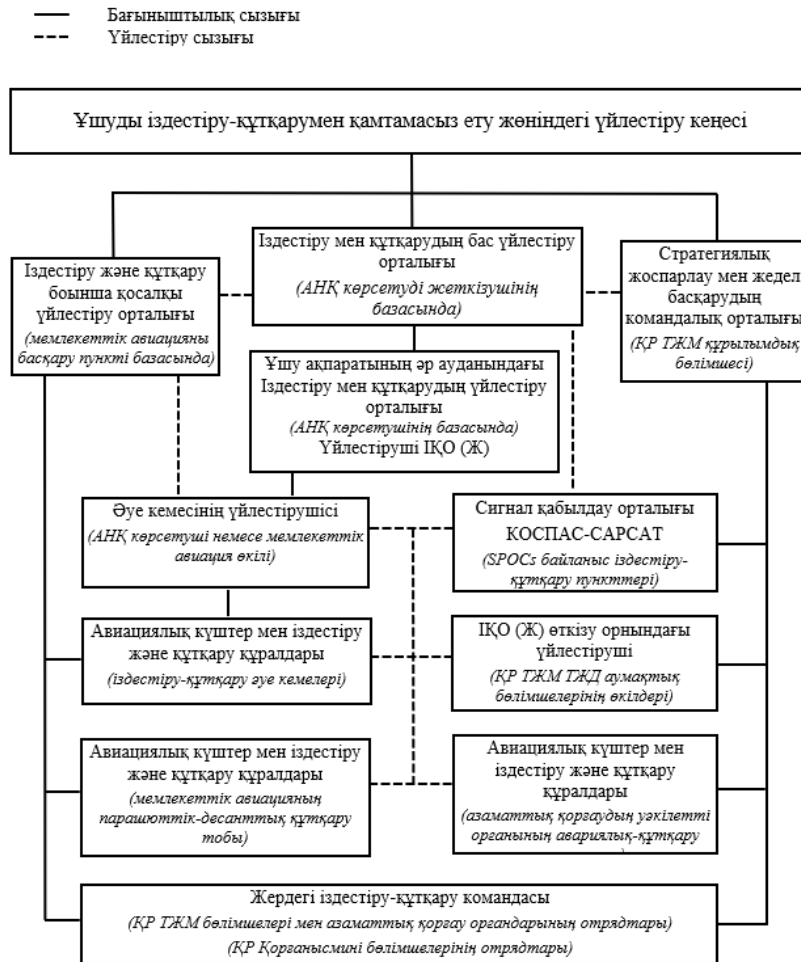


Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
1-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздістіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
1-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды іздістіру-құтқарумен қамтамасыз ету схемасы



Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
2-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздістіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
3-қосымша

**Іздестіру-құтқару
әуе кемелерін мүлікпен және керек-жарақпен
жарақтандыру**

1. Құтқару мүлкі мен керек-жарағының тізбесі (ең төменгі)

Р/с №	Мүлік пен керек-жарақ	Өлшем бірлігі	Саны
1	2	3	4
1.	Азық-түлік қоры (үш тәулікке): құрғақ азық (азық концентраттары жиынтығы немесе консервіленген азық-түлік тағамдары), қойытылған сүт, кофе, қант пен тұз, бұралатын тығыны бар, суы бар полиэтилен сыйымдылықтар	жиынтық	2
2.	Металл асхана керек-жарақтары (соққыға төзімді, сынбайтын)	жиынтық	3
3.	Термос (сыйымдылық) 10 л, суы бар	дана	1
4.	Портативті радиотаратқыш/қабылдағыш (авариялық радиостанция)	жиынтық	2
5.	Пиротехникалық сигнал беретін құралдар (түрлі-түсті түтін шығаратын шамдар және (немесе) жарық беретін зымырандар зымыран тасығышпен) немесе басқа жарық сигналдарын беретін құралдар	дана	10
6.	Қосалқы батареялар жиынтығы бар қалта шамы	жиынтық	2
7.	Компас	дана	1
8.	Дүрбі	дана	1
9.	Ысқырық	дана	2

1	2	3	4
10.	Сигнал беретін айна	дана	2
11.	Сигналдық кодтар кестесі, аман қалу әдістеріне қатысты ұсыныстары бар кітапша	дана	2
12.	Алғашқы медициналық көмек қобдишасы	жиынтық	1
13.	Жылы киім-кешек (күрте, шалбар, жүннен жасалған етік, жүннен тоқылған шұлық, жүннен жасалған бас киім, қолғап)	жиынтық	2
14.	Ұйықтау қапшығы (ауа райы салқын аудандарға арналған, тері)	жиынтық	2
15.	Шатыр	жиынтық	1
16.	Ылғал мен желге төзімді сіріңкелер	қорап	4
17.	Құрғақ жанармай (таблетка түрінде)	таблетка	20
18.	От жағуға арналған лупа	дана	1
19.	Суды тазартатын таблеткалар (құрал)	орам	4
20.	Жиналмалы пышақ	дана	2
21.	Балта	дана	2
22.	Төтенше жағдайларға арналған тығыз фольгадан жасалған көрпе	дана	4
23.	Репеллент және москит торы	дана	1
24.	Күннен қорғайтын көзілдірік немесе шағылысудан қорғайтын көзілдірік	дана	2
25.	Таяқтары бар шаңғы немесе қарда жүретін аяқ киім (қарлы аудандар үшін)	жұп	2
26.	Санитария зембілдер	дана	1
27.	Омыртқасы зақымданған адамдарды тасымалдауға арналған қалқан	дана	1
28.	Батареялар жиынтығы бар электр мегафон (тікұшақтарға арналған)	жиынтық	1
29.	Құтқару кеудешесі (белдігі)* (таулы аудандарға арналған)	дана	2
30.	Құтқару салы (немесе қайық)*	дана	1
31.	Су айдындарын бояуға арналған құрал (бояғыш маркерлер) немесе қалқымалы түтіндік буй*	орам	4
32.	Халықаралық сигналдар жиынтығы*	дана	1

* теңіз акваторияларының аудандары үшін (үлкен су айдындары).

