылардың әрекеттері мыналарды қамтиды:

1) егер әуе кемесінің жиналған немесе істелмейтін шассимен қонуы күтілсе, онда көбік қабатын төгіп, ҰҚЖ дайындау: көбікті жолақтардың өлшемдері осы Ережеге 16-қосымшада келтірілген;

2) салонда температураны төмендету мақсатында бір уақытта фюзеляжды салқындатумен бір уақытта әуе кемесіндегі өртті сөндіру;

3) апаттық шығу жолдарын ашу, және қажет болса, фюзеляждың қаптамасын бұзып ашу ;

4) фюзеляждың ішіне кіру, адамдарды босату және оларды әуе кемесінен шығу жолдары, тесік, ойықтар арқылы көшіріп әкету.

145. Көбік төгу туралы шешімді әуе кемесінің командирімен келісіп, апаттық әуе кемесінің қонуына 10 минут уақыты бар екендігін ескеріп, АҚЖ басшысы қабылдайды.

146. Өрт сөндіру Әуе кемесінде өрт сөндіру ұсыныстарға сәйкес осы Ережеге 17-қосымшада мазмұндалған өрт-сөндіру жасағымен орындалуы керек.

147. Өртті сөндіру және апаттық әуе кемесінен адамдарды эвакуациялау кезінде :

1) АҚК жеке құрамының жарақаттануы және зардап шеккендерге қосымша зақым келтіруін ;

2) оттың қайта жануын және өрттің қалдықтарынан от ошақтарының таралуын болдырмай қауіпсіздік шараларды сақтау қажет.

148. Өрт сөндіру мен эвакуация кезінде АҚЖ жасағының жеке құрамы қорғаныс жабдықтарды - жылудан қорғайтын костюмдер, демалу аппараттарын қолдануға тиіс.

149. Жолаушылар мен экипаж мүшелерін эвакуациялау аяқталғаннан кейін, өрттен-құтқару жасағы қалған өрт ошақтарын сөндіріп, жолаушылар салонындағы және экипаж кабинасындағы құпия жерлерді, дәретхананы, ас бөлмесін, гардероб пен жүк бөлмелерін тексеріп, әуе кемесінің бортында адамдардың жоқтығына көз жеткізу керек.

150. Жарақат алған жолаушылар мен экипаж мүшелері қауіпсіз жерге, жанып жатқан әуе кемесінен 100 м-ден жақын емес желді жаққа эвакуацияланады, қауіпсіз жерді АҚЖ басшысы медициналық жасақтың жауапты адамымен бірге анықтайды.

151. Егер жолаушылар мен экипаж құрамы саны туралы мәліметтер болса, онда оны әуе кемесінен эвакуацияланғандар санымен салыстыру керек. Егер айырмашылық болса, онда барлық зардап шеккендерді тапқанша іздестіруді жалғастыру керек.

152. Өрттен-құтқару және медициналық жасақтар оқиға болған жерде АҚЖ толық аяқталғанша болуы тиіс.

153. "Дабыл" немесе "Дайындық" белгілерін алғаннан кейін медициналық ж а с а қ т ы ң ж а у а п т ы а д а м ы :

- 1) жағдайды анықтағаннан кейін АҚЖ басшысы арқылы медицина мекемелерінің өзара қарым-қатынас жасайтын күштерін шақыру;
- 2) жиналмалы чемоданды тиеуді ұйымдастыру;
- 3) фургонның кілтін, көшіріп әкету жоспарын және есірткі заттары бар орамдарды алу (егер олар бөлек сақталса);
- 4) медициналық жасақпен оқиға болған жерге шығу.

154. Медициналық жасақтың жетекшісі авиациялық оқиға болған жерде:

- 1) авиациялық оқиға болған жерде АҚЖ басшысымен бірге зардап шеккендерді жинау орнын таңдайды және тану белгілерін қоюға;
- 2) қажет болса, АҚЖ басшысы арқылы әуежай бөлмелерінде зардап шеккендерді уақытша жинау пункттерін ұйымдастыруға;
- 3) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсету бойынша жасақ жұмысын ұйымдастыру, бұл жұмысқа тікелей қатысуға;
- 4) зардап шеккендерді медициналық мекемелерге эвакуациялау кезегін а н ы қ т а у ғ а ;
- 5) зардап шеккендерді жақын жердегі мекемелерге жедел эвакуациялауды ұ й ы м д а с т ы р у ғ а ;
- 6) сыртқы жағдайлардың қолайсыз әсерінен зардап шеккендерді қорғау б о й ы н ш а ш а р а л а р қ о л д а н у ғ а ;

7) қаза тапқан жолаушылар мен экипаж мүшелері сүйектерін жинайтын орындарды анықтауға ;

8) АҚЖ басшысымен үзбей байланыста болып және оған жұмыс барысы туралы хабарлап тұруға міндетті.

155. Ұшу алаңынан қозғалуға қабілеті жоқ әуе кемелерін алып кету әуе кемесін пайдаланушы мен азаматтық авиация ұйымы арасындағы қорытынды келісім бойынша 2.2.1. тармағына сәйкес жүзеге асырылады "Әуежай қызметі бойынша басшылық", ХААҰ, ДОС 9137-AN/898, бесінші бөлім, үшінші басылым - 1996 жыл.

156. Әуе кемесін эвакуациялағаннан кейін лезде оқиға болған жер азаматтық авиация ұйымдарының қызметінің күшімен тәртіпке келтіреді.

157. Азаматтық авиация ұйымдарының АҚК мамандарын дайындау және оқыту уәкілетті орган бекіткен бағдарлама бойынша:

1) сертификатталған оқу орындарында;

2) азаматтық авиация ұйымдарында;

3) өртке қарсы қызметтің және ҰИАҚКЕҚ штаттағы мамандарының кәсіби дайындау барысында ;

4) азаматтық авиация ұйымдарында өткізілетін АҚК штаттан тыс жасақ құрамына енетін қызметкерлерін дайындау барысында;

5) ҰИАҚКЕҚ күштері мен құралдарының оқытуларында және жаттығуларында жүзеге асырылады.

158. Өрттен құтқару жасағының штаттағы мамандары 5 жылда бір рет сертификатталған оқу орындарында оқытудан өтеді.

159. Өрттен құтқару жасағымен кезекшілікте болған кезде мынандай жұмыстар жүргізіледі :

1) теориялық сабақтар - айына 28 сағат;

2) практикалық жаттығулар азаматтық авиация ұйымының өрт командасы бастығының шешімі бойынша өткізіледі.

160. Өрттен құтқару жасағының жаттығуы мен кәсіби дайындығы адамдарды құтқару мен өрт сөндіру бойынша оларға жүктелген арнайы жұмыстардың барлық түрлерін орындауға олардың дайындығын қамтамасыз ете алатын көлемде жүргізіледі.

161. АҚК штаттан тыс жасағының жеке құрамының дайындығы, уәкілетті орган бекіткен бағдарлама бойынша өткізіледі.

162. Теориялық сабақтар мен практикалық жаттығулар өткізу үшін әр азаматтық авиация ұйымында оқу-техникалық базасы және осы Ережеге 18-қосымшаға сәйкес оқу-жаттығу полигоны құрылады. Апаттан құтқару оқу базасын құру және оқу-жаттығу полигонын дамыту және пайдалану, ұйымдастыруын бақылауды әуежайдың ҰИАҚКЕҚ бастығы жүзеге асырады.

163. Әуежай басшысы апаттық құтқару оқу-материалдық базасын және оқу-жаттығу полигонын жүзеге асыруды және дамытуды қамтамасыз етеді.

164. Жаттығулар жеке құраммен өткізіледі:

- 1) штабтағы өрт-құтқару және медициналық жасақтарымен - айына 1 рет;
- 2) АҚК штаттан тыс жасақтарымен - тоқсан сайын;
- 3) АҚК-мен (әр ауысымда) - жылына 2 рет өткізіледі.

165. Практикалық сабақтар мен жаттығулар кезінде:

- 1) авиациялық оқиға туралы хабарлау;
- 2) АҚК жасағының нормативтік уақыт ішінде оқиға болған жерге келу;
- 3) апатқа ұшыраған әуе кемесін іздестіруді ұйымдастыру және орындау;
- 4) әуе кемесінен негізгі және апаттық есіктерді ашу;
- 5) әуе кемесінің фюзеляжын ашу;
- 6) жолаушылар мен экипажды әуе кемесінен эвакуациялауды ұйымдастыру;
- 7) әуе кемесінің салонын желдету;
- 8) әуе кемесіндегі өртті сөндіру;
- 9) зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек көрсетуді;
- 10) зардап шеккендерді медициналық мекемелерге көшіріп апаруды;
- 11) әуеайлақтағы ұшу алаңынан әуе кемесін эвакуациялауды білуге тиісті.

166. Теориялық дайындық, практикалық сабақтар, жаттығулар мен оқыту процесінде азаматтық авиация ұйымының ҰИАҚКЕК жеке құрамы:

1) "Дабыл" мен "Дайындық" хабарлау жағдайында әрекеттер мен хабарлау белгілерін;

2) ІҚЖ өткізу жағдайында әрекеттер тәртібін;

3) АҚК апаттан құтқару жасағы жабдықталатын апаттан құтқару саймандары мен жабдықтарын пайдалану тәртібі мен оны қондыруды;

4) апаттар мен катастрофалар кезінде әуе кемесіне кіру тәсілдерін;

5) әртүрлі жағдайларда адамдарды құтқару әдістерін;

6) өрт сөндірудің алғашқы құралдарын қолдану тәртібі және оны қондыруды;

7) материалдардың тұтану мен жану теориясын және өрт сөндіру тактикасын;

8) зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек көрсету тәсілдерін;

9) зардап шеккендерді медициналық мекемелерге көшіріп апару ережелерін;

10) әуеайлақтың ұшу алаңынан әуе кемесін эвакуациялау ережелерін білуге тиісті.

Қазақстан Республикасы

Көлік және коммуникация министрлігінің

Азаматтық авиация комитеті төрағасының

2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын

жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
бекітілген
1-қосымша

**"Әуеайлақ ауданында және территориясында
апаттық-құтқару жұмыстарын өткізу және ұйымдастыру
жөніндегі Апаттық жоспарды" жасау бойынша
нұсқаулықтық ұсыныстар 1. Жалпы ережелер**

1. Қазақстан Республикасының әрбір әуежайында жасалатын "Әуеайлақ ауданында және территориясында іздестіру-құтқару ауданында іздестіру және апаттық-құтқару жұмыстарын өткізу және ұйымдастыру бойынша апаттық жоспарға" (бұдан әрі - Апаттық жоспар) негіз болатын аталған нұсқаулықтық ұсыныстар әуеайлақ пен әуеайлаққа іргелес территорияда апаттық жағдайдың салдарын жою кезіндегі әртүрлі әуежайдағы қызметтердің және өзара байланысты ұйымдардың кәсіпорындар мен мекемелердің іс-қимылдарының тиімділігін арттыру үшін қажет болып табылады.

2. Ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету бойынша талаптар мен шаралардың орындалуы әуежайдың барлық қызметкерлері үшін, сонымен қоса, әуежайдың әуеайлақ территориясында өзінің қызметін жүзеге асыратын жеке және заңды тұлғалар үшін міндетті.

3. Апаттық жоспарда мазмұндалған ақпарат ІҚЖ және АҚЖ өткізуге қатысатын әуежайдың уәкілетті қызметкерлерімен келісілуі және жеткізілуі керек.

4. Апаттық жоспар осы Ереженің 1 тарауы 1 тармағының 2), 3), 4), 5), 6), 7), 8) тармақшаларында көрсетілген нормативтік құқықтық актілердің негізінде және талаптарына сәйкес жасалады.

**2. Ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен
қамтамасыз етуді ұйымдастыру**

5. Әуежайдың бағыну схемасы мен басшылардың тізімін, әуежайдың заңды мекен-жайын, қызметін, басшылардың аты-жөні және жұмыс телефондарын, факстарын ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету бойынша әуежайдың іздестіру құрылымдық бөлімшелердің қызметін көрсету керек.

6. ІҚЖ және АҚЖ қамтамасыз етуді ұйымдастыру және бақылау бойынша әуежайдың бірінші басшысының қызметін сипаттау.

7. ІҚЖ және АҚЖ өткізуді ұйымдастыру және басқару бойынша ҰИАҚКЕҚ басшысының қызметін сипаттау.

8. Ұшуды іздестіру және апаттық-құтқаруды қамтамасыз ету мәселелерімен өзара әрекеттесетін мемлекеттік органдарды, олардың нақты қызметін және қатысуын, заңды мекен-жайын, басшыларының лауазымы және аты-жөнін, олардың жұмыс телефондары мен факстарын көрсету керек.

9. Ұшуды іздестіру және апаттық-құтқаруды қамтамасыз ету мәселелерімен өзара әрекеттесетін басқа да мекеме мен ведомстволарды, олардың нақты қызметтерін, заңды мекен-жайын, басшыларының лауазымы және аты-жөнін, олардың жұмыс телефондары мен факстарын көрсету керек.

10. Әуежайдың ҰИАҚКЕҚ ұйымдастырылуын:

1) оның құрылымын;

2) әуежайдың басқа құрылымдық бөлімшелерімен өзара әрекеттесу схемасын;

3) штаттық кесте және жинақтылығын;

4) өндірістік және оқу базасының бар болуын;

5) автокөліктік және арнайы техникамен және байланыс құрал-жабдықтарымен қамтамасыз етілуін;

6) қызметкердің ІҚЖ және АҚЖ жіберу тәртібін сипаттау керек.

3. Басқару, байланыс және хабарлау

11. Көрсету керек:

1) әуежайдың лауазымдық тұлғасы ұшуды іздестіру және апаттық-құтқарумен қамтамасыз ету және ІҚЖ және АҚЖ ұйымдастыруға жауап беретін адам;

2) ІҚЖ және АҚЖ басшылығы және үйлестіру бойынша шұғыл штабтың орналасу орны және құрамы;

3) авиациялық оқиға орнында АҚЖ басқару тәртібі;

4) авиациялық оқиға кезінде өрт сөндіруді басқару тәртібі;

5) әуежай объектілерінде өрт сөндіруді басқару тәртібі;

6) "Дабыл" немесе "Дайындық" белгілерін хабарлау тәртібі;

7) әуежай, әкімшілік, құқық қорғау басшылығына, өзара әрекет етуші ұйымдарға кәсіпорындар мен басқа ведомстволардың мекемелеріне, әуе кемесін пайдаланушыға ақпарат беру және хабарлау тәртібі;

8) төтенше жағдайлар кезінде хабарлау мен байланыстың жалпы сұлбасы;

9) әуежайда тек өкілдігі бар әуе кемесін пайдаланушымен өзара әрекет ету тәртібі;

10) АҚЖ өткізу кезінде емдеу-көшіру іс-шаралардың жоспарын талдау тәртібі және әуежайдың медициналық қызметінің әуеайлақ ауданында және территориясында төтенше жағдайлар кезінде зардап шеккендерге көмек көрсету

бойынша ведомстволық және аймақтық денсаулық сақтау органдарымен өзара әрекет етуі ;

11) әуежайдың таблицалық формасында мүмкіндік бағасына арналған әрбір штаттық және штаттан тыс апаттық-құтқару жасағының дайындық уақыты.

4. ІҚЖ өткізу

12. Сипаттау керек :

- 1) ІҚЖ өткізуді басқару және ұйымдастырылуы;
- 2) ІҚЖ радиотехникалық құрал-жабдықтарымен қамтамасыз ету тәртібі;
- 3) зардап шеккендерді іздестіру өткізу кезінде әуе кемелерінің іздестіру-құтқару экипажының әрекеті;
- 4) зардап шеккендерді іздестіру өткізу кезінде техникалық құрал-жабдықтар мен басқа жабдықтарды қолданатын ЖІҚТ және ІҚКТ мүшелерінің әрекеті;
- 5) ӘҚҚК органы (диспетчері) ұшу басшысының әрекеттері.