2. 1-24-тармақтарда және осы Қағидаларға 3-қосымшада көрсетілген құтқару мүлкі мен керек-жарағы әуе кемесінен лақтыру үшін арнайы жұмсақ қаптарға (парашютті-десанттық қаптар) немесе контейнерлерге салынады. Мүлік (жүзу құралдарынан басқа) су өткізбейтін қаптарға салынады.

3. Құтқару кеудешелері (белдіктері), құтқару салдары (қайықтар) қаптардан шығарылады және қолдануға дайын, олар үшін көзделген қаптамамен тиеледі.

4. Құтқару мүлкі мен керек-жарағы бар қаптарда түрлі-түсті кодтың, ағылшын, орыс (және қазақ) тілдеріндегі жазулардың баспаханалық тәсілмен жазылған және түсініктемені талап етпейтін нышандардың көмегімен (контейнерлерде) олардың ішіндегісінің жалпы сипаттамасы белгіленуге тиіс.

Қаптардың (контейнерлердің) сыртқы бетінде:

1) жиынтықтың ішіндегіні белгілейтін ені 50 мм түрлі-түсті сақиналы жолақ немесе боялған жалаушалар түріндегі таңба бекітіледі:

ҚЫЗЫЛ – дәрі-дәрмек пен медициналық көмек көрсету құралдары;

КӨК – су және азық-түлік, ыдыс-аяқ;


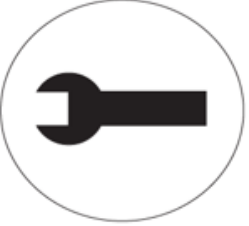
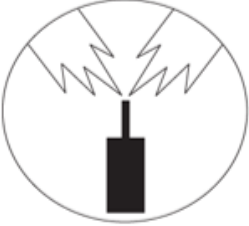


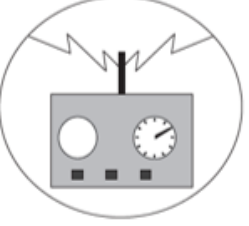

САРЫ – киім-кешек және баспана құралдары;

ҚАРА – дабыл құралдары, от жағуға және жарықтандыруға арналған құрылғы;

2) ХАТІҚН сәйкес жарық қайтаратын материалдан жасалған тиісті пиктограммалары бар таспалар пайдаланылады.

Түсірілетін барлық қаптарға (контейнерлерге) ағылшын, орыс және қазақ тілдерінде басып шығарылған тіршілікті қамтамасыз ету құралдарын пайдалану жөніндегі нұсқаулықтар салынады және мүмкіндігінше, түсініктемені қажет етпейтін суреттермен және нышандармен толықтырылады;

3) сондай-ақ жарық шағылыстыратын материалдан жасалған тиісті пиктограммаларды пайдалану керек. Пиктограммалар төмендегі суретте келтірілген.

 <p>FOOD АЗЫҚ-ТҮЛІК</p>	 <p>TOOLS ҚҰРАЛДАР</p>
 <p>MARKER BEACON МАРКЕР МАЯК</p>	 <p>LIFERAFT/SHELTER ҚҰТҚАРУ САЛЫ/ БАСПАНА ҚҰРАЛДАРЫ</p>
 <p>WATER СУ</p>	 <p>RADIO COMMUNICATION РАДИОБАЙЛАНЫС ҚҰРАЛДАРЫ</p>
 <p>MEDICAL SUPPLIES (Note: white on a green background) ДӘРИ-ДӘРМЕКТЕР (Ескертпе: жасыл фондағы ақ белгілер)</p>	

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
3-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздістіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
4-қосымша

**Жерүсті іздістіру-құтқару командаларын (ЖІҚК)
техникалық құралдармен жарақтандыру**

1. Жарақтандыру табелі:

Р/с №	Мүлік пен керек-жарақ	Өлшем бірлігі	Саны
1	2	3	4
1.	Радиостанциясы бар жол талғамайтын автомашиналар	дана	1
2.	Жол талғамайтын көлік құралына орнатылған және дауыс зорайтқыш құрылғымен жабдықталған жылжымалы басқару командалық пункті	дана	1
3.	Тікұшақ үшін қону алаңын белгілеуге арналған ақ және қызыл түсті жалаушалар (әрбір түсте 8 данадан)	дана	16
4.	Қондыру шашкалары (түтінді)	дана	10
5.	Компас	дана	2
6.	Батареялар жиынтығы бар электр шамы	жиынтық	6
7.	Көзбен шолып іздістіру палеткасы бар 1:200000 масштаптағы жергілікті жердің топографиялық карталары	жиынтық	2
8.	Дүрбі	дана	2
9.	Қолғап (брезент)	жұп	6
10.	Металл кесуге арналған бензинді ара	дана	1
11.	Балта	дана	4
12.	Сүймен	дана	2

1	2	3	4
13.	Үшкір күрек	дана	4
14.	Бақан	дана	1
15.	Слесарь құралдары: шойбалға, кескіш, балға, қол ара	жиынтық	1
16.	Өрт сөндіргіш	дана	2
17.	Батареялар жиынтығы бар мегафон	жиынтық	2
18.	Фотоаппарат	дана	1
19.	Санитария зембілдер	дана	2
20.	Алғашқы медициналық көмек қобдишасы	жиынтық	2
21.	Көп функциялы жиналмалы құрал (әрбір ЖІҚК мүшесіне)	дана	1
22.	Бензоплитка (примус)	дана	1
23.	Төрт орындық палатка	дана	2
24.	Кем дегенде 20 литр сыйымдылықтағы ауыз су	дана	1
25.	Асхана керек-жарақтары соққыға төзімді, сынбайтын (әрбір ЖІҚК мүшесіне)	жиынтық	1
26.	Жеке тамақтану рационы (үш тәулікке әрбір ЖІҚК мүшесіне)	жиынтық	1

2. ЖІҚК қолдану үшін міндетті техникалық құралдардың тізбесін іздестіру және құтқару ауданының климаттық, физикалық-географиялық және өзге де жағдайларын ескере отырып, азаматтық қорғау саласындағы уәкілетті орган және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган нақтылайды және толықтырады және жеке актімен (бұйрықпен/өкіммен) бекітеді.