5. АҚЖ өткізуі

13. Сипаттау керек :

- 1) АҚЖ өткізуді басқару мен ұйымдастыруын;
- 2) АҚЖ радиотехникалық құрал-жабдықтармен қамтамасыз ету тәртібі;
- 3) аталған әуеайлақтың ӘҚҚК органы ұшу басшысының (диспетчері) әрекеті;
- 4) әуежай басшылығы, АҚК мүшелеріне, апаттық әуе кемесін пайдаланушыға , өзара әрекет етуші күш пен кәсіпорын жабдықтарына, ұйымдар мен мекемелеріне хабарлау тәртібі;
- 5) әртүрлі апаттық жағдайларда АҚК апаттық-құтқару есебінің әрекеті;
- 6) әуе кемелерінің апаттық қонуы кезінде ұшу-қону жолағын көбікпен жабу тәртібі және ұйымдастыруы ;
- 7) зардап шеккендерге медициналық көмек көрсету, іріктеу тәртібі және ұйымдастырылуы ;
- 8) авиациялық оқиға орнында зардап шеккен және зардап шекпеген жолаушылар және әуе кемесінің экипаж мүшелерін көшіру тәртібі және ұйымдастырылуы ;
- 9) әуеайлақтың ұшу алаңынан апаттық әуе кемесін көшіруді өткізу тәртібі және ұйымдастырылуы.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

2-қосымша

**Іздестіру-құтқару әуе кемелерінің
мүліктері және саймандармен жабдықталуы**

1. Құтқару мүліктері мен саймандардың тізімі:

N р / н	Мүлік пен саймандар	Өлшем бірлігі	Саны
1.	Жылы киім	жиынтық	2*
2.	Ұйықтайтын мақта қаптар	жиынтық	2
3.	Тіреу мен таяқтар жиынтығы	бар туристік	
	шатыр	жиынтық	1
4.	Құрғақ азық-түлік (әрқайсысына)	жиынтық	4
5.	Мелолит кружка	дана	2
6.	Алюминді қасық	дана	2
7.	Алюминийлі қазан	дана	2
8.	Алюминийді фляга қапталғанда суы бар	дана	2
9.	Апаттық радиостанциялар	коректену блогы	
	бар жиілік	жиынтық	2
10.	P-861 типті радиостанция	жиынтық	1
11.	Дабыл оқ-дәрісі	дана	10
12.	Уранин	орам	4
13.	Мачете-пышақ	дана	2
14.	Батареясы бар электр шам	жиынтық	2
15.	Үрлемелі құтқару салы немесе	бес орындық	
	апаттан құтқару қайығы	дана	1
16.	Құтқару кеудешесі (белдік)	дана	2
17.	Тұсбағдар	дана	2
18.	Медициналық жамылғы	дана	2
19.	Ұшу аппараттарына арналған дәрісалғыш	жиынтық	1
20.	Суды зарарсыздандыруға арналған құрылғы	дана	2
21.	Санитарлық зеңбілдер	дана	2
22.	Омыртқасы зақымданған	адамдарды	
	тасымалдауға арналған қалқан	дана	1
23.	Таяғы бар шаңғылар	жиынтық	2
24.	Батарея жиынтығы бар электромегафон	жиынтық	1

25. Ишетін суы бар 12-литрлік термос	дана	1
26. 20-литрлік канистра	дана	2
27. 10-литрлік өртсөндіргіш	дана	4
28. Балта	дана	2
29. Сүймен	дана	1
30. Ағаш кесетін қол ара	дана	1
31. 10 қосалқы төсемі бар металл кесетін қол ара	дана	1
32. Үшкір күрек	дана	2
33. Ілгекті ұзын таяқ	дана	1
34. Примус	жиынтық	1
35. Бинобль	дана	1
36. СУ-Р	жиынтық	2
37. Металл кесетін бензопила	жиынтық	1
38. Құрғақ жанармай	грамм	270

2. 1-20 тармақтарда көрсетілген құтқару мүлігі мен саймандар жұмсақ қаптарға немесе контейнерлерге салынады. Мүлік (жүзетін құралдардан басқа) су өтпейтін қаптарға тиеледі.

3. Құтқару қайықтары, салдар және құтқару кеудешелері (белдіктері) қорғаусыздандырылады және қолдануға дайындап қойылған оларға арналған орамдарға тиеледі.

4. Қаптардың (контейнерлердің) сыртқы жағына мүлік тізімі жиынтықтың құрамын білдіретін ені 50 мм түрлі түсті сақиналы жол түрінде таңба қойылады:

ҚЫЗЫЛ - медициналық көмек көрсету құралдары мен дәрі д е р м е к т е р ;

КӨК - су мен азық-түлік;

САРЫ - арнайы форма киімі, ұйықтайтын қаптар, шатыр;

ҚАРА - радиостанциялар, белгі беретін құралдар, ыдыс және т.б.

5. Сұрапыл зілзалаларда жұмыстарды орындауға бағытталған тікұшақ экипаждары тапсырмаға (кезекшілікке) ұшу алдында аталған тізімінің толық көлемінде мүлік және саймандармен жабдықталады.

6. Осы тізім авиакәсіпорынның бірінші басшысының шешімімен климаттық-географиялық гидрологиялық және басқа тапсырманы орындау ерекшеліктеріне байланысты өзгеруі мүмкін.

7. Жылы киіммен жинақтау өндіріледі - суық климатты солтүстік аудандар үшін - жүні бар, ал оңтүстік аудандар үшін - маусымдық.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

3-қосымша

**Жердегі іздестіру-құтқару командаларын
техникалық құралдармен жабдықталуы**

1. Ж а б д ы қ т а у т а б е л і :

N р / н	Мүлік пен саймандар	Өлшем бірлігі	Саны
1.	Порт ішінде байланыс радиостанциясы бар жүруі жоғары автокөліктер	дана	1
2.	Радиобайланыстың жылжымалы торабы	дана	1
3.	Р а д и о с т а н ц и я л а р :		
	100-500 МГц диапазонды жылжымалы ҰҚТ;	жиынтық	1
	қоректену блогы бар Р-855 УМ (Р-855 А1);		2
	қоректену блогы бар Р-861.		2
4.	Р-855УМ радиостанциясы үшін антенна	пеленгациялық жиынтық	2
5.	Белгі беретін тапанша	дана	2
6.	Белгі беретін тапаншаға сигнал (жасыл, қызыл және ақ түсті)	патрондары дана	30
7.	Оттық белгі беретін заряд	дана	20
8.	Жердегі жарықтандыру құралдарының жиынтығы	жиынтық	1
9.	Тікұшаққа арналған қону алаңшасын белгілеу үшін ақ пен қызыл түсті жалаулар (әр түстен 8 дана)	дана	16
10.	Қону шашкалары	дана	10
11.	Тұсбағдар	дана	6
12.	Батарея жиынтығы бар электр шам	жиынтық	6
13.	Көзбен шолып іздеу палеткасы және 1:200000 масштабтағы карталар	бар 1:100000 топографиялық жиынтық	2
14.	Бинокль	дана	2

15.	Бес саусақты техникалық жылуға төзімді қолғаптар	жұп	6
16.	Металл кесетін бензопила	жиынтық	1
17.	Бензопила	жиынтық	2
18.	Балта	дана	4
19.	Сүймен	дана	2
20.	Үшкір күрек	дана	4
21.	Көлденең ара	дана	2
22.	Багор	дана	1
23.	Слесарь құрал-сайманы:		
	үлкен балға, зубило, балға, қол ара	жиынтық	1
24.	Әр түрлі (қол) өрт сөндіргіштер	дана	3-5
25.	Батарейя жиынтығы бар мегафон	жиынтық	2
26.	Фотоаппарат	дана	2
27.	Диаметрі 12 мм капрон фалдар	метр	320
28.	Санитарлық зеңбілдер	дана	1
29.	Омыртқасы зақымданған адамдарды тасымалдауға арналған қалқан	дана	1
30.	Волокуша-қайық (солтүстік аудандар үшін)	дана	2
31.	Таяғы бар шаңғы (ЖАҚТ әр мүшесіне)	жиынтық	1
32.	Ұйықтайтын кап (суық климатты аудандарға - жүні бар, басқаларда - мақта)	дана	10
33.	Ілмектері бар металл трос (қиындысы 8-10мм, ұзындығы 50 м)	дана	1
34.	Медикаменттер	жиынтық	2
35.	Пышақтар (ЖАҚТ әр мүшесіне)	дана	1
36.	16-12 калибрлі оқ дәрілері бар мылтық	дана	1
37.	Қайық	жиынтық	2
38.	Құтқару кеудешелері (белдіктері)	дана	6
39.	Маса кіргізбейтін тор	дана	6
40.	Бензоплиткасы	дана	2
41.	2 орынды палатка	дана	3
42.	Тұщы сулы қайнарлардан зарарсыздандыруға арналған құрылғы	дана	6
43.	8-12 орынды палатка	дана	2
44.	Ішетін суы бар 36-литрлік термос	дана	1
45.	Суға арналған бөшкелер (10-20 литр)	дана	2
46.	Кружкалар, қасықтар (ЖАҚТ әр мүшесіне)	дана	1-ден
47.	Демалу аппараттары, жылу шағылыстыратын		

	костюмдер		дана	4-5
48.	Су өтпейтін қалбырдағы желге тұрақты сіріңкелер		буда	20
49.	Азық-түлік (тушенка, қатқан дән - ЖАҚТ әр мүшесіне)		нан, сүт, жиынтық	1

2. Техникалық құралдарының тізімі АА кәсіпорны жауап беретін аудандағы климаттық, физикалық-географиялық және гидрометеорологиялық жағдайларға байланысты анықталу және толықтырылуы мүмкін.

3. Көрсетілген техникалық құралдар ыдысқа салыну керек, әуе кемелерінен парашютпен немесе парашютсыз оқиға орнына жеткізуге дайын болу тиіс.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

4-қосымша

**Құтқару парашюттік-десанттық топтарының
техникалық құралдармен жабдықталуы**

1. Ж а б д ы қ т а у т а б е л і :

N р / н	Жабдықтар мен мүліктер	Өлшем бірлігі	Саны
1.	Ұшуға арналған маусымға байланысты формалы киімдер	жиынтық	ҚПДТ-ң әр мүшесіне 1 - д е н
2.	Парашюттік жүйе (десанттық, арнайы)	дана	ж ат т ы ғ у , 1
3.	Қосалқы парашюттік жүйе	дана	1
4.	Қиыстырылған жартылай автоматты парашют	дана	1
5.	Биіктік пен уақытты бақылау блогы	дана	1
6.	Парашюттің биіктік өлшемі	дана	1
7.	Секундомер	дана	1
8.	Парашюттистің сақтық шлемі	дана	1

9. Строп пышақ (строп қию)	дана	1
10. Құтқару жилеті (белдік)	дана	1
11. Кружка, қасықтар	жиынтық	1
12. ПСНД-30 сигнал беру оқтары	дана	10
13. Түсбағдар	дана	1
14. Батареясы бар қалталы электрондық фонарь	жиынтық	1
15. Торқалта - масалық	дана	1
16. Ауыз суы құйылған қаптаулы фляга	дана	1
17. Су өтпейтін қораптағы желге шыдамды сіріңкелер	қорап	1
18. Тұщы су көздерінен зарарсыздандыруға арналған құрылғы	дана	1
19. Мачете-пышақ қабында	дана	1
20. Пышақ-ара	дана	1
21. Жылы құтқарушы гидрокостюм	дана	1
22. Термотұрақты техникалық қолқап	жұп	1
23. Азық-түлік (тушенка, қатқан нан, қоюландырылған сүт, шәй, жарма)	жиынтық 3 тәулікке	1
24. P-855УМ (P-855A1) радиостанциясы	дана	1
25. Оплеткасы бар 2мл ампуладағы сұйық 5% йод (пеналда)	спирттық дана	2
26. 5м x 5см мөлшерлі лейкопластырь (жапсырғыш)	дана	1
27. 7м x 14см мөлшерлі медициналық тазартылған мәрлі	дана	2
28. Бензоплитка	дана	4
29. Жарық маяк батарея жиынтығымен	дана	1
30. Екі орынды шатыр	дана	4
31. P-855УМ радиостанцияларына пеленгациялық антенна	арналған дана	1

2. Техникалық жабдықтар тізімі әуежай әуеайлағы аудандарының климаттық, географиялық және гидрометеорологиялық жағдайларына байланысты нақтылануы және толықтырылуы мүмкін.

3. Жоғарыда көрсетілген техникалық жабдықтар ыдыс-қораптарға салынып, іздестіру-құтқару әуе кемелерімен оқиға болған жерге жеткізу үшін, парашютпен немесе парашютсыз лақтыруға дайын болу керек.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

5-қосымша

**Апатқа ұшыраған әуе кемелерінің
іздестіруін жүргізу әдістемесі**

1. Апатқа ұшырағандардың радиотехникалық іздестіру жүргізу әдістемесі.

Апатқа ұшыраған әуе кемелерінің экипаждарын УҚТ мен ҚТ радиопеленгациялық аппаратурасы көмегімен іздестіру-құтқару әуе кемелерімен іздестіру негізгі әдісі болып табылады.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

1 сурет. АРК-ны пайдаланып, апаттық радиостанцияға шығу үшін маневр
ББН - бұрылысты бастау нүктесі;
ТБН - төмен түсу бастамасының нүктесі

Апатқа ұшыраған әуе кемесінің табылатын орын ауданына шыққаннан соң әуе кемесінің іздестіру-құтқару экипажы апаттық радиостанцияның белгісін анықтағанға дейін іздестіруді орындайды.

АРК-У2, АРК-УД, ЮР-26 радиокомпастары көмегімен жұмыс істеп тұрған апаттық радиостанция (радиомаяқтың) белгісін тапқанда әуе кемесінің ҰҚТ радиопеленгаторының бағыттық бұрыштар көрсеткіштері индикациясының тұрақтылығына көз жеткізіп, іздестіру-құтқару әуе кемелерінің экипажы көрсетілген радиостанцияға әуе кемесін әкелуді орындайды.

БАҒ 180⁰ -қа көрсеткішінің тетігі бұрылысымен анықталатын, апаттық радиостанцияны (радиомаяқты) ұшып өткеннен кейін, экипаж зардап шеккендерді көзбен көруге болатын ұшу биіктігінде оған қайта шығатын есебімен маневр жасайды (1-сурет). Берілген биіктіктен төмендеу ұшу жетекшісінің рұқсатымен орындалады.

2. Апатқа ұшыраған әуе кемелері экипаждарының іздестіру ауданын анықтау ә д і с т е м е с і .

Қосымша мәліметтер жоқ болғанда, жалпы түрде іздестіру ауданы мына түрде анықталуы мүмкін (2 сурет):

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

2-сурет. Іздестіру ауданын анықтау.

Жұмыс картасында апатқа ұшыраған әуе кемесінің берілген бағытының (AB) участкісі оны ұшып шыққанда онымен, байланыс болған (A нүктесі) соңғы бақылау нүктесінен, ол келмеген немесе онымен байланыс орнатылмаған нүктеге дейін (B нүктесі) бөлік көрсетіледі;

карта масштабында бағыттың участогы бойында (AB) A нүктесінен ұшып өткенде (a, f, g, b жолағы) әуе кемесінің орнын анықтау қателерінің мәніне тең $\pm g$ енімен жол жүргізіледі;

B нүктесінен бағыт сызығына қарай көлденеңінен S жолынан өту уақыты аралығында әуе кемесі жанына қарай ең үлкен L ығуына тең Be және Bd кесінділері жүргізіледі;

Картада салынған фигура (a, d, e, b, c) апатқа ұшыраған әуе кемесі ең ықтимал орналасқан жерінің ауданы болып табылады.

3. Іздестіру ауданын шаршыларға бөлу тәртібі.

Көзбен шолып зерттеуде іздестіру ауданы көзбен шолып іздестіру торы бар палетка бойынша (3 сурет), өлшемі 20x20 шақырым шаршыларға бөлінеді. Қажет жағдайда 20x20 шақырымды шаршы палеткаға сәйкес 10x10 шақырым 4 шаршыға бөлінеді. Жердегі іздестіру-құтқару командасымен тым қиылысқан орманды жерді барынша деталды іздестіру үшін 10x10 шақырымды 5x5 шақырым 4 шаршыға бөлінеді.

ІҚЖ (БП тобы) басшысымен (үйлестірушімен) бірінші кезектегі іздестіру шаршылары және іздестіру маршруты анықталады.

П а л е т к а

Палетканың көлденең осі

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

3 сурет.

Көзбен шолып іздестіру торы бар палетканы пайдаланғанда: палетка ортасын әуеайлақ бақылау нүктесімен (ABH), сипатты бағдармен немесе шамаланған апат ауданы орталығымен біріктіру керек; палетканың көлденең осін солтүстік бағыт ақиқат меридианмен немесе шамаланған ұшу маршруты перпендикуляр етіп біріктіру керек; картада жасалған шаршыларды палетка нөміріне сәйкес нөмірлеу керек.

4. Апатқа ұшыраған әуе кемелерінің экипаждарын іздестіру тәсілдері.

Егер радиотехникалық құрал-жабдықтардың көмегімен іздестіру ауданының тұтас іздестіру-тексеру нәтижесінде апатқа ұшырағандар табылмаса және олармен байланыс орнатылмаса, ІҚЖ басшысы (үйлестіруші) шешімімен көзбен шолып іздестіру мына тәсілдермен орындалуы мүмкін: "Тарақ", "Параллельді галсирлеу", "Кеңейетін шаршы және берілген бағыт":

1) "Тарақ" тәсілімен іздестіру (4-сурет) өте аз уақыт ішінде үлкен көлемді қарап шығу мақсатында және іздестіру-құтқару әуе кемелер саны жеткілікті

болғанда

қолданылады.

"Тарақ" тәсілі іздестіру аппаратурасының көзбен шолып көру немесе іс-әрекетті қашықтығы шамамен 75 (құрайтын аралығында параллельді түзу жолды бағдарлары бойынша бірлесе ұшу жолымен әуе кемелер тобымен іздестіру ауданын бір уақытта тексеруден тұрады.

"Тарақ" тәсілі, ереже бойынша, іздестіру-құтқару әуе кемелері орналасқан жерден өте алыстағы іздестіруді ұйымдастырғанда қолданылады.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

4 сурет. "Тарақ" тәсілімен іздестіру.

"Параллельді галсирлеу" тәсілімен іздеу (5, 6 сурет) іздестіру-құтқару әуе кемелері саны жеткіліксіз болғанда және көлемді жерді тексеру үшін қолданылады.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

5-сурет. Жеке ұшақпен "Параллельді галсирлеу" тәсілімен іздестіру сұлбасы.

ИББП-іздестіру бағытының бастапқы пункті;

ИБСП-іздестіру бағытының соңғы пункті

Бұл тәсілмен іздестіру кезінде іздестіру ауданы бір уақытта бірнеше жеке әуе кемелерімен немесе ізінше жеке әуе кемелерімен қарастыратын бірнеше іздестіру участоктарына бөлінуі мүмкін.

Іздестіру апатқа ұшыраған әуе кемесінің ең ықтималды орналасатын жер участогынан (жолағынан) басталу керек.

Галстардың арасындағы қашықтық (25% жабуды қамтамасыз еткенде) "Тарақ" тәсілімен іздестірудегі әуе кемелері арасындағы қашықтық сияқты белгіленеді. Тексеру жолақтары арасындағы қашықтық галстар арасындағы қашықтық жартысына тең болып алынады.

Бұрылыстар санын қысқарту үшін, галстардың түзу сызықты участоктарын тексеру жолағының бойымен бағыттау дұрыс.

"Параллелді галсирлеу" және "Кеңейтілген шаршы" тәсілімен іздестіру кезінде галстар арасындағы ұсынылатын қашықтық:

қиылысатын жермен - 0,5 шақырым;

орманмен - 1 шақырым;

қалың орманмен - 0,5 шақырым;

ашық жермен - 2 шақырым.

Галстар ұзындығы - 10-20 шақырым болу керек.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

6 сурет. "Параллельді галсирлеу" тәсілімен бір мезгілде екі ұшақпен ауданның екі жолағын іздестіру сұлбасы

3) "Кеңейтілген шаршы" тәсілімен іздестіру (7 сурет) ереже бойынша әуе кемесінің апат орны туралы мәліметтер болғанда қолданылады.

Іздестіру зілзалаға ұшыраған экипаждың орналасуы болжаланатын белгілі нүктесінің аудан айналасын жалғыз әуе кемесімен тексеруден тұрады.

Бағыттағы көршілес параллель учасоктардың арасындағы қашықтық жерді түгел көретін кепіл болу керек.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

7 сурет. "Кеңейтілетін шаршы" тәсілімен іздестіру сұлбасы.

4) "Берілген бағыт" тәсілімен іздестіру (8 сурет) апатқа ұшыраған әуе кемесі бағыты участкісі бойына өтетін берілген жол сызуы бойынша орындалады.

Тәсіл, іздестіру ауданы өзімен іздестіру-құтқару әуе кемесі берілген ұшу биіктігінде ені 0,5-0,7 әрекет алыстығы іздестіру аппаратурасы қашықтығын құрайтын жолақты көрсеткенде қолданылады.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

8 сурет. "Берілген бағыт" тәсілімен іздеу

ІББП-іздестіру бағытының бастапқы пункті; ІБСП-іздестіру бағытының соңғы пункті; L-іздестіру радиотехникалық аппаратурасымен ұстап алу (тексеру) жолағының ені; 1-іздестіру ауданының ені.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

Көлік және коммуникация министрлігінің

Азаматтық авиация комитеті төрағасының

2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын

жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен

б е к і т і л г е н

б-қосымша

Өмір сүру үшін күресу бойынша ұсыныстар

1. Өмір сүру үшін күрес - бұл денсаулық және жұмыс қабілеттілігі, өмір сақтау мақсатымен қоршаған ауаның жағымсыз факторларынан қорғау үшін автономдық өмір сүру жағдайларында қалған адамдардың белсенді, мақсатты іс-әрекеттері.

2. Әуеайлақтан тыс (құрлық немесе суға) мәжбүрлі қонудан кейін жолаушылар және экипаж мүшелері өмір сүру үшін күрестің жақсы аяқталуын көбінесе автономдық өмір сүру жағдайларында өмір сүру үшін күресуге экипаж мүшелерінің дайындығынан және осыған байланысты стрес жағдайларды жеңу біліктеріне байланысты.

3. Адам жоқ жерде авиациялық оқиға орнында жолаушылар және экипаждың тұруы бірінші күннен бастап адамдар үшін баспана құруға кірісуі тиіс, су және тамақ қорын жинау және есепке алу, экипаж және жолаушылар арасында міндеттерді бөлу, уақыт, қону әсерінің координаттарын, адамдар фамилиялары мен олардың күйлерін, су және азық жұмсау нормасын енгізетін журналды ашу, зақымданғандарға және ауруларға көмек көрсету, олардың күтуін ұйымдастыру.

4. Баспана құру, алау жағу.

Алау - ол жылу, ыстық тамақ, құрғақ киім және сигнал беру құралы.

Алауға отын кесілген және жарылған ағаштар, бұта, жүзгіш, ергежейлі ағаштар, шымтезек шымдары, итбалық және аю майы, шүберектер, резеңкі бөліктер және басқа жанғыш материалдар қызмет етуі мүмкін.

Алау жағу үшін желден қорғалған орынды іздеуі тиіс, әйтсе де, өртпен ұқыпсыз айналысудан орман немесе шымтезек өрттің пайда болу қаупін естен шығармау керек.

Жанармай, керосин немесе майларды пайдалануда жандырғыш сұйықтықты отқа құюға тыйым салынатынын есте сақтау керек.

5. Тұрақты тастауда:

1) алауды мұқият сөндіру;

2) тұтанған көмірдің үйіндісін жинау және оған су құю немесе топырақпен басып тастау.

6. Шөл жерлердегі суды бархан және дюн арасындағы төмен жерлерде, 1,5-2 м тереңдігінде ескі және кепкен өзен арналарында іздеуі тиіс. Су бөлу белгілері: жалаңаш шөл арасында жасыл көк өсімдіктер, күн батарда жәндіктер мен масалардың жиналуы, хайуанаттармен басылған жолдар болып табыла алады. Суды тастардан және металл заттарда тұрып қалған шықты жинау арқылы алуға болады.

7. Табиғи қайнарлар жоқ тайгада суды төменгі жерлерден іздеуге болады, ал шөлді қандыру үшін аққайын немесе ұлпа шырынын пайдалануға болады.

8. Арктикада суды ішу үшін пайдалануға болады:

1) өзендер, көлдер, кіші өзендер және қаршықтардан (шикілей ішуге болады);

2) суық жыл мезгілінде суды алу үшін көп жылғы қатқан мұз (көгілдір реңкі бар) немесе қалың омбылардағы қарды пайдалануға болады;

3) жасыл көк түсті жас теңіз мұзын пайдалануға қолайсыз.

9. Жергілікті бұлақтардан алынған суды пайдалануда төмендегілерді есепке алу тиіс:

1) ағынды қайнар бұлақтардың (өзендер, жылғалар) және атмосфералық жауын-шашындардағы суды қайнатпай пайдалануға болады;

2) тұрып қалған сулардан (тоған су, саз, көлдер) және тасталған

құдықтардағы су алдын-ала қайнатуды немесе жұқтырмауды (өңдеу үшін 0,5-0,7 л. суға пантационның 1-2 дәрмегі қажет) талап етеді. Жұқтырылмайтын су дәрі ерігеннен 30-40 мин. кейін ішуге жарамды.

10. Теңізде автономдық жүзу жағдайларында теңіз суын ішуге нақты тыйым салынады :

1) ішетін су қорын шық жинау және теңіз балықтарынан қысып алынған сұйықтың есебінен толықтыруға болады;

2) НАЗ (ЖАҚ) жиынтықтағы тұштықшы болғанда су ішетін бір жиынтықты пайдалануды 3,5 л. ішетін су жасауға болады.

11. Шөл дала (немесе теңіздегі жүзетін құралдарда) дененің су жоғалтуын азайту үшін :

1) бірінші тәулік бойында су пайдалануын болдырмау;

2) ыстық тәулік уақытында физикалық белсенділігін азайту;

3) күннен пана жасап алу және киімді шешпей көлеңке жерлерде тұру;

4) 500-600 мл. дейін су ішу, тәулік нормасын шектеу, ауызда көп ұстап, суды аз мөлшермен (50-100 мл) ішу;

5) пайдалануға жарамсыз суды киімді сулау үшін пайдалануға болады.

12. Азық-түліктің болуына қарамастан, бірінші күннен саят, балық аулау, өсімдіктер, жидектер, жапырақтар, гүлдер, саңырауқұлақ, жаңғақ, тамырлар, баданалар, түйнектер, борықтар, балдырлар және т.б. жинауды ұйымдастыру.

13. Табылған асты бірінші кезекте пайдаланып, бар болған азық-түлік қорын жұмсалмайтын қор ретінде ұстау. Жаңа жағдайларға ағза үйрену үшін бірінші тәулікте су және (тамақ) ас ішуден тартыну керек.

14. Асқа :

1) тұқым сүйектері мен шемішкелері;

2) пияз немесе сарымсақ сипатты иісі жоқ жуалар;

3) сынған жерде сүйрік шырынын шығаратын өсімдіктер;

4) жағымсыз иіс шығаратын саңырауқұлақтар;

5) бауыр, уылдырық, балық молоктары, сонымен қатар жағымсыз иісі және тайғақ сұр желгезектері бар балық еті пайдалануға ұсынылмайды;

б) сонымен қатар балықтың жеуге келмейтін белгісі: олардың денесінің ерекше формасы, тікенектер мен қатты пластинкалары бар қалың сүйектенген терісі, тотының тұмсығына ұқсас ауыз формасы, кішкене желгезек тесіктер, кейде мүлдем болмайтын кішкене іш жүзгіштері болып табылады.

15. Саят, балық аулау және тұқымдар мен басқа астық және емдік құралдар жинақтауды ұйымдастыруда экипаж мүшелері және жолаушылар білім мен біліктерімен, сонымен қатар жіп, сым, строптар, ілменшек, блесна, қармақ жібі және басқа қол астындағы құралдарымен пайдалана алу қажет.

16. Өмір сүру үшін күрестің кез-келген ең қиын жағдайларында тәулігіне кеміне бір рет ыстық тамақты дайындау қажет. Бұл мақсатқа консервілердің (астындағы) банкілерін, шелек, металл қораптардан және басқа қол астындағы құралдарды пайдалануға болады.

17. Автономдық өмір сүру кезінде қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша шаралар.

18. Баспана мөлшерін шектеп және оның жел мен су тимеуін қамтамасыз етіп (қажетті жел келуін қамтамасыз еткенде) паналарды құру кезінде физикалық күшті үнемдеу керек. Қауіпті жерлерде пана құрмау (үлкен құрғақ ағаштарға жақын аңғар астында, өзен жағасында, кепкен жылғалар ағысында және т.б.).

19. Апатқа ұшырағандардың қалыпты психологиялық күйін қамтамасыз ету үшін әр адам қолының бос болмауын қамтамасыз етуі тиіс. Бұл мақсатпен ұшақтар, кемелер, жерлер, балық топтары, құс үйлері және т.б. көріну жағдайына қоршаған кеңістікті бақылау үшін вахта ұйымдастырылады. Вахта ұзақтығы 2 сағаттан аспау керек.

20. Адамдар денсаулықтарын сақтау мақсатында:

1) салқын жыл мезгілінде салқындату және тоңудан сақтандыру, су киімді шешу, кептіру немесе сығу және қайта кию;

2) өте ыстық болса - басты жабу, киім шешпеу, жуыну, шаш пен киімді сулау, б а с қ а с у л ы т а ң ғ ы ш т ы қ о ю ;

3) жарық күн сәулелерінен (қар бетінде немесе судағы жарқылдар) көзді қарығудан сақтау. Ол үшін көзге жарық сүзгіш көзілдірік немесе жіңішке тіліктері бар таңғышты пайдалану керек.

21. Үрмелі салда болғанда оның сақталуын қамтамасыз ету тиіс. Ол үшін өткір заттарды арнайы орауда сақтау керек, ал оның аударылу жағдайында салды жоғалтпас үшін, оны үнемі сақтандыратын баулармен (фаламен) бірнеше жолаушылармен жалғанып ұстап тұру.

22. Акулалар шабуылын ескеру үшін:

1) суда тұрғанда киімді, әсіресе, аяқ киімді шешпеу, тезірек жүзу құралына көтерілу керек, онда қол мен аяқтың ретсіз қимылдауынан аулақ болып, қатты бір қ а л ы п т ы е с у л е р м е н ж ү з у ;

2) салда тұрғанда аяқ қолдарды борт сыртына түсірмеу және егер жақын жерде акулалар көрінсе, тамақ қалдықтары мен тұрмыстық қоқыстарды борт сыртына тастамау керек.

23. Экипаж мүшелері талу кезінде, жығылғанда, қан кеткенде, сынған кезде, дем ала алмай қалғанда, шығып кетуде (қолдың, буын, аяқтың, т.б.) күйде, қатты тоңып қалғанда, шамадан тыс жылынғанда, уланғанда және т.б. медициналық

көмекті көрсетуге дайын болу керек. Егер әуе кемесінің жолаушылары арасында медициналық қызметкерлер болса, онда оларды жарақаттанғандарға медициналық көмек көрсету үшін пайдалану керек.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

7-қосымша

**ЖІҚК және ҚПДТ дәрігерінің (фельдшері) сумкаларын
медициналық дәрі-дәрмек және мүлікпен қамтамасыз ету**

1. ЖІҚК және ҚПДТ дәрігерінің (фельдшері) сумкаларындағы
медициналық мүліктің құрамы:

N	Медициналық дәрі-дәрмек және мүліктер	Өлшем бірлігі	Саны
р / н			
1.	1мл ампуладағы иньекцияға арналған 0,1% атропин сульфат ерітіндісі	ампул	5
2.	Кетонал	қорап	2
3.	Шприц тубикте 1мл 2% промедол ерітіндісі	дана	2
4.	Анальгин 0,25, қорапта табл. _ 6	қорап	3
5.	Валидол 0,06, қорапта табл. _10	қорап	1
6.	Аммиак 10% ерітіндісі оплеткасымен	ампулада 1 мл ампул	5
7.	Димедрол 0,05 қорапта табл. _10	қорап	2
8.	Йод 5% спирт ерітіндісі оплеткасымен	1 мл-ден ампул	10
9.	Иньекцияға арналған кордиамин	ампулада 2 мл ампул	5
10.	1 мл ампуладағы 20% натрий ерітіндісі	кофейн бензонат ампул	5
11.	1 мл ампуладағы 1% любелин ерітіндісі	гидрохлорид ампул	5
12.	Натрий гидрокарбонаты	кг	0,1
13.	Натрий гидрокарбонаты табл. N 10	0,5, қорапта қорап	3

14.	Натрий хлориды	кг			0,1
15.	5 мл ампуладағы 0,5% новокаин ерітіндісі	инъекцияға арналған ампул			10
16.	Этил спирті	кг			0,5
17.	Оплеткасы бар 1 мл амилнитрит	ампуладағы ампул			5
18.	10 мл ампуладағы ерітіндісі	2,4% эуфиллин ампул			5
19.	Цифран	қорап			1
20.	Байлауыш (таңуға арналған)	дана			3
21.	Зарарсыздандырылған бинт (7 м x 14 см)	дана			5
22.	Зарарсыздандырылған бинт (5м x 10 см)	дана			10
23.	Гигроскопиялық медициналық мақта	кг			0,1
24.	Лейкопластырь (5м x 5 см)	дана			1
25.	Бактерицидті (4м x 10 см)	лейкопластырь дана			20
26.	Медициналық зарарсыздандырылған таңба пакеттері	жекеленген дана			3
27.	Медициналық үлкен таңу бинті	зарарсыздандырылған дана			4
28.	Медициналық кіші таңу бинті	зарарсыздандырылған дана			6
29.	Қан тоқтататын резеңкелі жгут	дана			2
30.	Қан тоқтататын тісті түзу (ұзындығы 160 мм) кесулері бар	N1 тістеуік дана			3
31.	Бір жағы өткір түзу қайшы (140 мм)	дана			1
32.	Жалпы қолдануға арналған 150 мм хирургиялық пинцет	ұзындығы дана			2
33.	Үлкен кремальерасы бар ауыз кеңейткіш	дана			1
34.	Ұшы өткір орташа скальпель	дана			2
35.	Стетофонендоскоп	дана			1
36.	Медициналық термометр	дана			1
37.	Қалталы электр қол шамы	дана			1
38.	Цилиндрлік резеңкелі катетер N16	уретральды дана			1
39.	Қолға арналған сым (баспалдақты) шина	дана			2
40.	Металдан жасалған түтік N1, диаметр 7 мм	трахеотомикалық дана			1
41.	Металдан жасалған	трахеотомикалық			

	түтік N4, диаметр 10 мм	дана	1
42.	Пластмассадан жасалған түтік N3, диаметр 10,3 мм	трахеотомикалық дана	1
43.	Пластмассадан жасалған түтік N4, диаметр 11,3 мм	трахеотомикалық дана	1
44.	Мохов-Шинкаренконың түтіктері	индикаторлық дана	5
45.	Шприц 2мл	дана	20
46.	Шприц 10мл	дана	20
47.	Тілге арналған шпатель	дана	1
48.	Кіші таңбалы жиынтық N2	дана	1
49.	Демалатын ТД-1 түтігі	дана	1
50.	АМБУ типті өкпеге қолдан апараты	дем беру дана	1
51.	Медициналық жамылғы НМ-1	дана	10

2. 1-49 т.т. көрсетілген мүлік контейнерге немесе десантшінің рюкзагына салынады.