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
4-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздестіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
5-қосымша

**Парашюттік-десанттық құтқару тобын (ПДҚТ)
техникалық құралдармен жарақтандыру**

1. Жарақтандыру табелі:

Р/с №	Мүлік пен керек-жарақ	Өлшем бірлігі	Саны
1	2	3	4
1.	Жыл мезгіліне сай арнайы киім-кешек (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	жиынтық	1
2.	Дайындық деңгейі бойынша парашют жүйесі (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
3.	Қосалқы парашют жүйесі (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
4.	Сақтандыру аспабы (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
5.	Парашюттік биіктік өлшегіш (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
6.	Парашютшінің қорғаныш шлемі (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
7.	Арқан кесетін пышақ (арқан кескіш) (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
8.	Құтқару кеудешесі (белдігі) (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
9.	Компас	дана	1
10.	Батареялар жиынтығы бар электр қалташамы (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	жиынтық	1
11.	Ішетін су құйылған тысталған фляга (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	жиынтық	1
12.	Су өтпейтін орамдағы желге төзімді сіріңке	қорап	1

1	2	3	4
13.	Көп функциялы жиналмалы құрал (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	дана	1
14.	Бес саусақты техникалық қолғаптар (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	жұп	1
15.	Екі тәулікке арналған жеке тамақтану рационы (ПДҚТ әрбір мүшесіне)	жиынтық	1
16.	Р-855УМ (Р-855А1) радиостанциясы	дана	1
17.	Алғашқы медициналық көмек қобдишасы	жиынтық	1
18.	2 орындық палатка	дана	1

2. ПДҚТ қолдану үшін міндетті техникалық құралдардың тізбесін іздестіру және құтқару ауданының климаттық, физикалық-географиялық және өзге де жағдайларын ескере отырып, азаматтық қорғау саласындағы уәкілетті орган және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган нақтылайды және толықтырады және жеке актімен (бұйрықпен/өкіммен) бекітіледі.

3. Көрсетілген техникалық құралдар сыйымдылықтарға салынады және іздестіру-құтқару әуе кемелерімен оқиға орнына парашютпен немесе парашютсіз лақтыра отырып жеткізуге дайындалады.

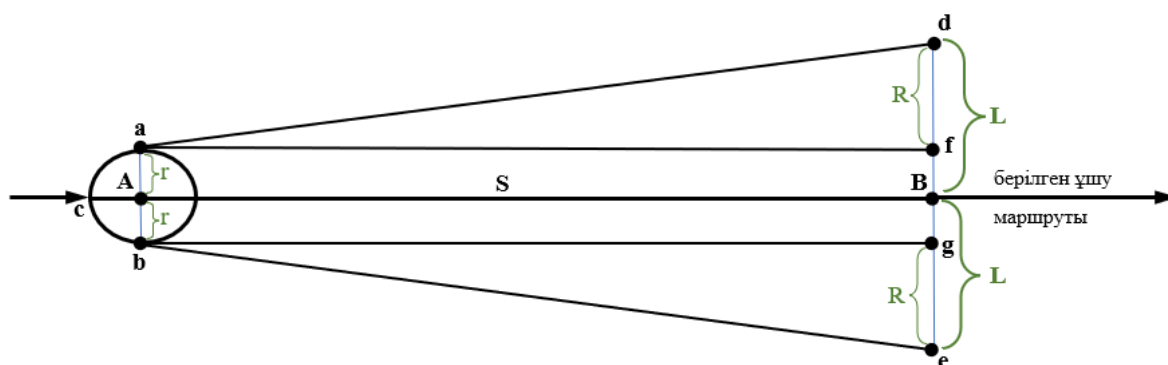
Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
5-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздестіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
7-қосымша

Апатқа ұшыраған әуе кемелерін іздестіруді жүргізу әдістемесі

1. Апатқа ұшыраған әуе кемелерінің экипаждарын іздестіру ауданын анықтау әдістемесі

Қосымша мәліметтер болмаған жағдайда жалпы көріністе іздестіру ауданы былайша айқындалуы мүмкін (1-сурет):



1-сурет. Іздестіру ауданын анықтау әдістемесі

1) жұмыс картасына апатқа ұшыраған ӘК-нің берілген ұшу маршрутының учаскесі (AB) ұшып өткенде байланыс болған соңғы бақылау нүктесінен (A нүктесі) ол келмеген немесе онымен байланыс болмай қалған нүктеге (B нүктесі) дейін енгізіледі;

2) карта масштабында маршрут учаскесінің бойымен (AB) ені $\pm r$ болатын жолақ салынады, ол A нүктесін ұшып өткен кезде ӘК орнын айқындау қателіктерінің мәніне тең (a, f, g, b жолақтары) болады;

3) В нүктесінен маршрут сызығына перпендикулярлы түрде S жолын ұшып өту уақыты ішінде ӘК-нің ең үлкен L бүйірлік ауытқуына тең V_e және V_d бөліктері белгіленеді.

Картада түзілген пішін (a, d, e, b, c) апатқа ұшыраған ӘК тұрған жердің ең ықтимал ауданы болады.

2. Апатқа ұшырағандарды радиотехникалық іздестіруді орындау әдістемесі

Апатқа ұшыраған ӘК экипажын іздестіру-құтқару ӘК-нің және радиоторауылдауыш аппаратураның ерекше жоғары жиілігінің (ЕЖЖ) және жоғары жиілігінің (ЖЖ) көмегімен іздестіру негізгі іздестіру әдісі болып табылады.