3. 50-51 т.т. көрсетілген мүлік іздеу-құтқару әуе кемесінің бортында және ЖІҚК жабдығында орналасады.

4. Сумкаларды құрастыру кезінде медициналық аспаптар мен мүліктің саны толықтырылу мүмкін.

Қазақстан Республикасы

Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының

2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен

б е к і т і л г е н

8-қосымша

**Ауа райы ашық кезде жердегі объектілерді
көзбен шолып табу қашықтығы**

N	Бақылау объектісі	Жыл, тәулік мезгілі	Ұшу биіктігі, м	Табу қашықтығы, шақырым
1.	Бір адам (адамдар тобы)	қыста жазда	200	1,6 - 1,8
2.	Әуе кемесі	қыста және	200	2 - 4

			ж а з д а
3. От	түнде	300	8 - 12
4. Сөніп-жанып	түнде	300	2 - 4
	т ұ р а т ы н	ж а р ы қ ш а м	

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

9-қосымша

**Іздестіру-құтқару операцияларын жүргізгенде
пайдаланатын белгілер мен түзбелер**

1. Апатқа ұшырағандармен берілетін көзбен шолу белгілері
және дабылдары 1 кестеде берілген.
1 к е с т е

N	Дабылдар мен	Зілзалаға ұшыраған әуе кемесі экипаж мүшесімен
p/n	белгілердің мәні	берілетін дабыл немесе белгі
		Адам мүсінінің көмегімен Парашюттің көмегімен

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Ұшу оқиғасы болды, жарақат алғандар бар | Жатқан адамның мүсіні | Парашют күмбезі жерге дөңгеленіп жайылып, ортасында жатқан адамның мүсіні болады |
| 2. Азық-түлік, су, жылы киімдерді қажет етеміз | Отырған адамның мүсіні салынған | Парашют күмбезі үшбұрышты болып |
| 3. Қай жаққа жүру керек көрсетіңіз | Екі қолы жоғарыға көтеріліп кішкене екі мүсіні | Парашют күмбезі ұзындатып созылған жаққа созылған адам |
| 4. Осы жерге қонуға болады | Қолдарын алдыға қарай созып, тізерлеп отырған адам мүсіні | Парашют күмбезі шаршы болып жинақталған |

5. Көрсетілген жаққа Қонатын жаққа Парашют күмбезі "Т"
 қоныңыз бағытталып қолдарын қону түрінде
 алдыға созып тұрған жинақталған
 адам мүсіні
6. Бұл жерге қонуға Қолдары жоғары Парашют күмбезі крест
 болмайды көтеріліп, түрінде жинақталған
 айқастырылған адам
 мүсіні

2. Іздестіру-құтқару әуе кемелерімен берілетін көзбен шолу
 белгілері және дабылдары 2 кестеде келтірілген.
 2 к е с т е

N	Дабылдар мен	Іздестіру-құтқару әуе кемесі экипажымен
р/н	белгілердің	берілетін белгі немесе дабыл
	мағыналары	
		Әуе кемесі эволюциясымен Зымырандар көмегімен

1. Сізді көріп Горизонтальды жазықтықтың Жасыл зымыран
 тұрмын шұғыл бұрылысы (табылған
 адамдардың үстінен
 айналу)
2. Көмекті Горизонтальды жазықтықта Қызыл зымыран
 орныңызда сегіз тәрізді ұшу
 күтіңіз, сізге
 әуе кемесі
 келеді
3. Көрсетілген Жүру бағытын зілзалаға Сары зымыран
 бағытпен ұшыраған адамдардың
 жүріңіз үстінен ұшақ ұшуымен
 көрсету
4. Сізді ұқтым Қанаттан қанатқа тербелу Ақ зымыран
5. Сізді ұқпадым Жылан тәрізді ұшу Екі қызыл зымыран
6. Қону бағытын Шұғыл-бұрылыстың кезекті Екі жасыл зымыран
 және орнын шүйілуі
 көрсетіңіз

3. Іздестіру-құтқару кезінде қолданылатын "Жер-Ауа" көзбен
 шолу халықаралық белгілері 3 кестеде келтірілген.

N р / н	Белгінің мәні	Белгі
1.	Көмек қажет	V
2.	Дәрігерлік көмек қажет	X
3.	Жоқ немесе жағымсыз	N
4.	Иә немесе жағымды	Y
5.	Осы бағытта қозғаламыз.	^
6.	Операциялар аяқталды	 LLL
7.	Біз барлық адамдарды таптық	<u>LL</u>
8.	Біз тек бірнеше адамды ғана таптық	++
9.	Біз іздестіруді жалғастыра және базаға қайтып ораламыз	алмаймыз XX
10.	Екі топқа бөліндік. Әрқайсысы көрсетілген бағытпен жүреді	\--> <--\
11.	Әуе кемесі осы бағытта екендігі туралы мәліметтер	--> --> алынды
12.	Ештеңе таппадық. Іздестіруді жалғастырамыз	NN

4. Белгілердің мөлшері 2,5 м-ден артық болмау керек және оларды ең жоғары дәрежеде белгілі етіп жасау керек.

Белгілер мата жолағы, парашют материалы, ағаш, тас уыстары көмегімен салыну мүмкін. Жер бетінде белгілерді қою топырақты тегістеу жолымен, жоғарғы жағын маймен, уранинмен бояу т.б. сырлауымен орындалу мүмкін.

Белгіге сигналды зымыранның, түтіннің, жарықтың түсуімен, радио көмегімен назар аудартуға болады.

5. Егер жерден берілетін белгілер әуе кемесінің экипажына түсінікті болса, онда ол келесі сигналдарды беру керек:

- 1) күндізгі жарықта - әуе кемесінің қанаттарымен қозғалу;
- 2) қараңғылық түскен кезде - отырғызатын фаралардың екі рет қосылуы және өшірілуі; егер әуе кемесі онымен жабдықталмаса, аэронавигациялық оттың екі рет қосылуы және өшірілуі.

Жоғарыда көрсетілген белгілердің жоқ болуы жерден берілген белгі түсініксіз дегенді білдіреді.

6. ІҚЖ теңізде орындау кезінде төмендегі белгілер көрсетілу мүмкін:

- 1) егер әуе кемесі экипажына апатқа ұшыраған әуе немесе су бетіндегі кемеге

бағытталу өтінішін су бетіндегі кемеге беру керек болса, онда әуе кемесінің экипажы мына маневрлерді көрсету керек:

судағы кеме үстінен ең жоқ дегенде бір рет айналым жасау;
су бетіндегі кеме бағыты шағын биіктікте оның мұрындық бөлігі алдынан қиып өту және қанаттармен тербелуді орындау, жапқыштың ашылу мен жабылуын немесе винт адымының өзгерісін орындау;

су бетіндегі кеме жүру тиіс бағытқа шығу керек;

2) егер 1 тт. көрсетілген оған арналған сигнал су бетіндегі кеме көмегі енді талап етілмесе, онда әуе кемесінің экипажы аласа биіктікте су бетіндегі кемеге жақын бас бөлігінде кильватер сызығын қиып өту керек және қанаттармен тербелуді орындау, жапқыштың ашылу мен жабылуын немесе винт адымының өзгеруін орындау керек;

3) су бетіндегі кеме экипажы 1 тт. көрсетілген сигналды алғанын мақұлдауға төменде көрсетілген сигналдарды беру керек:

ақ және қызыл тік сызықтары бар кодты белгіні аяғына дейін жоғары көтеру (бұл сигнал түсінікті дегенді білдіреді);

Морзе коды бойынша "Т" әріп қатарын сигналды фонарь көмегімен беру;
бағытты өзгерту және әуе кемесінің ізіне түсу.

7. Берілген нұсқауды орындай алмаған жағдайда су бетіндегі кеме:

1) халықаралық "N" туын көтереді (шахмат тақтасы түріндегі көк және ақ шаршылар);

2) Морзе коды бойынша "N" әріп қатарын сигналды фонарь көмегімен береді.

8. Көзбен шолып белгі беру құрал-жабдықтары пиротехникалық, жарық-техникалық, дыбыстық және түсті болады:

1) пиротехникалық құрал-жабдықтарға зымыранның әр түрлері және сигналды оқтар жатады;

2) жарықтехникалық құрал-жабдықтарға тиісуге болмайтын апаттық қорлардың (бұдан әрі - ТАҚ) және үрлемелі құтқару құралдардың жиынтығына кіретін сигналды айналар және қол шамдарының және сигналды лампалардың әртүрлісі жатады;

3) дыбыстық құрал-жабдықтарға дыбысты ракеталар және ысқырықшалар жатады;

4) түсті құрал-жабдықтарға қоршаған ортаны контрасты түске бояуға арналған химиялық заттар жатады.

9. Түнгі және күндізгі әрекеттегі белгі оқ (бұдан әрі - ТКБО) тәуліктің кез келген уақытында қолданылу мүмкін. Ол екі бөліктен тұрады: оның біреуі қызыл түсті отпен, ал басқасы - сарғыш түтін шығаратын отпен жанады. Әр бөліктің жану уақыты 30 с құрайды. Түнде оттың және күндіз түтіннің көріну алыстығы

т ө м е н д е г і г е

ж е т е д і :

- 1) 500 м биіктіктен - түнде 25-30 шақырым және күндіз 8-10 шақырым;
- 2) су бетіндегі кемеден 20 шақырым түнде және 6 шақырым күндіз.

Оқты әрекетке келтіру үшін қақпағын ашу керек, бауын тартып және шығарылған қолда баудың аяғындағы сақинасын тез арада тартып қалу керек.

ТКБО оқтың түнгі бөлігінің қақпағында ою бар. Жағылған оқты желдің 15-75^о бұрышы бойынша шығарылған қолда ұстау керек. Оқ жалынының балку жабдығының зақымдануынан аулақ болу үшін оны су үстінде ұстау қажет.

10. РПСР-40К маркасы қызыл түсті оқ - күндізгі және түнгі уақытта сигналдарды беру үшін қызмет етеді. Сигналды оқты пайдалану ережесі
п а т р о н д а к ө р с е т і л г е н .

Атуға икемделген қондырғы қызыл түсті сигналды оқ апатқа ұшыраған экипаждың орналасу жерін анықтау мақсатында іздеу-құтқару әуе кемелеріне сигнал беру үшін арналған. Атуға икемделген қондырғы бір жағында сигналды оқты бұрау үшін резбінің тесігі бар металды стержень түрдегі автокалам, қондырғы корпусында ұрғышы бар жауынгерлік серіппе және оқтауға арналған
қ о н д ы р ғ ы к ұ р ы л ғ а н .

Ату үшін икемдеу қондырғы және сигналды оқтар қорапшаға немесе чехолға
қ а п т а л а д ы .

11. Белгі айна күн сәулесімен шағылысатын жарық сигналын беру үшін арналған (күн зайчигі түрінде). Айна полирленген жазық беті бар булаттан жасалады. "Зайчикті" ұстау алыстығы НАЗ жинағынан берілген айнамен 14 шақырымға жетеді, топтық қайық жиынтығынан - 37 шақырымға жетеді.

Ұшаққа "Зайчикті" келтіру айнаның артқы бетінде берілген нұсқаулыққа
с ә й к е с о р ы н д а л а д ы .

12. Белгі бояғыш - суға түскен кезінде күндіз үлкен сары-жасыл түсті, ал түнде ашық-жасыл флюореситті дақты бейнелейтін, әуеден жақсы көрінетін ұнтақ. Оның көмегімен қарды да бояуға болады, ол үшін қарға ұнтақты шашу керек. Бояғыштың көмегімен қар бетіне әртүрлі белгілерді қоюға болады.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының

2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен

б е к і т і л г е н

АҚЖ негізгі кезеңдеріндегі АҚК жасақтарының сандық нормативтері, құрамы мен қызметтері

1. АҚК жасағының сандық нормативтері.

1 к е с т е

N р/н	УТПЗ бойынша әуеалаңның категориясы	Барлық адам	Штаттағы топтар саны, адам	Штаттық емес топтардың саны, адам	Барлығы, кемінде	ИАҚ қызметі	Әуеалаң ТҰҚ	Меди. циналық қызмет
1.	1	11	4	7	3-5	-	1-2	1-2
2.	2	11	4	7	3-5	-	1-2	1-2
3.	3	11	4	7	3-5	-	1-2	1-2
4.	4	20	8	12	5-7	1-3	2-3	2-3
5.	5	24	8	16	6-8	2-4	3-4	2-3
6.	6	35	12	23	10-13	3-4	4-5	3-4
7.	7	43	12	31	13-16	4-5	6-7	4-5
8.	8	55	16	39	17-21	5-7	8-10	4-5
9.	9	72	20	52	22-26	10-12	10-12	4-5

2. АҚК жасақтарының саны мен қызметтері.