Авариялық-құтқару маяктарының сигналдары бойынша іздестіру:

1) апатқа ұшыраған әуе кемесі немесе әуе кемесіндегі адамдар авариялық-құтқару маягымен жарактандырылғаны белгілі болса немесе сондай жорамал болса, КОСПАС-САРСАТ жүйесі арқылы қандай да бір хабар алынған-алынбағанына қарамастан, биік эшелонда электрондық іздестіруді дереу бастау керек. Көптеген әуе кемелері ELT немесе ELT (DT) таратқыштармен жабдықталған, олар шамадан тыс жүктеме белгілі бір деңгейге, мысалы, авария кезіндегідей деңгейге жеткенде жұмыс істей бастайды. Электрондық іздестіруді бастағанда анағұрлым төменгі эшелондарда визуалды іздестіруді елемеуге болмайды, өйткені электрондық іздестірудің сәттілігі құтқару маягының сигнал беру қабілетіне байланысты;

2) электрондық іздестіру кезінде шолу ені іздестіру үшін таңдап алынған ұшу эшелоны үшін көкжиекке дейінгі қашықтық бойынша анықталуға тиіс, өйткені авариялық маяктардың көпшілігі тікелей көрінетін қашықтық шегінде ғана қабылдау мүмкіндігін қамтамасыз ететін жиіліктерде жұмыс істейді. Алайда, егер табудың ықтимал қашықтығы белгілі болса және ол көкжиекке дейінгі қашықтықтан аз болса, онда табу қашықтығынан бастау керек. Авариялық-құтқару маягын анықтаудың ықтимал қашықтығы белгісіз болған кезде теңіз үстінен ағаш аз көмкерген немесе ағаш мүлдем жоқ немесе жазықтық үстінен іздестіру кезіндегі есептік ені көкжиекке дейінгі қашықтықтың шамамен жартысына тең болуға тиіс. Таулы жерлердің үстінде есептік шолу ені көкжиекке дейінгі қашықтықтың 1/10 бөлігіне дейін азайтылуы мүмкін. Таулы жерлерде немесе өсімдік тығыз өскен жерлерде сигналдың таралу қашықтығы судағыға немесе тегіс жердегіге қарағанда айтарлықтай аз болады;

3) әдетте, авариялық-құтқару маяктарының сигналдары бойынша іздестіру кезінде қатарлас галс немесе толқын тәрізді сызық тәсілімен іздестіру әдісін қолдану керек. Егер белгілі бір ауданда бірінші іздестіру кезінде маяк табылмаса, ол жерде қайта іздестіру жүргізу керек, бұл ретте іздестіру маршрутының учаскелері бірінші іздестіру схемасына сәйкес іздестіру маршрутының учаскелеріне қатысты тік бұрыш жасауы керек. Егер маяқтың

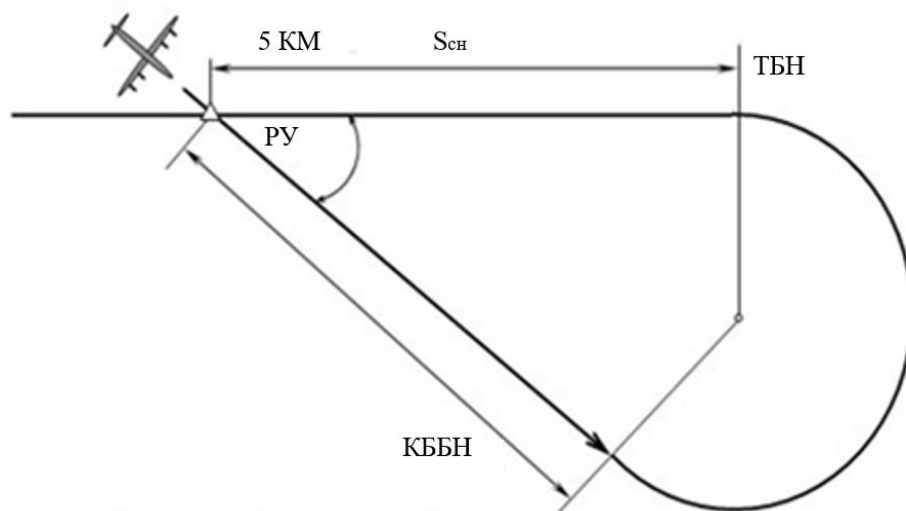
орналасқан жері әлі анықталмаса, бірақ оның осы ауданда екеніне және жұмыс істеп тұрғанына айтарлықтай сенімділік болса, іздестіру маршрутының учаскелерін бірінші іздестіру кезіндегі маршрут учаскелеріне қатарлас, бірақ жол сызықтары арасындағы аралықтың жартысына ығыстырып орналастыру арқылы үшінші іздестіруді қарастырған жөн;

4) авариялық-құтқару маягының дабылы анықталғаннан кейін оның орналасқан жерін анықтау үшін мынадай схемалардың бірін пайдалануға болады.

Бағдарлау сигналы бойынша бағдар ала алатын іздестіру құралдары пайдаланылған кезде авариялық-құтқару маягының сигналы анықталған сәттен бастап іздестіру құралы сол маяққа бағытталады. Егер іздестіру құралы іздестіру объектісінің орналасу ықтималдығының тығыздығы ең жоғары болатын бастапқы нүктеге қарай қозғалса, құтқару маягының сигналы тез қабылдануы мүмкін. Егер бұл сәтті болмаса, онда бұл ауданда секторлық іздестіру, кеңейетін шаршы түрінде іздестіру, қатарлас галстаумен іздестіру немесе қамтамасыз етілетін іздестіру күшінің оңтайлы шамасына негізделген жол сызықтары арасындағы интервалмен толқын тәрізді сызықты іздестіру әдістерін қолдана отырып жүйелі іздестіру жүргізілуі керек.

Ұшып бара жатқан әуе кемелерінен 121,5 МГц жиіліктегі сигналдың анықталғаны туралы мәлімдеме алған кезде (бұл сигналды КОСПАС-САРСАТ жүйесі өңдемейді) радиомаяқты электрондық іздестіруді жүргізу үшін іздестіру ауданын белгілеу қажет.

Бағдарлау сигналдары бойынша бағдар ала алмайтын іздестіру құралымен жүзеге асырылатын тыңдау арқылы электрондық іздестіру кезінде авариялық-құтқару маягының анықталған радиожилік сигналы электрондық тәсілмен естуге болатын дыбысқа түрлендіріледі, оны іздестіру әуе кемесі экипажының кемінде бір мүшесі динамиктің немесе бас телефондардың көмегімен ести алады.



мұнда: КББН – кері бұрылуды басту нүктесі; ТБН – төмендеуді бастау нүктесі

2-сурет. Автоматты радиоконпасты пайдалана отырып (АРК) авариялық радиостанцияға шығу үшін маневр

Апатқа ұшыраған ӘК тұрған жері анықталған ауданға шыққаннан кейін іздестіру-құтқару ӘК экипажы авариялық радиостанция сигналы анықталғанға дейін іздестіруді жүзеге асырады.

Жұмыс істеп тұрған авариялық радиостанцияның (радиомаяк) сигналы АРК-У2, АРК-УД, ЮР-26 радиокомпастарының көмегімен анықтағанда ӘК курстық бұрыш көрсеткішінің, ОЖЖ радиопеленгатор индикациясының орнықтылығына көз жеткізгеннен кейін іздестіру-құтқару ӘК экипажы ӘК-ні көрсетілген радиостанцияға бағыттайды.

Радиокомпастың курстық көрсеткішінің (РКК) тілінің 180^0 градусқа бұрылуы бойынша айқындалатын авариялық радиостанциядан (радиомаяк) ұшып өткеннен кейін экипаж зардап шеккендерді көзбен шолып анықтауды қамтамасыз ететін ұшу биіктігінде оған қайта шығу есебінен маневр (2-сурет) жасайды.

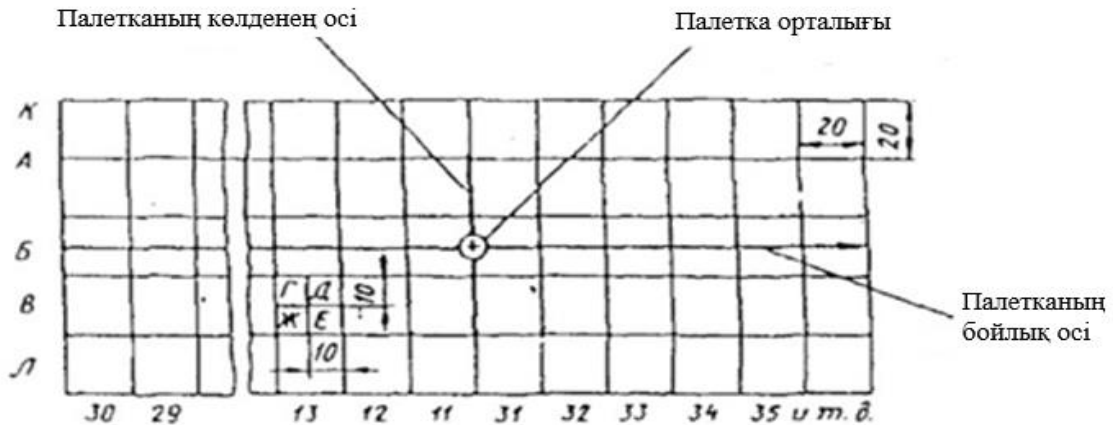
3. Көзбен шолып іздестіру үшін іздестіру ауданын шаршыларға бөлу тәртібі

Көзбен шолып тексеру кезінде іздестіру ауданы көзбен шолып іздестіру торы бар палеткаға сәйкес көлемі 20x20 км болатын шаршыларға бөлінеді (3-сурет). Қажет болған жағдайда 20x20 км шаршы палеткаға сәйкес 10x10 км болатын 4 шаршыға бөлінеді. Ойлы-қырлы жерлері көп орманды жерді жан-жақты тексеру үшін жерүсті іздестіру-құтқару командасы 10x10 км шаршыны 5x5 км болатын 4 шаршыға бөледі.

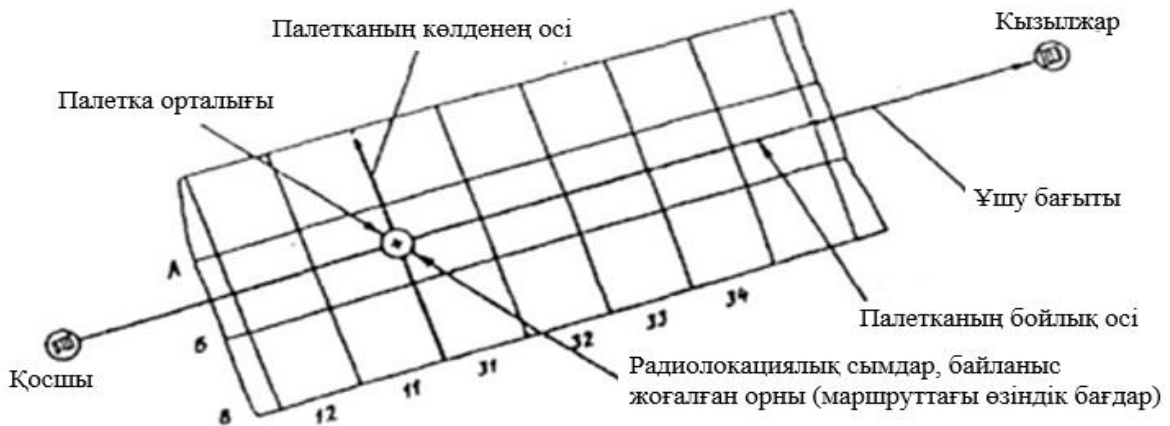
ІҚО (Ж) басшысы (үйлестірушісі) бірінші кезектегі тексеру шаршысын және іздестіру бағытын айқындайды.

Көзбен шолып іздестіру торы салынған палетканы пайдаланған кезде:

- 1) палетканың ортасын әуеайлақтың бақылау нүктесімен (ӘБН), өзіндік бағдармен немесе болжамды апат ауданының орталығымен түйістіру;
- 2) палетканың көлденең осін шын меридианның солтүстік бағытымен немесе болжамды ұшу бағытының перпендикуляр осімен түйістіру;
- 3) картада түзілген шаршыларды палетка нөміріне сәйкес нөмірлеу (3-1-сурет).