2 к е с т е

N р/н	АҚК жасақтары	УТПЗ бойынша әуеалаңның категориясы									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1.	Өрт сөндіру - құтқару	4	4	4	8	8	12	12	16	20	ӨК-дегі өртті сөндіру
2.	ИАҚ	2	2	2	2	2	2	2	2	2	ӨК-дегі салондарды желдету
3.	Өрт сөндіру - құтқару	3	3	3	7	7	10	10	13	16	ӨК-нен адамдарды көшіру
4.	ИАҚ	4	4	4	3-5	4-6	8-11	11-14	15-19	20-24	
5.	Әуеалаң қызметі	-	-	-	1-3	2-4	3-4	4-6	2-4	1-3	
6.	ТҰҚ	-	-	-	1-2	1-2	1-2	-	-	-	

	Алғашқы дәрігерлік көмек көрсету								
7. Медициналық	1-2	1-2	1-2	1-3	2-3	3-4	4-5	4-5	4-5
	қ ы з м е т і								
8. ТҰҚ	1-2	1-2	1-2	1-2	3-4	6-8	8-10	10-12	-
9. Әуеалаң қызметі	-	-	-	-	-	-	3-5	9-10	-

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

11-қосымша

**Құрал-саймандар және мүлікпен
автотіркеме-фургонды жабдықтау**

1. Ж а б д ы қ т а у т а б е л і :

N р / н	Мүліктердің атаулары	Өлшем бірлігі	Саны
1.	Зембіл (әуе кемесі түріне байланысты)	дана	Әуе кемесінің ең көп жолаушылар сыйымдылығынан 50%
2.	Қалқандар (өлшемдері оларды керек)	дана	10
3.	Крамер	сатылы	шиналарының ж и н а ғ ы
	100 x 10	дана	Әуе кемесінің ең көп жолаушылар сыйымдылығынан 30%
	75 x 7 см	дана	Әуе кемесінің ең көп жолаушылар сыйымдылығынан 30%
4.	Брезент кенеп 10x2м	дана	2
5.	Жылы көрпе (жамылғыш)	дана	20
6.	Қазықтары бар шатырлар	дана	2

7.	Маусымдық киімдерінің	кезекші жинағы	
	(етіктер, плацтар)	Жинақ	2
8.	Электр қолшамы	дана	2
9.	Жиналмалы стол	дана	2
10.	Жиналмалы орындықтар	дана	8

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

12-қосымша

**Дәрі-дәрмектер, құралдар және таңу материалдармен
чемодан-жиынтықтың жабдықталуы**

1. Чемодан-жиынтықтың іші:

N р/н	Дәрі-дәрмектер, құралдардың және таңба материалдардың атаулары	Өлшем бірлігі	Саны
1.	Ампуладағы йод ертіндісі	ампул	20
2.	Ампуладағы нашатыр спирті	ампул	10
3.	Ректификат спирті	г	100
4.	1% морфий ертіндісі	ампул	5
5.	2% промедол ертіндісі	ампул	5
6.	5% эфедрин ертіндісі	ампул	10
7.	25% кордиамин ертіндісі	ампул	10
8.	0,5% димедрол ертіндісі	ампул	5
9.	Поликлаген (және оған ұқсас)	дана	2
10.	Инфузияға арналған пайдаланатын жүйе	бір рет дана	1
11.	Қолдан дем беруге арналған ауа жібергіш	дана	1
12.	Қан тоқтататын жгут	дана	2
13.	Ауызкеңейткіш	дана	1
14.	Тілұстағыш	дана	1
15.	Тілдің ауа жібермеген кездегі		

профилактикасы үшін		кәдімгі	ауа
жібергіштер (ересектер мен балаларға)		дана	2
16. Қайшы		дана	1
17. Ұшы өткір скальпель 150 мм		дана	1
18. Жалпы қолдануға арналған хирургиялық пинцет	150 мм	дана	3
19. Қан тоқтататын бір және екі тісті және қисық тісті тістеуіш N1 (160 мм)		дана	5
20. Бір рет қолданылатын 5 мл шприцтер		дана	10
21. Гигроскопиялық мақта зарарсыздандырылған	250 гр	қорап	2
22. Бинттер 5мх10см зарарсыздандырылған		дана	20
23. Бинттер 7мх14см зарарсыздандырылған		дана	20
24. Жекеленген таңба пакеттер		дана	20
25. Зарарсыздандырылған 83 х 45 см		салфеткалар қорап	2
26. Түйрегіші бар байлауыштар		дана	15
27. Зарарсыздандырылған орамал		дана	8
28. Зарарсыздандырылмаған ақ жайма		дана	4
29. Лейкопластырь		дана	2
30. Қарындашы бар блокнот		дана	1
31. Батарейкалары бар электрлі қол шам		дана	1
32. Жарақаттанғандарды топтау үшін карточкалар		дана	10
33. Көліктік шиналардың жинағы:			
сатылы Крамер шинасы 100х100 см		дана	10
фанерлі шина 100х2,5 см		дана	10
34. Сатылы Крамер шинасы 75х7 см		дана	10
фанерлі шина 50х12,5 см		дана	10

2. Дәрі-дәрмектері, құралдары мен таңба материалдары бар чемодан-жиынтық медициналық топтың бір адамына екі чемодан есебінен жабдықталады. Әр чемодан-жиынтық 10 жарақат алғандарға медициналық көмек көрсетуге есептелген.

3. Чемодан-жиынтықтар әуежайдың медициналық пунктінде пломбалаңған орында сақталады. Чемоданға медикаменттердің шығу мерзімі көрсетілген және құралдардың зарарсыздандырылғаны туралы тізімі салынады. Жиынтықтардың күйі, олардың жинақталу жағдайы ай сайын медициналық пункт жетекшісі тексеру туралы белгісімен, медициналық

қызмет басшысымен - жарты жылда бір рет бақыланады.

4. Шиналар дайындалған түрде - клеенка немесе брезентті чехолда чемодан-жиынтығымен сақталады.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

13-қосымша

**Әуежайдың апаттық-құтқару жасақтары үшін
автомобильдік көлікті беру типтік жоспары**

N р/н	Көлік түрі (маркасы)	Көлік саны	Келетін жері	Уақыт нормасы	Беруге жауапты адам
1	2	3	4	5	6
1.	Старттық өрт автомо- бильдер (автомобиль- дер саны әуеайлақ өртке қарсы дың талап деңгейіне байланысты)	4	АҚК жиналу	3 мин	ІҚТ бастығы орны немесе АО орны қорғау. ететін
2.	Санитарлық автокөлік	1 сондай	6 мин	МСБ басшысы	
3.	автокөлік	1 сондай	І л е с і п	5 мин	ж ү р е т і н
4.	Автолифт	2 сондай	8 мин	АҚЖ басшысы	
5.	Автопоезд	3 сондай	8 мин	АҚК бастығы	
6.	Автосаты	1 сондай	8 мин	ИАҚ бастығы	
7.	Жүк көлігі	5 сондай	10 мин	АҚК басшысы	
8.	дәрісалғыш	2 сондай	А п а т т ы қ	8 мин	т е х н и к а л ы қ
9.	Суқұйғыш	1 сондай	8 мин	АҚ бастығы	
10.	Тартқыштар	5 сондай	8 мин	АҚК бастығы	
11.	Отынды құю үшін ТЗ	3 сондай	8 мин	АҚК бастығы	
12.	Самосвалдар	3 сондай	15 мин	АҚК бастығы	
13.	Т-130 тракторы	2 сондай	15 мин	ЖҚБ бастығы	

14. Байланыс және жарықтандыру автокөлігі 1 сондай 8 мин ҰИАҚКЕК

Әуежай ҰИАҚКЕК бастығы _____

(қолы) (Ф.А.Ж.)

" ____ " _____ 20 ____ ж.

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

14-қосымша

**"Дабыл" сигналын хабарлау кезінен
АҚК жасақтарының келу нормативтік уақыты**

N р/н	АҚК жасағының атауы	Келу нормативтік уақыты, мин
	Өр ҰҚЖ жандарына дейінгі аралық шегінде	Ұшу немесе қону курсы бойынша 1000 м-ден әр ҰҚЖ жанынан қашықтаған н ү к т е г е
1.	Өрт-құтқару	3 5
2.	Медициналық	6 8
3.	АҚК басқа	8 10

ж а с а ғ ы

Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының
2004 жылғы 26 қазандағы N 203
"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен
б е к і т і л г е н

15-қосымша

**Әуежайдың апаттық-құтқару командасының
жасақтарына жариялау типтік сұлбасы**

1.	Қалындық, см	5	5	5	5
2.	Ұзындық, м	600	150	150	150
3.	Ені, м	12	12	24	24

Қазақстан Республикасы

Көлік және коммуникация министрлігінің
Азаматтық авиация комитеті төрағасының

2004 жылғы 26 қазандағы N 203

"Авиациялық іздестіру-құтқару жұмыстарын
жүргізу ережесі туралы" бұйрығымен

б е к і т і л г е н

17-қосымша

Азаматтық авиация әуеайлақтарында түрлі апаттық жағдайлардағы әуе кемелерінде өртті сөндіруге қойылатын ұсыныстар 1 Тарау. Жалпы ережелер

1. Азаматтық авиация әуеайлақтарында түрлі апаттық жағдайларда әуе кемелеріндегі өртті сөндіруге қойылатын осы ұсыныстар (бұдан әрі - Ұсыныстар) авиациялық оқиғаларда АҚЖ ұйымдастыру және жүргізумен, жеке алғанда өртке қарсы қызметі мен әуе кемесінде өрт сөндіру мәселелерімен айналысатын азаматтық авиация ұйымдары лауазымдық тұлғалары мен жеке құрамы пайдалану үшін арналған құжат болып табылады.

2 . Ұ с ы н ы с т а р :

1) АПЖН ҚР-99 талаптары, ХААҰ Ұсынылатын тәжірибесіне және Стандарттарға жауап беретін әуеайлақтық өрт сөндіру техника мен құралдары оңтайлы құрамын құрастыруында;

2) әуежайларды сертификаттау жөніндегі материалдарды дайындауда;

3) әуежайлардағы іздестіру және АҚЖ жүргізуді реттейтін құжаттарды ж а с а у д а ;

4) АҚЖ жүргізуге тартылатын өрт-құтқару топтарының жеке құрамын, әуежай басқа қызметтерінің қызметкерлері оқытуын ұйымдастыру және жүргізу мақсатында пайдаланылады.

3. Ұсыныстарда әуе кемелеріндегі өрт даму ерекшеліктері көрсетілген, азаматтық авиация әуежайларында өрт техника мен құралдарға қойылатын талаптар, әуе кемелерінде өрт сөндіруде және АҚЖ жүргізуде өрт-құтқару жасақтарының іс-әрекеттері баяндалған және түсіндірілген.

4. Әр түрлі өрттерді сөндіру, түтінді жою және өрт кезінде әуе кемесінің салондары мен кабиналарын желдету бойынша ұсыныстар жасалған.

2 Тарау. Әуе кемелеріндегі өрттің даму ерекшеліктері

5. Әуе кемесінде өрттің шыққан орны мен жанғыш заттың негізгі салмағының сипатына қарай өрттің мынадай түрлері болады:

- 1) төгілген әуе отын;
- 2) фюзеляж ішіндегі;
- 3) күштік қондырғының;
- 4) жерге қону органдарының.

6. Нақты жағдайда өрттің барлық немесе жеке түрлері бір мезгілде сәйкес келу де мүмкін. Мәселен, әуе кемесінің астына төгілген отынның өртенуі фюзеляж ішінің немесе шассидің өртенуіне алып келу мүмкін.

7. Жердегі әуе кемесінде болатын жоғарыда көрсетілген өрт түрлерінің әрқайсысының өзіндік ерекшеліктері болатынын, әуе кемесіндегі өртті сөндіруді ұйымдастыруда және сөндірудің ең оңтайлы тәсілдерін таңдау кезінде ескеру қажет.

&1. Төгілген авиаотында әуе кемелерінің өртенуі

8. Әуе кемесіндегі өрттің бұл түрі негізгі жанғыш материал болып табылатын әуеотынның апаттық әуе кемесі жанына жүздеген және мыңдаған шаршы метр болатын үлкен көлемге төгілу мүмкіндігімен байланысты болады. Бұл ретте, отын жүйесінің бұзылу сипатына, әуе кемесі орналасуына және бетінің рельефіне байланысты әуе кемесінің планеріне қатысты отынның төгілуі бір жақты немесе екі жақты болу мүмкін. Өртті сөндіру және апатқа ұшырағандарды құтқару үшін ең қауіпті және күрделісі төгілген авиаотынның екі жақты өртену болып табылады.

9. Төгілген әуеотынның өртенуі, ереже бойынша әуе кемесі планері барлық көлемі бойынша жанудың үлкен өлшеммен, өте тез тарауымен, өте жоғары жылдамдықпен, жану аумағында үлкен қызумен (1000 ° С-тан артық) сипатталады. Бұндай өрт фюзеляж қаптамасының тез жануына алып келетін үлкен жылу ағымдарының ұшақ фюзеляжына әсер етуіне алып келеді. Төгілген отын жанғаннан 2-3 минуттан кейін-ақ, ал жекелеген жағдайларда, одан да бұрын, фюзеляж қаптамасы өртеніп, өрт жолаушылар салондарына, экипаж кабинасы мен әуе кемесінің басқа да бөлмелеріне таралады. Соның нәтижесінде салондар мен кабиналар ішіндегі қызу күрт көтеріледі, өте көп уланғыш заттар бөлінетін синтетикалық декоративтік-өңдеу материалдары мен құрама материалдардың еруі мен жануы басталады.

10. Төгілген отынның өрті отын бактарына әсер ете отырып, отынның ағуымен байланысты олардың қосымша бұзылуына және жанудың күшеюіне алып келеді. Кей жағдайларда төгілген отынның өрті әуе кемесінің отын бактарының жарылысына алып келу мүмкін.

11. Жолаушылар мен экипаж мүшелері үшін ең қауіптісі отын мен факелдің лапылдап жанып жолаушылар салоны ішінің жануына алып келетін фюзеляждағы отын бактарының жарылысы болып табылады. Бейтарап газбен толтырылған фюзеляж бактарының жердегі өрт кезінде жарылу іс жүзінде жойылады.

12. Бактардың жұмсақ қанаттарының жарылысы жергілікті сипатында болады, әуе кемесі құрылымындағы бөліктердің жан-жаққа шашуына және отын төгілуіне әкелмейді. Бұл кезде жану өңіріне отынның ағу есебінен жарылыспен болатын өрттің кейінгі күшеюі қауіп туғызады.

13. Кессон қанаттарындағы бактардың жарылуы қираған отын бактардан оның келесі ағуымен үлкен отын санын бір уақытта лақтыру және құрылым сынығының жан-жаққа ұшып кетуіне әкеледі, қанат құрылымы мен отын жүйесінің қирауын ілесіп әкеледі. Құрылым қираған бөлігінің негізгі салмағы қанаттың жоғарғы бетіне көлденең лақтырылады және шашылу 25 м-ге дейін болады.

14. Төгілген отынның өртінде қанаттардағы бактардың жарылыстары жану басталған соң 60 сек кейін болу мүмкін.

&2. Фюзеляж ішіндегі өрттер

15. Әуе кемесі бөліктері ішіндегі өрттер, жеке алғанда, жолаушылар салондары мен кабинада, жабық кеңістігіндегі өрттерге жатады. Осындай өрттерде негізгі жанар жүктеу пластмасс бұйымдар, электроөткізгіш, кілем жамылғы, өзімен жасанды және табиғи материалдар креслолардың толығы мен сыртқы көрсететін интерьер құрамалық бөліктері мен декоративті әшекейлеу болып табылады.

16. Фюзеляж ішіндегі өрт үшін бөлменің үлкен түтінін болдыртатын, жай бөлменің үстіңгі жағындағы температурасының тез, және еден аралығында ақырын жоғарлауына алып келетін өрттің шағын мөлшері тән. Тұрақтанған жану кезінде (2-3 минуттан кейін) төбе аралығындағы температура орта мөлшері еден аралығындағы температурадан 2-3 есе артады. Тұрақталған жанудағы орта мөлшерлі температура (қаптаманың жануы кезіне дейін) ережедегідей 250 °С-ден аспайды және төмендеуге бірнеше бетарыс болады. Өрт жалын көрінбейтін түтіндік сипатын алады, алайда ол жанар жүктеудің толық жанып шыққанынша қоймайды. Жану қабырғалар, төбелер бетімен, жолаушының

креслоларымен өтеді, бірақ кабина мен салондардың ең төбелерінен ағатын әшекейлеу және құрамалық элементтерінен еріген синтетикалық материалдардың тамшылары есебінде салон көлемінде де болу мүмкін.

17. Қаптамалар өртенуінде фюзеляж ішіндегі өрт әдетте ашық оттың шыққанынша күшейеді және температура өседі (900 ° C-қа дейін). Жоғары температура жолаушы креслоалары кейбір түрінің құрамына енетін магний қосындыларының еруіне және жануына әкелу мүмкін, ол өрт сөндіруді қиындатады.

18. Фюзеляж ішіндегі өрттерде жанып жатқан кеме бортында болған адамдар үшін негізгі қауіп туғыздыратын жану заттары мен жанар материалдарының термикалық бөлінуі, уланған заттардың сұйықталуының тез өсуі болады.

19. Әуе кемесінің фюзеляжы ішіндегі өрттің сипаты оның орналасу жерін анықтау қиындығы мен өрт көзіне қиын жетумен байланысты оның сөндіру қиындығында анықтайды.

&3. Күштік қондырғының өрттері

20. Әуе кемесіндегі күштік қондырғысының өртіне қозғалтқыштар, жіберу жүйесі, май жүйесі, қозғалтқыштар басқару агрегаттары, отын жүйесі элементтерінің жануы жатады. Негізгі жанар материал авиациялық отын болып табылады.