3-сурет. Көзбен шолып іздеу торы салынған палетка



3-1-сурет. Іздеу кезінде палетканы картамен түйістіру

4. Апатқа ұшыраған әуе кемелерінің экипаждарын көзбен шолып іздестіру тәсілдері

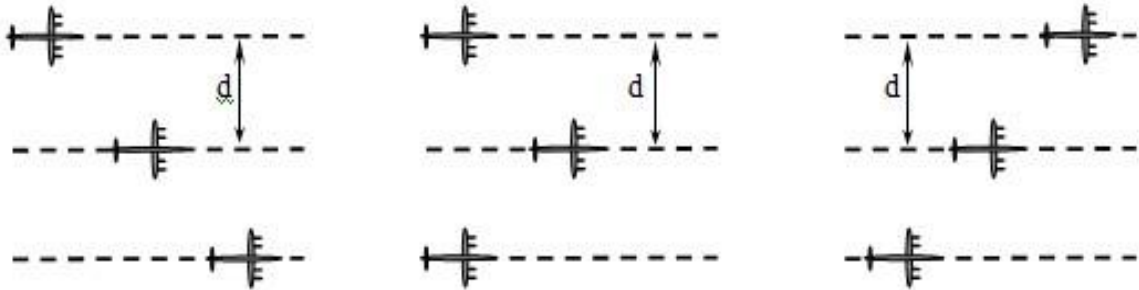
Егер радиотехникалық құралдардың көмегімен іздестіру ауданын үздіксіз тексеріп қарау нәтижесінде апатқа ұшырағандар табылмаса және олармен байланыс орнатылмаса, ІҚО (Ж) басшысының (үйлестірушісінің) шешімімен көзбен шолып іздестіру жүргізіледі, оны мынадай тәсілдермен жүзеге асыруға болады: «Тарақ», «Қатарлас галс (PS)», «Секторлық іздестіру (VS)», «Толқын тәрізді сызық (CS)», «Кеңейетін шаршы», «Жол сызығын тексеріп қарау (TS)», «Контурлық іздестіру (OS)» және «Берілген маршрут»:

1) «Тарақ» тәсілімен іздестіру (4-сурет) барынша аз уақытта және іздестіру-құтқару ӘК саны жеткілікті болғанда үлкен аумақты қарау мақсатында қолданылады.

«Тарақ» тәсілі көзбен көру шамамен 75 % болған немесе іздестіру аппаратурасының әрекет ету қашықтығы аралықтарда қатарлас түзу сызықты

маршруттар бойынша бірге ұшу арқылы ӘК тобының іздестіру ауданын бір мезгілде тексеруінен тұрады.

«Тарақ» тәсілі, әдетте, іздестіру-құтқару ӘК-нің орналасқан жерінен әлдеқайда алыс қашықтықта іздестіруді ұйымдастыруда қолданылады;



4-сурет. «Тарақ» тәсілімен іздестіру схемасы

2) «Қатарлас галс (PS)» тәсілімен іздестіру қолда бар іздестіру ұшақтарының (тікұшақтардың) саны жеткіліксіз болған кезде және ауқымды аумақты тексеріп қарау үшін қолданылады.

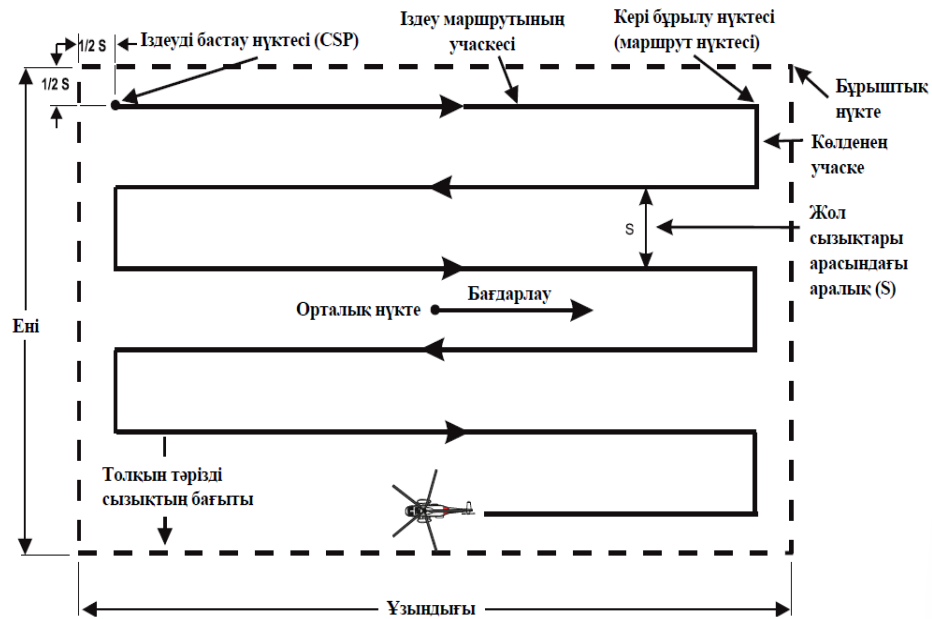
Қатарлас галс іздестіру әдісі әдетте тірі қалғандардың орналасқан жеріне қатысты белгісіздік тым жоғары болғанда қолданылады, бұл біркелкі қамтып, кең ауқымды аумақта іздестіруді қажет етеді. Бұл су кеңістігінде немесе мейлінше жазық жерлерде іздестіруде тиімді. Қатарлас галс іздестіру әдісі тікбұрыш пішінді аймақты қамтиды (5-сурет). Ол әрдайым дерлік үлкен іздестіру аймағын бір уақытта операция жүргізілетін жерде болатын жеке іздестіру құралдары бойынша бөлінген шағын аудандарға бөлу қажет болған жағдайда қолданылады.

Бұл тәсілмен іздестіру аймағын бірнеше жеке ұшақпен (тікұшақпен) немесе бір ұшақпен (тікұшақпен) бір уақытта қаралатын бірнеше іздестіру учаскелеріне (жолақтарына) бөлуге болады.

Іздестіру апатқа ұшыраған әуе кемесінің ең ықтимал орналасқан жерінен (жолағынан) басталуға тиіс (6-сурет).

Галстар арасындағы қашықтық (қабаттасудың 25 %-ы қамтамасыз етілгенде) «Тарақ» тәсілімен іздеген кездегі ұшақтар (тікұшақтар) арасындағы интервалмен бірдей белгіленеді. Тексеріп қарау жолақтары арасындағы интервал галстар арасындағы қашықтықтың жартысына тең алынады.

Кері бұрылу санын азайту үшін галстардың түзу сызықты учаскелерін тексеріп қарау жолақтары бойымен бағыттаған жөн.

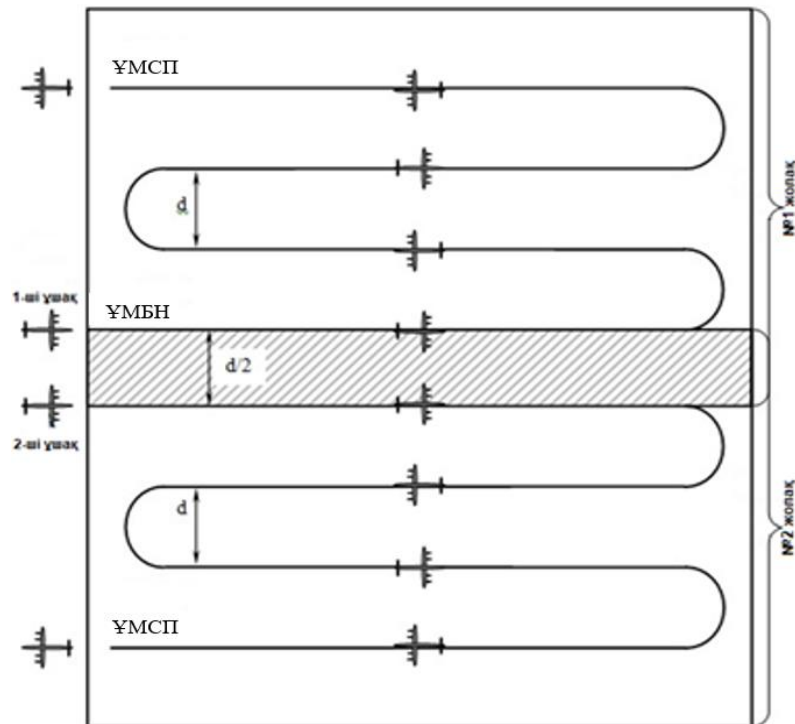


5-сурет. Бір әуе кемесімен «Қатарлас галс» тәсілімен іздестіру әдісі

«Қатарлас галс» және «Кеңейетін шаршы» тәсілдерін іздестіру кезінде галс арасындағы ұсынылатын қашықтық (6-сурет):

- 1) ойлы-қырлы жер – 0,5 км;
- 2) орман – 1 км;
- 3) тығыз орман – 0,5 км;
- 4) ашық жер – 2 км.

Галстардың ұзындығы 10–20 км болуы керек;



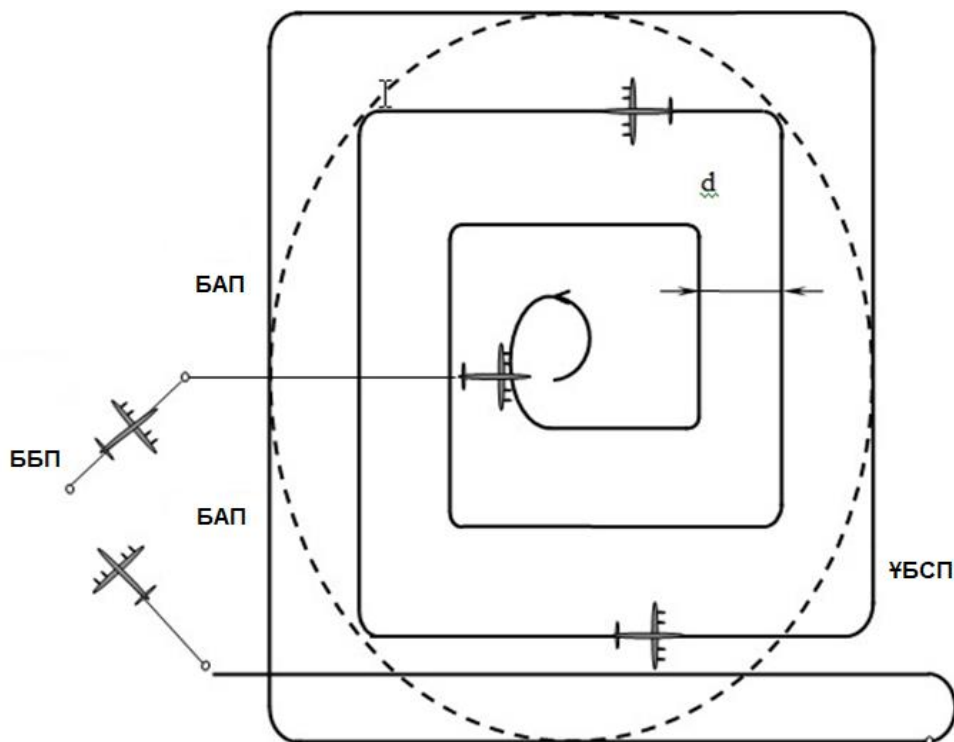
мұнда: ҰМБН – ұшу маршрутының бастапқы нүктесі;
 ҰМСП – ұшу маршрутының соңғы пункті.

6-сурет. Екі ұшақпен (тікұшақпен) «Қатарлас галс» тәсілімен іздестіру

3) «Кеңейетін шаршы» тәсілімен іздестіру (7-сурет), әдетте, ӘК апат орны туралы деректер болған кезде қолданылады.