21. Алдыңғы сатыда қозғалтқыштардың өрттері жергілікті сипатында болады және капот астындағы кеңістік көлеммен шектеледі. Қозғалтқыштар мен олардың жүйелеріндегі өрттің дамуы сынап бағанасының тез өсуімен (жану өңірінде 1000 ° C дейін) және жылдам өтуімен сипатталады. Капот астының кеңістігіндегі өртте өртке қарсы қалқалар жанып кету мүмкін және бұл от таралуына әкеледі. Қозғалтқыштардың қанаттарында орналасқанда от отындық бактарға ауысу мүмкін. Қозғалтқыштардың құйрық бөлігінде орналасуында өрт әуе кемесінің фюзеляж ішіне таралады.

22. Қозғалтқыштағы және капот астының кеңістігіндегі өрт шапалақ пен жанып жатқан отынның лақтыруымен ілесіп кету мүмкін.

&4. Қону органдарының өрттері

23. Қону органдарының өрті (шасси, тежегіш жүйесі) басты ретте үш түрлі материалдар жануымен байланысты: резиналар, гидравликалық сұйықтар және магний қоспалар.

24. Шассидің өрті ұшақтардың жоғарылатылған жылдамдығымен қонуында немесе шұғыл тежеуде пайда болады. Шассидің өрті олардың істен шығу мен бұзылу себебінен, сонымен қатар төгілген отынның өртінен де болу мүмкін.

25. Қону органдарының ең жиі кездесетін өртінің бірі шассидің гидравликалық жүйесінің қирауында гидравликалық сұйықтықтың жануы болып табылады. Осы кезде резинкенің жануына, ал содан кейін шасси арбасы дөңгелегінің барабандарындағы магний қоспаларының жануына, алып келетін жоғары температура дамиды. Гидравликалық сұйықтықтың өрті жылдам өтеді және гидравликалық цилиндрлер, гидравликалық аккумулятор мен шассидің гандоласындағы балондардың ажырауына әкелу мүмкін. Дөңгелек резинкенің жануы пневматиктің ажырауына әкелу мүмкін.

26. Әуе кемесінің жылдамдығын арттырып қону немесе шұғыл тежеуінде резинкенің бұзылуы және магний қоспаларының жануы болу мүмкін. Магний қоспалары гидравликалық сұйықтық немесе авиаотынның жануында да жану мүмкін. Әдетте, ол осындай өрттің басталуынан 6-8 минуттен кейін болады.

27. Магний қоспалары өртінің өктем сипат белгісі қатты ақ жарығы, жанар металдардың болуы және ақ қалың түтіннің көрінуі болып табылады. Магний қоспалары жану өңірінде өте биік сынап бағанасы дамиды (3000 °С-қа дейін).

28. Негізінде қазіргі жолаушылар ұшақтарының шасси қанаттардың астында орналасады және резина немесе гидравликалық сұйықтықтың жануында жалыны жеңіл еритін алюминий қоспаларынан жасалған қанат құрылысына әсер етеді, қону органдарының жануы сонымен қауіпті. Өйткені қанаттарда отынның негізгі мөлшері орналасады, сондықтан қанаттардың қирауы отын төгілуіне және өлшемдердің қатты көбеюі мен өрттің жиілігіне әкелу мүмкін.

&5. Әуе кемесіндегі өртті сөндіруде және жолаушылар мен экипажды құтқарудағы іс-әрекеттердің жалпы тәртібі

29. Әуе кемесіндегі өртті сөндіруде апаттық-құтқару топтарының жеке құрамы жауынгерлік әрекеттерінің тәртібі нақты апаттық жағдайдың шарттарымен белгіленеді. Азаматтық авиация ұйымында өрт сөндіру тактикалық сұлбаны жаттықтыру және нақты әуеайлақта ұшуларды орындайтын әуе кемелеріне қатысты апаттық жағдайдың әр ерекше оқиға үшін құтқару жұмыстарын жүргізу керек.

30. Әр сұлба бойынша пайдаланатын өрт сөндіру-құтқару топтарының күштері мен құралдарының саны, олардың орналасуын, әрекет тәртібін бағалау тиіс. Өртүрлі жағдайда әуе кемесіндегі өрт сөндіру төмендегі негізгі м а қ с а т т а р ы н а н ш ы ғ у к е р е к :

1) өте аз уақыт ішінде өртті оқшаулау жолымен және апат кешіп отырғандарды әуе кемесінен көшіру жолымен және жанып жатқан әуе кемесінің жолаушылары мен экипажын құтқару жағдайын қамтамасыз ету;

2) әуе кемесіндегі өртті толық жою.

31. Өрт сөндіру-құтқару топтарының жеке құрамының негізгі қызметтері әуе кемесінде өртті сөндіру және апаттық-құтқару командасының басқа топтарымен бірігіп апаттық әуе кемесінен адамдарды көшіру болып табылатындығын ескеру керек. Апаттық-құтқару топтары мүмкіндігінше авиациялық оқиғаның орнында зардап шеккендерге бірінші көмек көрсетуге де қатысады.

&6. Өрт сөндіру жасағының жеке құрамына хабарлау, жинау, өрт сөндіру көліктеріне отырғызу және оқиға болған жерге жүріп кету

32. Өрт сөндіру жасағына хабарлау "Дабыл" белгісін беру арқылы жүргізіледі. Оқиға туралы хабарлама дауыстап сөйлеу байланысы немесе өрт сөндіру автокөліктерімен радиобайланыс арқылы хабарланады. Мақсаттағы іс-қимылдарды орындау үшін ақпаратта, оқиға болған жері мен әуе кемесі типі жөнінде мәліметтер болу керек. Кезең өртті сөндіруге бөлінген өрт сөндіру көліктері мен басқа да құралдардың оқиға болған жерге жүріп кетуімен аяқталады.

33. Екінші кезеңге өрт сөндіру көліктерінің жанып жатқан әуе кемесіне қарай жүру енгізіледі. Автокөліктер қозғалысы өте жоғары жылдамдықта орындалады. Жүргізушілер жанып жатқан әуе кемесінің орналасқан әуеайлақ аумағына баратын қозғалыстың ең оңтайлы бағытын білу керек. Өрт сөндіру жасағының жеке құрамы апаттық әуе кемесіне қарай қозғалу және жақындау барысында өрт сөндіргіш құралдарын жұмысқа дайындайды, өртті барлау жүргізіледі және өртті сөндіру үшін бастапқы позициялар таңдап алынады. Өртке барлау жүргізуде және бастапқы позицияларды таңдауда өрттің негізгі ошақтары фюзеляжға қатысты қалай орналасқанына, онда жарылған жерлерінің болуына, жолаушылар мен экипажды шұғыл шығару мүмкіндіктеріне ерекше көңіл бөлінеді. Бұл кезең бастапқы жерлерді таңдаумен аяқталады.

34. Үшінші кезең ең жауапты болып табылады. Онда төгілген отынның өртін сөндіру (оқшаулау) жүргізіледі, бұл ретте өте қысқа уақыт ішінде 90-95 % ауданның өртін сөндіру қамтамасыз етіледі, ол:

1) бірінші кезекте салондар мен экипаж кабинасында әуе кемесі фюзеляжының әрі қарай қызуын болдырмау;

2) апаттық ұшақтан адамдарды шығаруды жүргізу мақсатымен әуе кемесінің негізгі және қосымша шығу есіктеріне құтқарушылар өту үшін жолдарды жасауға рұқсат етеді.

35. Өрт сөндіруде мынадай ережелерді басшылыққа алу керек:

- 1) барлық күш жігерді шешуші бағытта жұмылдыру;
- 2) өрт сөндіруде үзілісті болдырмау керек;
- 3) өрт сөндіру үшін қолда бар барлық құралдарды пайдалану.

36. Бірінші кезекте төгілген авиаотынның өртін өшіру үшін от сөндіргіш құралдарын берудің ең өнімді құрал-жабдықтары (лафеттік стволдар, ұшақтағы өртті сөндіру қондырғылары (бұдан әрі - ҰӨСК)) қолданылады.

37. Сонымен бірге, от сөндіру құрамдарының қорлары шектеулі екендігін ескеріп, шағын өрт ошақтарын сөндіру қол бағандарымен орындау тиіс.

38. Төгілген авиаотынның өртін шектеумен қатар жең сызықтарын жүргізу орынды. Бұл әуе кемесінің бөліктері мен салондарындағы өртті сөндіру, қалдықты және лафеттік бағандар үшін жетуге қиын өрт ошақтарын өшіру үшін қажет. Мүмкіндігінше, жең сызықтары от сөндіргіш құралдардың үлкен қоры және экипаждың өте көп мүшесі бар өрт сөндіруші автокөліктерден бастап салынады.

39. Өрт сөндіру және зардап шеккендерді құтқару жөніндегі жұмыстардың бесінші сатысы қол өрт сөндіруші бағандарының, орташа дүркінді көбік генераторларының көмегімен қалдықты және шектеулі ошақтарды өшіру болу мүмкін.

40. Төгілген отынның өртін шектегеннен кейін, өрт сөндіру жасақтарының жеке құрамы, қалдықты ошақтарды жоюмен байланысты әрекеттерден бос әуежайдың АҚК жасағының штаттан тыс құтқарушыларымен бірлесе отырып әуе кемесіндегі адамдарды көшіру және отты сөндіру үшін әуе кемесіндегі есіктер мен люктерді бұзып ашады. Бірақ сыртқы өрт болып жатқан от өңіріндегі шығатын есіктерді ашуға болмайды, себебі бұл жолаушылар салондарындағы өрттің пайда болуына немесе күшеюіне алып келеді. Егер есікті бекітілу себебінен ашу мүмкін болмаған жағдайда, арнайы белгіленген жерлердегі фюзеляж қаптамасын ашу орындалады. Бұл мақсат үшін дискілік аралар, балталар қолданылады. Әуе кемесінің сыртқа ашылатын есіктерін ломдар немесе буксирлік тростарды қолдана отырып ашуға ұмтылу жөнді. Барлық жағдайларда қауіпсіздік техника шараларын сақтау қажет. Шығатын есіктерді ашып, өрттен құтқару жасақтарының жеке құрамы әуе кемесінің бортына кіреді.

41. Кейбір авиациялық оқиғалар кезінде төгілген отынның өрт ошағы фюзеляждың бір жағында орналасу мүмкін. Бұл жағдайларда, төгілген отынның өртін шектеумен бірге, жеке құрамның бір бөлігі жолаушылар көшіруін жүргізу үшін әуе кемесінің бортына кіру мүмкін.

42. Апаттық әуе кемесінен адамдарды көшіруді жүргізу үшін, өрт сөндіру жасағының жеке құрамы азаматтық авиация ұйымының АҚК штаттан тыс жасақтары қатысуымен және мүмкіндігінше, экипаждың қатысуымен адамдарды әуе кемесінен түсіру құралдарын орнатады. Бірінші кезекте борттағы көшіру құралдары (үрлемелі траптар, мата желоб, қанаттар) пайдаланылады.

43. Борттағы көшіру құралдарын қолдану мүмкін болмаған жағдайда, адамдарды түсіру үшін жердегі автотраптарды, басқыштарды пайдалану керек.

44. Әуе кемесіне кіріп, өрт сөндіру жасақтары жеке құрамы әуе кемесі салондары, кабиналары мен басқа да бөліктерінің жануын сөндіру үшін бортқа қолдан өрт сөндіргіш бағандарды береді.

45. Әуе кемесі қол жетпейтін бөліктерінің ішіндегі өртті сөндіру үшін тескіш бағандар қолданылады. Әуе кемесінің бортына өрт сөндіру жасағы кіргенге дейін осындай бағандардың көмегімен салондар мен кабиналарының өртін сөндіру орындалу мүмкін.

46. Өрт сөндіру жасағының жеке құрамы әуе кемесінің бортына кіріп және түсіру құралдарын қондырып, әуежайдың АҚК-ның басқа топтарымен бірлесе, адамдардың көшіруін жүргізеді. Бұл ретте:

1) көшіру жолында жануды тоқтату үшін барлық шараларды қабылдап, тез арада көшіруді бастау керек;

2) жолаушыларды құтқару үшін барлық шығатын есіктер мен борттағы көшіру құралдарын барынша көп пайдалану керек. Жолаушыларды әуе кемесінен көшіру, онда қажетті қауіпсіздік шараларын сақтап, фюзеляждың үлкен сынықтарынан да орындалады;

3) адамдарды көшіруде су немесе көбік бүркеуін жасау жолымен күйік және жарақат қауіпін азайту және көшіретіндерді сақтандыру жөнінде шараларды қабылдау қажет;

4) жағдайға қарай, көшіруді жүргізуде көмек көрсетуге қабілетті жолаушыларды жұмысқа тарту керек;

5) зардап шеккен жолаушылар мен экипаж мүшелерін өрт ошағынан қауіпсіз қашықтықта (100 м-ден кем емес) орналастыру керек, мүмкіндігінше, оларды өрт әсерінен немесе отын бактарының мүмкін жарылысынан өрт сөндіру көліктері немесе басқа да көліктік құралдардың корпустарымен қорғау керек;

6) түтінделген бөліктерде сығылған ауадағы қорғаныш демалу аппараттарымен жұмыс істеу керек;

7) көшіруді аяқтамас бұрын, әуе кемесіндегі барлық бөліктерді, оның ішінде жүк және багаж бөліктерін тексеру және апаттық әуе кемесі мен оның сынықтарының астында адамдар жоқтығына көз жеткізу керек.

&7. Әуе кемесінің астына төгілген авиациялық отынның өртін сөндіру

47. Әуе кемесіндегі АҚЖ іс-тәжірибесі, әуе кемесінің астына төгілген авиациялық отынның өртін сөндіру ең үлкен қауіп тудыратынын көрсетеді, ол өрт сөндіру жасағының жеке құрамынан ерекше жинақтылықты, олардың сауатты және табанды іс-әрекеттерін талап етеді.

48. Өрт сөндіру-құтқару жасағының іс-әрекеттері өрт сөндіру автокөліктерінің оқиға орнына қозғалысында-ақ басталатын өрт барлауды жүргізуді енгізеді. Бұл ретте өрттің мынадай сипаттамалары ескеріледі:

- 1) жану ошақтарының саны;
- 2) жану алаңы;
- 3) жану ошақтарының әуе кемесі фюзеляжына қатысты орналасуы (бір жақты немесе екі жақты өрт);
- 4) оттың таралу бағыты;
- 5) ошаққа құйылатын әуеотынның болуы;
- 6) бірінші кезекте салондар мен кабиналардың аумағында фюзеляждың беріктігіне төнетін қауіп;
- 7) желдің бағыты мен оның өрттің дамуына ететін әсері.

49. Егер жану алаңы мен жалынның биіктігі арасындағы белгілі бір тәуелділік болатынын білгенде төгілген отынның өртену ошағының өлшемдерін шамамен анықтауға болады. Төменде жалынның биіктік мәндері мен ол мәндерге сәйкес келетін әуеотынның жану алаңы берілген:

		Ж а л ы н н ы ң					
биіктігі, м.	6-10	9-14	13-18	20-28	30-40	40-50	
		Ж а н у а у д а н ы ,					
шаршы метр	40-50	110-120	180-220	450-550	950-1100	1400-1500	

50. Өрт болған жерге жақындағанда ӨСТ бастығы өрт сөндіргіш автокөліктердің алғашқы орналасуын анықтайды және экипаждарға тиісті әмірлер береді.

51. Өрт сөндіргіш автокөліктердің жандандыруы өрт сөндіргіш көліктердегі өрт сөндіргіш құрамдардың беру құралдарын дайындау және автокөліктердегі бастапқы позицияда орын орнына қою, қажет жағдайда, жең сызықтарын жүргізуін енгізеді. От сөндіру құрамдары беру құралдарын дайындыққа келтіру, жанып жатқан әуе кемесіне келгенде, тез арада от сөндіргіш құрамды өрт

ошағына беру үшін өрт сөндіргіш автокөліктердің авиациялық оқиға орнына қарай жылжуынан-ақ басталады.

52. Өрт сөндіргіш автокөліктерді бастапқы орналастыруды негізгі күштерді шешуші бағытқа жұмылдыра отырып, ошақтан 20-30 метр қашықтықта жүргізген дұрыс болады. Сөндірудің алғашқы сатысында шешуші бағыт фюзеляждың асты мен қанат бетіне төгілген авиациялық отынның жануын шектеу болып табылады. Бастапқы нүктелерді таңдау кезінде желдің бағыты мен күшін де ескеру қажет. Өрт сөндіру автокөліктер желдің әсер етуімен көбіктің ағыс бағыты бұзылмайтындай етіп орнатылу керек.

53. Сөндіруге қатысатын өрт сөндіргіш автокөліктер мен басқа құралдарды орналастыруда әрбір әуежайда оның нақты жағдайларын (қолда бар күші мен құралдары, осы әуеайлаққа ұшатын әуе кемесі типтерін) ескере отырып жасалатын орналастыру үлгілік сұлбасын ескеру керек. Бұндай сұлбалар Апаттық жоспарға қосылып беріледі.

54. Әуе кемесінің астына төгілген әуеотын өртін сөндірудегі негізгі мақсат ең аз уақыт ішінде сырттағы өртті жою, бірінші кезекте жолаушылар салоны мен экипаж кабиналары аумағындағы, сондай-ақ әуе кемесінен көшіру жолдарын жасау болып табылады. Сөндірумен қатар бір мезгілде фюзеляж мұздатуы жүргізілу керек.

55. Төгілген авиациялық отынның өрті дамуының ерекшеліктерінен шыға төмендегілерді ескеру керек:

1) авиациялық отынның өртін сөндіруде негізгі құрал әртүрлі типті көбік жасағыштардың негізінде жасалынған от сөндіргіш көбік болып табылады;

2) осы жағдайда ерітінді бойынша талап етілген беру өнімділігін жасай отырып, от сөндіргіш көбікті беруді әуеайлақтың өрт сөндіргіш автокөліктерінің лафеттік бағандары арқылы жасау керек;

3) барлық қолданылатын лафеттік бағандар беру барлық өнімділігі әуе кемесінің нақты типі үшін нормативтік мәннен кем болмау керек.

56. ҰӨСҚ жабдықталған, төгілген отынның жануын жоюға арналған әуеайлақтың өрт сөндіргіш автокөліктері сөндірілген жердің бетінде қайта жалындауға сенімді түрде жол бермейтін көбік қабатты жасайды.

57. Төгілген отынды ҰӨСҚ көмегімен сөндіру кезінде, өрт сөндіргіш автокөліктің бастапқы позициясы өрт ошағынан 6-10 метр қашықтықта таңдап алынады. Осы қашықтыққа жақындағанда ҰӨСҚ-тен көбік беру орындалады.

58. Егер отын жүйесінің бұзылған агрегаттарынан отын ағып тұрса, онда өртті сөндіру қиындайды. Ағып тұрған отынды жану аумағына көбікті көбірек беруді қамтамасыз ете отырып, көбік ағындарымен сөндіру дұрыс.

59. Шағын және жанудың қалған ошақтарын қол бағандармен сөндіру орынды. Қол бағандарды қолдану кезінде ағындарды беру тік бұрышын отынның

жанып жатқан жағына, жалынның "түбіріне", оны сындыра отырып, орындау керек. Егер, бірнеше жең сызықтары жүргізілген болса, онда қол әуе-көбік бағандарымен (бұдан әрі - ӘКБ) қоса отты бірден сөндіретін, от ошағын көп көлемді көбікпен басатын орташа дүркінді көбік генераторларын пайдалану орынды.

60. Сөндірумен қатар, бір мезгілде фюзеляж бен қанатты көбікпен салқындатуды қамтамасыз ету керек, бұл құрылымның қаптамасының жанып кетуін болдырмауға, сондай-ақ отын бактарының жарылыс қаупін азайтады. Егер , әуе кемесі фюзеляжында (салондар мен кабина аумағында) сынықтар мен тесіктер байқалса, онда бірінші кезекте фюзеляж салқындағанда, от сөндіру құрамдарын осы тесіктерге беру қажет. Сөндірудің алғашқы сатысында өрт сөндіргіш автомобильдердің лафеттік бағандарынан салқындатуды орындау жөнді, әрі қарай қол бағандар қолданылады. Ағынды фюзеляж немесе қанаттың барынша көп бетінің салқындауын қамтамасыз ететіндей солай беру керек.

61. Әуе кемесінің фюзеляжы ішіндегі өртті сөндірудің құралдары мен әдісін таңдау төмендегі факторлармен анықталады:

- 1) әуе кемесі бортында адамдардың болуы немесе болмауы;
- 2) адам бар жерлер (жолаушылар салондары, экипаж кабинасы, киім ілгіштер, әжетханалар, ас бөлме, вестибюль, жүк бөлімдері) немесе адам жүрмейтін жерлердегі (жүк, қол жері және техникалық бөліктер) фюзеляж ішіндегі өрт орны

62. Әуе кемесінде адамдар болғанда және өрт пайда болған жағдайда өрт сөндіру жасағының жеке құрамының іс-қимылдары төмендегі операциялардан тұрады :

1) негізгі және қосалқы шығу есіктерін және бір мезгілде жең сызықтарының төсемін ашу. Есіктер мен люктер сыналанған жағдайда, белгіленген жерлерде фюзеляждың қаптамасы ашылады. Бір мезгілде отты сөндіретін құрамдар беру үшін тескіш бағандар орнату қажет;

2) апаттық әуе кемесі бортына жеке құрамның өрт сөндіру жасағының бір мезгілде қолдан өрт сөндіруші бағандарды беру арқылы кіру;

3) адамдар жүретін жерлерде өртті қол бағандармен өшіру және бір мезгілде әуе кемесіндегі адамдарды көшіруді қамтамасыз ету.

63. Адамдар жүретін жерлердегі өртті сөндіру кезіндегі ең басты міндет салондар мен кабинадағы қызуды төмендету және біртіндеп өртті жою болып табылады. Ол үшін от сөндіруші құрамның ағысы адамдарды қорғайтындай және бөліктің жанып жатқан бетін салқындатып, жану ошағын жоятындай етіп бағытталады.

64. Әуе кемесінде адамдар болып, өрт ешкім жүрмейтін жерлерде пайда болған жағдайда, жеке құрамның іс-қимылдары келесі тәртіппен орындалу керек:

1) әуе кемесінің барлық негізгі және қосымша есіктерінің барлығын ашу және адамдарды көшіруді ұйымдастыру;

2) сонымен бірге, жанып жатқан бөлікке жең сызықтарын жүргізу, бөліктің люгін ашу. Бөліктің люгін тез ашу мүмкін болмаған жағдайда, тескіш бағандар орнатылады.

65. Әуе кемесінің шығатын есіктері сыналанған жағдайда, фюзеляжды белгіленген жерлерден ашу орындалады және бір мезгілде салондарға су беру үшін тескіш бағандар орнатылады.

66. Өрт сөндіру жасағының жеке құрамы апаттық әуе кемесінен адамдарды көшіру мақсатында салонға кірумен бірге, қол баған беріледі, ал сыртқы жақтан жанып жатқан бөліктегі өртті ашық тұрған люк арқылы немесе от сөндіруші құрамның тескіш бағандарын беру жолы арқылы сөндіру орындалады.

67. Жүк (багаж) бөлімінде өрт болғанда өрт сөндіру құтқару жасағының жеке құрамы мына іс-шараларды орындайды:

1) жүкті бөліктен алып, оны реттестіреді;

2) қажет болған жағдайда, жанып жатқан бөліктің үстінде орналасқан еден участігіне мұздатуға су береді.

68. Егер өрт бортта адамдар болмаған кезде басталса, жеке құрамның іс-қимылдары өте аз уақыт ішінде қолда бар барлық сөндіру құралдарын пайдалана отырып, өртті жоюға бағытталу керек.

69. Фюзеляж ішіндегі өртті сөндіру тиімділігі көп жағдайда от сөндіру құрамы мен беру құралдарын дұрыс тандаумен анықталады. Әуе кемелеріндегі өрттерді сөндіруде қолданылып жүрген от сөндіру құралдарының ішінен (су, көбік жасау ертіндісі, төмен және орта еселік көбігі, газ құрамдары мен ұнтақ) фюзеляж ішіндегі өртті сөндіруде көмір қышқыл газын, шашып ағатын суды, көбік жасайтын ерітіндіні пайдаланған дұрыс болатыны белгілі болды.

70. Сумен және көбік жасаушы ерітіндімен сөндіру өнімділігі өте жақын және сөндірудің өте тиімді құралы болып табылады, бұл ретте сөндіруді адамдар болатын және болмайтын жерлерде, ұшақтарда адамдар бар және жоқ болған жағдайда да жүргізуге болады. Бірақ су жабдықтардың бұзылуына алып келу мүмкін және әуе кемесі өмірін қамтамасыз ететін жүйелерді ажыратуды талап етеді.

71. Көмірқышқыл газбен сөндіруде жоғарыда көрсетілген кемшіліктер болмайды, бірақ оны адамдар бар жерлерде қолдануға болмайды.

72. Күштік қондырғының өртін сөндіру кезінде, өрт сөндіруші-құтқару жасағының іс-қимылдары өртті өте қысқа мерзімде жоюға және оның қанатқа немесе фюзеляжға таралуына жол бермеуге бағытталу керек. Бұл ретте, жанып жатқан қозғалтқыштар өшіріліп және отын беру тоқтатылу қажет, ол әуе кемесі

экипажы немесе аталған әуе кемесін қызмет ететін техникалық қызметкерлермен орындалады.

73. Күштік қондырғылардың өрті әдетте мотогондолалардың капот астындағы жабық кеңістігінде басталады және дамиды. Сондықтан оларды жою үшін, ең алдымен: көмір қышқыл газы, от сөндіруші ұнтақ, көбіктер сияқты көлемді өрт сөндіру құрамдарын пайдалану керек.

74. Қозғалтқыштағы өртті сөндірумен бірге, бір мезгілде мотогондоланы және қанат немесе фюзеляжға жақын орналасқан жерлердің мұздатуын орындау керек. Бұл мақсат үшін су немесе төменгі дүркінді көбік қолданылады.

75. Әуе кемесінің күштік қондырғысындағы өртті сөндіру жөніндегі сөндіруші-құтқарушы жасақтың іс-қимылдары жалпы жағдайда мына тәртіппен орындалады :

1) апаттық әуе кемесіне келгенде, жағдай, өрттің сипаты бағаланады, өрт сөндіруші автомобильдер жауынгерлік позицияларға қойылады. Бұл ретте өрттің таралу бағыты, апаттық әуе кемесінен адамдарды көшіру жолдары, желдің күші мен бағыты ескеріледі ;

2) бастапқы позицияны алғаннан кейін, жеке құрам жең сызықтарын жүргізеді және көлемді сөндіру қондырғыларын дайындайды. Жең сызықтарын салумен қатар, лафеттік бағандардан төменгі дүркін көбікті беріп, өртті сөндіруге кіріскен дұрыс болады. Көбік мотогондолаға ауа жібергіштер мен шығу соплолары арқылы беріледі. Бұл әсіресе, өрт деңгейі соншама күшейгенде, әуе кемесінің басқа бөліктеріне тарауына нақты қауіп туғанда қажет. Бірақ, лафеттік бағандардан көбік беру кезінде, ең бастысы, мұздату эффектісі жеткізілетінін ескеру керек. Бұл жолмен өрт сөндіру тиімсіз болу мүмкін, өйткені көбік капот астындағы кеңістіктегі жану ошағына жетпейді. Сондықтан қозғалтқыштардың өртін сөндіру қол бағандар мен тескіш бағандарды қолданып орындау керек. Қол бағандардың көмегімен, өрт сөндіру құрамы гондолаға капоттардағы арнайы люктер немесе мүмкін болуы жанған тесіктер арқылы беріледі. Тескіш бағандарды қолдана отырып, капоттағы қол жететін кез келген жерден, ең дұрысы мотогондоланың орта тұсынан тесіктерді ойып көбік құрамды мотогондолаға беруге болады ;

3) көлемді сөндіру қондырғысын олардың газ беруге дайындығы бойынша және жанып жатқан қозғалтқышқа жету мүмкіндігі болса тез арада қолдану керек . Мотогондалаға газ беру шашыратқыш-ломдар және тескіш бағандар арқылы жүзеге асырылады. Бұл ретте бір мезгілде газы бар барлық балондарды, олардың беру өнімділігін барынша қамтамасыз ете отырып, қолдану керек;

4) қозғалтқыштағы өртті қол өрт сөндіру бағандарымен немесе газбен сөндіру қондырғыларымен сөндіру кезінде, бір мезгілде тым болмағанда, бір бағанды мұздатуға беру дұрыс болады.

76. Ең қиыны фюзеляждың құйрық бөлігінде орналасқан қозғалтқыштардағы өртті сөндіру болып табылады. Осындай қозғалтқыштарға жету қиындығы олардың өте биікте орналасқандығынан болады. Бұл жағдайларда мотогондоладағы өртті сөндіру үшін, төмендегі тәсілдерді қолдануға болады:

1) мотогондолаға тіркеме басқыш арқылы от сөндіру ағынының қорғауында және тиісті сақтандыруында көтерілу;

2) автокөліктердің жоғарғы бетінде тұрып, қол бағандармен немесе тескіш бағандармен жұмыс істеу;

3) арнайы штангілерді қолдану.

77. Осы тәсілдердің кез-келгені өрт сөндірушілер үшін қауіпсіздік жағынан қамтамасыз етіледі және тиісті жаттығулар мен оқу дайындықтарда орындалады.

78. Егер күштік қондырғының өрт аққан отын мен қанат немесе фюзеляж астындағы грунтта (бетонда) жиналған отынның жануымен бірге болса, онда осындай жануды тез арада өшіру керек. Осы мақсатпен ҰӨСҚ, лафеттік бағандарды, әуеден көбік беру қолды бағандарын қолдану керек. Егер жану аумағы 20 шаршы метр шектерінде болса, онда орташа дүркінді көбік генераторларын пайдалану жақсы эффект береді. Әуе кемесі бет жағынан ағып жатқан отынның жануын төменгі дүркінді көбіктің күшті ағынымен жалынды басу әдісімен жою керек.

79. Жерге қону органдарының өртін сөндіру кезінде бірінші кезекте, жанудың әуе кемесі басқа жүйелеріне тарауын болдырмау және өте аз уақыт ішінде жануды жою шараларын қабылдау қажет.

80. Егер жерге қону органдарының өрті гидравликалық сұйықтық пен дөңгелек резиналары өртінен тұрса, онда сөндіру үшін төменгі дүркін көбікті не көбік жасайтын су ерітіндісін қолданған дұрыс.

81. Магний-алюминий ерітінді қоспасынан жасалған құрылымдардың жануы шасси жана бастағаннан 5-6 минуттан кейін басталады және өрт сөндіру жасақтары келгенше, жергілікті сипатта болады. Ондай өрттерді өшіру үшін СА типті бағандар арқылы иілген 2.0-2.5 атм. қысымымен берілетін көбік жасайтын ерітіндіні пайдалану қажет. Бірақ бұл әдістің бір қатар кемшіліктері бар, ең негізгілері мыналар:

1) магний ерітпе қоспаларының жану температурасында (3000 °С) сутегі мен оттегінің айырылуы жүреді, олар жануды ұстайтын ғана емес, сондай-ақ жарылғыш қауіпті қоспаны жасайды. Бұл қосымша өрт ошақтары мен өрт сөндіру техникасы жеке құрамының жарақат алуына себеп болатын, жанған металдың тамшыларының шашылуына алып келетін шағын жарылыстарға (

2) салыстырмалы түрде сөндіру ұзақ уақыты (5-6 мин. дейін) болып табылады

82. Магний-алюминий ерітпе қоспаларының жануымен қатар жүретін жерге қону органдарының өртін өшірудің ең сенімді және қауіпсіз тәсілі от сөндіретін ұнтақ пен көбік жасайтын ерітінді қолданылатын аралас әдіс болып табылады. Сөндірудің аралас тәсілі бойынша өрт ошағына ең алдымен жанған металл құрылымның бетіне түсіп, ауа өткізбейтін қатты қабық жасап, еритін ұнтақ беріледі. Жану тоқталады, бірақ температура жоғары күйінде қалады және қайтадан жалындау қаупі сақталады. Сондықтан, өрт ошағын мұздату үшін көбік жасайтын ерітінді немесе су беру керек. Бұл ретте жанып жатқан металлдың шашырау мүмкіндігі төмендейді.

83. Шасси өртін сөндіруде бір ғана ұнтақпен сөндірудің көп пайдасы бар. Бірақ бұл ретте А (қатты полимер және табиғи материалдар), В (тез тұтанғыш сұйықтар) және Д (металдар) класындағы өртті сөндіру үшін қолданылатын әмбебап құрамды ерекше ұнтақ қолдану керек.

84. Төгілген әуеотында орналасқан шасси жанған жағдайда, өртті өте жоғары өнімділікпен берілетін төменгі дүркін әуе-механикалық көбікпен жүргізген дұрыс. Бұл мақсаттар үшін ҰӨСҚ лафеттік бағандар, немесе 6 атм. қысымы бар бірнеше СВП қол бағандары қолданылады. Бұндай өртті сөндіруде әуе кемесі құрылымының бетіне өрт ошағымен шектескенді және өрт ошағынан жоғары орналасқан жерлерді мұздату орынды.

85. Шассидің өртін сөндіруде газ құрамдарын, жеке алғанда, көмір қышқыл газын қолдануға болмайды, себебі ол магний конструкцияның жанған бетімен түйіскенде, атомарлық оттегі жасап, жеңіл іриді, ол жануды күшейтеді.

86. Жерде әуе кемесіндегі өртті сөндіру кезінде жану ошақтарын шектеп, жойып қана қоймай, сондай-ақ әуе кемесіндегі бөлмелерді, бірінші кезекте жолаушылар салоны мен экипаж кабиналарын желдетуді қамтамасыз ету керек. Бұл қажеттілік төмендегі факторларға байланысты:

1) апаттық әуе кемесіндегі адамдарға жану өнімдері мен түтіннің, улы заттарының, ұзақ әсері ұтымды түтінді шығару және желдету жолымен ж о й ы л а д ы ;

2) әуе кемесінен адамдарды көшіруді ұтымды жүргізу үшін қажетті салондар мен кабинадағы көрінімін қамтамасыз етеді. Әуе кемесіндегі фюзеляж іші өртенген кезде, салонның ішінен алғашқы 1-3 минуттан кейін ештеңе көрінбейді, бұл іс жүзінде апатқа ұшырағандарды құтқару үшін ешқандай мүмкіндік бермейтіні белгілі болды. Бұдан басқа, әуе кемесінің түтінденген және газдалған салондары мен бөліктерінде жеке құрам қорғаныш тыныс алу аппараттарымен жұмыс істейді, алайда ол олардың мүмкіндіктерін төмендетеді;

3) желдету салондардағы газ ауа ортасының температурасының төмендеуіне көмектеседі.

87. Әуе кемесі салондары мен бөліктерін желдету мен түтін шығарудың үш түрі болуы мүмкін:

- 1) табиғи желдету;
- 2) күштеп желдету;

3) аралас желдету.

88. Табиғи желдету әуе кемесіндегі есіктер мен люктерді ашу арқылы салондар мен бөліктерді желдету деген болып табылады. Күштеп желдету арнайы желдеткіштен түтінденген және газдалған салонға (бөлікке) ауа жіберуді енгізеді. Аралас желдету салонды (бөлікті) желдету және онда ауа жіберуден тұрады.

89. Қазіргі кезде әуе кемесі салондары мен бөліктерінде күштеп желдету және түтінді шығару үшін ауа жіберу режимінде жұмыс істейтін жылжымалы түтін сорғыштар немесе әуеайлақтың моторлы жылытқыштары қолданылу мүмкін.

90. Авиациялық оқиғалардағы АҚЖ жүргізу жағдайлары және арнайы зерттеулер нәтижесін талдау төмендегі қорытындылар мен ұсыныстарды жасауға негіз болады:

1) әуе кемесіндегі өртті шектегеннен кейін бірінші кезекте фюзеляж іші мен төгілген әуеотын өртенгенде, әуе кемесі салондары мен бөліктерінің түтінін шығарып, желдетуді ұйымдастыру керек. Қазіргі кезде ең тиімді әдіс табиғи желдету болып табылады.

2) салондарды желдету үшін бірінші кезекте салонның ұзына бойына орналасқан барынша көп есіктер мен люктерді ашу керек. Бұл жағдайда салондар мен кабиналардағы іркілген зоналар ескерілмейді.

91. Салондарды желдету үшін түтін сорғыштар мен жылжымалы желдеткіштерді қолдану төмендегі жағдайларда ұсынылу мүмкін:

- 1) бір есіктен (немесе люк) артық ашу мүмкін болмағанда;
- 2) салонға жүргізген түтін сорғыш және жылжымалы желдеткіштер өрт сөндіру-құтқару жұмыстарын жүргізуге, жеке алғанда, жолаушылар мен экипажды көшіруге кедергі болмаса;

3) желдің қолайсыз жылдамдығы мен бағытынан табиғи желдету тиімсіз болғанда.

92. Түтін сорғыш пен жылжымалы желдеткіштер және басқа ұқсас құралдар қолданғанда, дайындық уақыты 2-4 мин. болатынын ескеру қажет. Ауа жіберуші жеңдер салонға жеткілікті қашықтыққа (2-3 м.) берілу керек.

93. Өртті сөндіргеннен кейін салондарда желдету және түтін шығаруды жүргізгенде өрттің қайта пайда болу дәрежесін бақылау және жанған жағдайда оны тез арада жою керек.

94. Өрт сөндіру жасақтары әуе кемесі күтулі апаттық қонуында төмендегідей ш а р а л а р д ы о р ы н д а й д ы :

1) апаттық-құтқару командасы жиналатын белгілі орынға немесе басқа көрсетілген жерге келу;

2) мақсаттар қою;

3) ұшу-қону жолағы бойына өрт сөндіру автокөліктерін орналастыру және бастапқы позицияны ұстау;

4) өрт сөндіргіш автокөліктердің қозғалысы және апаттық әуе кемесі тоқтаған орында жауынгерлік позицияларды ұстау;

5) әуе кемесіндегі өртті сөндіру (егер пайда болған жағдайда) және жолаушылар мен экипажды құтқару.

95. Өрт сөндіру-құтқару жасақтарының көрсетілген жерге келу АҚЖ басшысының әмірі бойынша жүргізіледі. Азаматтық авиация ұйымының АҚЖ жиналған жерінде өрт сөндіру басшысы (бұдан әрі - ӨСБ) АҚЖ басшысынан тапсырма алады. Бұл ретте апаттық әуе кемесіндегі жағдай жөнінде бірінші кезекте әуе кемесінде өрт болу немесе болмау туралы жеткілікті толық мәлімет алыну керек. Апаттың сипатына, қалыптасқан жағдайға, қолда бар мүмкіндіктер мен әуе кемесі командирінің талаптарына байланысты АҚЖ және ӨСБ басшылары жолақты көбікпен жабу қажеттілігі туралы мәселені талқылау керек.

96. Ұшу-қону жолағы аумағында апаттық әуе кемесінің дәл тоқтаған жерін нақты анықтау мүмкін болмаған жағдайда, әуеайлақтың өрт сөндіру техникасы ұшу-қону жолағы бойына орналасады. Техниканың негізгі бөлігін жолақтың ортасына жақындатып орналастырған дұрыс. Мүмкіндігінше, әуеайлақтың өрт сөндіргіш автокөліктері жолақтың басы мен аяғына қойылады. Бастапқы позицияларда ӨСБ өрт сөндіргіш автомобильдермен және АҚЖ басшысымен байланыс ұйымдастырады. Бастапқы позицияларда ұзақ күткен жағдайда, ӨСБ рұқсатымен өрт сөндіру автокөліктері қозғалтқыштарын сөндіріп қоюға болады. Апаттық әуе кемесі қонудан 3-5 минут бұрын, өрт сөндіру автокөліктерінің экипаждары өрт сөндіру автокөліктері қозғалтқыштарын, сондай-ақ өрт сөндіргіш сорғыштардың моторлық агрегаттарын қосады, өрт сөндіру құралдарын жұмысқа дайындайды және жағдайды мұқият қадағалайды. Әуе кемесі жерге тиіп және жүріп өте бастағаннан кейін өрт сөндіру автокөліктері әуе кемесі шамамен тоқтайтын жеріне қарай жылжи бастайды. Өрт сөндіру автокөліктері ӨСБ әмірі бойынша жылжи бастайды. Борттағы өртпен, жарылыспен немесе жарылыс қаупімен, істен шыққан шассимен қону кездерімен байланысты апаттық жағдайларда, өрт сөндіру автокөліктерінің жылжуы ӨСБ әмірінсіз тез арада басталады. Өрт сөндіру автокөліктер қозғалысы әуе кемесі жерге тигеннен кейін, оның құрылымы бұзылып, жарылу, өртену, ұшу қондыру жолағы шектерінен шығу кездерінде де тез арада басталады. Егер өрт сөндіру

автокөліктері мен әуе кемесі жүгіріп өту кезінде орындалса, өрт сөндіру автокөліктері мен әуе кемесі арасында қауіпсіз ара қашықтығын (60-80 м) сақтау керек.

97. Өрт сөндіру автокөліктері апаттық әуе кемесі тоқтаған жерде өрт сөндіру тобы жеке құрамының іс-қимылдарын реттейтін және жолаушылар мен зардап шеккен экипаж мүшелерін құтқаруды ұйымдастыратын ӨСБ нұсқаулары бойынша бастапқы позицияларға тұрады.

98. Толық немесе жартылай алынған шассимен әуе кемесінің күтілетін апаттық қонуында арнайы шара ұшу-қондыру жолағын көбікпен жабу мүмкін болады.

99. От сөндіретін көбікпен жабылған (көбік жолағы) ұшу қондыру жолағына қонғанда өрт қауіпсіздігінің күшейуі төмендегі факторларға байланысты:

1) көбікпен сырғанауда тежелу күшітерінің төмендеуінен көбік жолағына қонғанда әуе кемесінің құрылымы бұзылу дәрежесінің азаюы, ол отын жүйесі агрегаттарының қирау ықтималдығын азайтады да, салдарында өрт пайда болады ;

2) көбік қабатының айырғыш қасиетінен ауада оның бу концентрациясы төмендеу салдарынан авиациялық отынның тұтанып жану ықтималдығының азаюы ;

3) көбіктегі ұшқынды сөндіру эффекті.

100. Сондай-ақ, ұшақ көбікті жолаққа апаттық жағдайда қонғанда, көбіктің айырғыш әрекеті есебінен жалынның жанып жатқан бетінде таралу жылдамдығы төмендейді.

101. Азаматтық авиацияда орын алған көбікпен жабылған ұшу-қондыру жолағына апаттық қону кездері ұшу-қондыру жолағын көбікпен жабудың тиімділігін растайды.

102. Барынша пайдалы болу үшін, ұшу-қондыру жолағын көбікпен жабу кезінде ұшу-қондыру жолағы бойынша ұшақтың шамамен тоқтайтын жеріне тұтастай көбікті жолақты жасау керек. Көбікпен жабуда үзіліс жасауға болмайды .

103. Қоршаған ауаның қолайсыз температурасында көбікті жолақты жасауға болмайды, себебі бұл ретте көбіктің су бөліктері катады, ол әуе кемесінің тежелуі мен көбік жамылғышының от сөндіру қасиеттерін нашарлатады. Ұшу-қондыру жолағын қатты нөсерде және қар жауып тұрғанда, көбікпен жабуға болмайды.

104. Егер ұшақ көбік жабылған ұшу-қондыру жолағына қонғаннан кейін, оның жануы басталса, өрт сөндіру-құтқару жасақтары осы Ережеге сәйкес әрекет жасап, тез арада өртті жояды.

105. Көбік жамылғыны қолданып болғаннан кейін ұшу-қондыру жолағы бетінен көбікті жуып тастау керек.

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

К ө л і к ж әне к о м м у н и к а ц и я

м и н и с т р л і г і н і ң

А з а м а т т ы қ а в и а ц и я к о м и т е т і

т ө р а ғ а с ы н ы ң

2004 ж ыл ғы 26 қ а з а н д а ғы N 203

"Авиациялық і з д е с т і р у - қ ұ т қ а р у

жұмыстарын жү р г і з у е р е ж е с і

туралы" б ұ й р ы ғы м е н б е к і т і л г е н

18-қосымша

Әуежайдың оқу-дайындық полигонына қойылатын техникалық талаптар

1. Оқу-дайындық полигоны әуекәсіпорынның апаттық-құтқару командасының және өрттен құтқарушы жасақтарының жеке құрамдарын дайындау және оқытуға арналған.

2. Оқу-дайындық полигонында 1 суретке сәйкес жабдықтар орналасу керек: Полигонның барлық объектілерін бір көлемде сыйғызу мүмкіндігі болмаған кезде, оларды бөлек участкілерге орналастыруға рұқсат етіледі.

3. Полигон объектілерінің сипаттамалары (1 сурет):

1) жаттығу ұшағы (1 поз.) қолданылудан шығып қалған ұшақта жабдыкталады және төмендегідей жаттығулар жасау үшін арналады:

ӘК бортына кіру тәсілдерін жаттықтыру;

салон ішіндегі модельдік өртті сөндіру;

ӘК салонынан манекендерді алып шығу;

багаж-жүк бөліміне кіру;

багаж-жүк бөліміндегі өртті сөндіру (өрт сөндіру құрамдарын беру);

"жанып жатқан" бөлімдегі жүктерді қарап шығару.

2) салон ішінде өрт сөндіру бойынша жаттығуларды көп рет жүргізу мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында өрт көзін орналасу өңірінде салонның ішкі жағы (төбе, борттар, еден) жанбайтын материалдармен (асбест, қаңылтыр және т.б.) қорғау қажет. Салон ішіндегі өрт көзі өзімен 1x1 м көлеміндегі металл табандыққа қойылатын өртенетін заттар (ветошь, ағаш, декоративтік-өңдеу материалдар) және т.б. құрайды. Жаттығу ұшағы түтін камера есебінде п а й д а л а н у м ү м к і н ;

3) 200-300 шаршы метр алаң көлемі төгілген әуеотын өртін сөндіру жөнінде (

5 поз.) жаттығулар жасау үшін алаң 50 шаршы метр және 100-150 шаршы метр көлеміндегі участкілерге бөлінеді. Кішкене алаңшаларда өрт сөндіру бойынша жаттығулар қол бағандармен, ал үлкен алаңдарда-лафеттік бағандармен және ҰӨСҚ орындалады. Алаңша 20-24 см кедері бар цемент және бетон материалдар негізінде құралады;

4) қозғалтқыштағы өртті сөндіру бойынша жаттығуларды жасау үшін алаңша (3 поз.) 2x4 м көлемде болады, биіктігі 20-25 см кедері бар грунттық жерде орындалады. Алаңшада мотогондоладағы істен шыққан қозғалтқыш (макет) бекітілген (биіктігі 3,0-3,5 м) тірек орнатылады. Мотогондолада авиаотын сіңген жанғыш материалы бар табандық орнатылады;

5) шассидағы өрт сөндіру бойынша жаттығулар үшін алаңша (4поз.) 2x4 м мөлшерінде болады, 10x15 см кедері бар цемент-бетон материалдардан жасалынады, орта бөлігінде шұңқыры бар, алаңшаның ортасында істен шыққан ұшақтың шассиі бекітілген негізгі тірек орнатылады. Жаттығуларды жүргізу кезінде алаңға шамалы әуеотын құйылады және өртеледі;

6) ағып тұрған авиаотын (2 поз.) өртін сөндіру бойынша жаттығулар жасау үшін алаңша 2x3 м мөлшердегі 10-15 см кедері бар бетоннан болады. Алаңшадан 6-7 м қашықтықта 1,5-2 м биіктікте авиаотын үшін сыйымдылық орнатылған (10 поз.), сыйымдылықтан 0,8-1,0 м биіктікте жабу краны (12 поз.) бар құбыр салынған (11 поз.). Құбыр алаңша ортасы үстінде орнатылған ұсақ тесікті растробпен аяқталады. Алаңша әуеотын немесе басқа материалдардың өрттерін жылжымалы өртсөндіргіштермен сөндіру бойынша жаттығулар үшін депайдаланылу мүмкін;

7) фюзеляж құрылымының элементі (6 поз.) өрт-техникалық қару-жарақтары (баған-тескіш, механикалық ара, өрт балта) бар жаттығулар үшін пайдаланылады;

8) жаттығу ұшағының төңірегінде 3-4 шаршы метр көлемінде алаңшалар немесе табандықтар (8 және 9 поз.) орналасады, олардағы өрт сырттағы өрттің сөндіру қалдық ошақтарында ұшақтағы құтқарушылар жұмыс жағдайларын іліктейді.

Суреттің кескінін қағаз мәтіннен қараңыз

1 сурет. Оқу-жаттықтыру полигонының типтік сұлбасы.

1 - жаттығу ұшақ; 2 - төгілген авиаотын өртін сөндіру үшін алаңша; 3 - қозғалтқыштағы өртті сөндіру үшін алаңша; 4 - шасси өртін сөндіру үшін алаңша; 5 - ағып жатқан авиаотынның өртін сөндіру үшін алаңша; 6 - фюзеляж құрылым элементтері; 7 - кедергілер жолағы; 8-9 - өртті іліктеу үшін табандылықтар; 10 - әуеотын үшін сыйымдылық; 11 - құбыр; 12 - жабу краны.