Іздестіру апатқа ұшыраған экипаждың болуы ықтимал деген жорамал бар белгілі нүктенің айналасындағы ауданды бір ӘК-мен тексеруден тұрады.

Маршруттың іргелес қатарлас учаскелері арасындағы қашықтық жергілікті жердің анық көрінуіне кепілдік беруі керек;



мұнда: ББП – бағыттың бастапқы пункті;
 БАП – бағыттың аралық пункті;
 ҰБСП – ұшу бағытының соңғы пункті.

7-сурет. «Кеңейетін шаршы» тәсілімен іздестіру

4) «Межелі маршрут» тәсілімен іздестіру (8-сурет) апатқа ұшыраған ӘК маршрутының учаскесі бойымен өтетін межелі жол сызығы бойынша орындалады.

Бұл тәсіл іздестіру аймағы іздестіру-құтқару ӘК ұшуының межелі биіктігінде іздестіру аппаратурасының әрекет ету қашықтығы 0,5–0,7 құрайтын жолақ болған кезде қолданылады;



мұнда: ҰББП – ұшу бағытының бастапқы пункті;

ҰБСП – ұшу бағытының соңғы пункті;

L – іздестіру радиотехникалық аппаратурасы (тексеру) жолағының ені;

l – іздестіру аймағының ені.

8-сурет. «Межелі маршрут» тәсілімен іздестіру

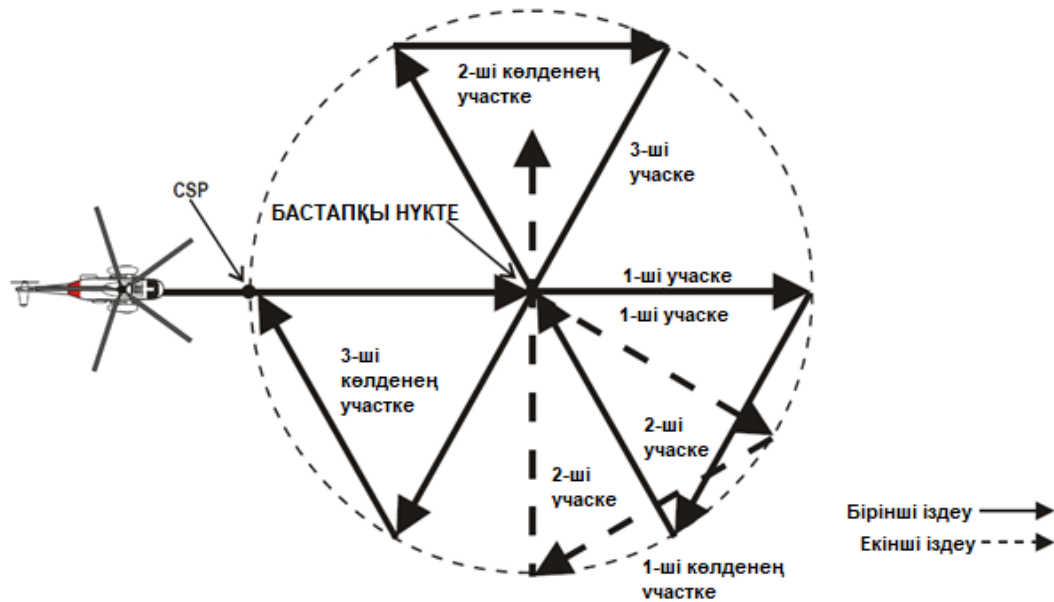
5) «Секторлық іздестіру (VS)» тәсілімен іздестіру (9-сурет).

Секторлық іздестіру әдісі іздестіру объектісінің орналасқан жері нақты белгілі болған кезде және іздестіру аймағы шағын болған жағдайда тиімді болады. Мысалы, команда мүшелерінің бірі команданың екінші мүшесінің теңіз кемесінің бортынан құлап кеткенін көргенде немесе авариялық жағдай орын алған жер туралы мәлімдеме ол жер туралы өте нақты дерек берген кемеден алынған кезде. Секторлық іздестіру 9-суретте көрсетілгендей бастапқы нүктеде орталығы бар шеңбер болып табылатын ауданда іздестіру кезінде қолданылады. Мұндай іздестіру кезінде навигацияны жүзеге асыру оңай, іздестіру объектісін табу ықтималдығы жоғары орталық нүктеге жақын аймақты жаппай қамту қамтамасыз етіледі. Аудан көлемінің шағын болуына байланысты бұл іздестіру әдісіне бір немесе жақын эшелондарда ұшатын бірнеше әуе кемесі немесе бірнеше теңіз кемесі бір уақытта қатыспауы керек. Оның орнына бір теңіз кемесі мен бір әуе кемесін бір ауданда тәуелсіз секторлық іздестіру үшін пайдалануға болады.

Бастапқы нүктеге қолайлы маркер (мысалы, түтін қалтқысы немесе маяк) тастап жіберуге болады, ол схеманың ортасын білдіретін бағдар немесе навигациялық құрал ретінде қолданылады. Іздестіру маршрутының әрбір учаскесі маркерге жақын қашықтықта немесе оның дәл үстінен өтуі керек. Секторлық іздестіру теңізде маркер бойынша жүргізілгенде іздестіру барысында іздестіру объектісінің қозғалысына жалпы су ағысының әсерін ескере отырып түзету оңайырақ болады. Бірінші учаскеде іздестіру әдетте дрейф бағытында жүзеге асырылады. Әуе кемелері пайдаланылған кезде іздестіру әдісінің радиусы әдетте 9-дан 37 км-ге дейін (5-тен 20 теңіз миліне дейін) болады. Іздестіру маршрутының алдыңғы және кейінгі учаскелері арасындағы бұрыш пайдаланылған радиусқа және іздестіру маршруты учаскелерінің соңындағы жол сызықтары арасындағы максималды аралыққа байланысты болады. Теңіз

кемелері пайдаланылған кезде іздестіру әдісінің радиусы әдетте 3,7-ден 9 км-ге дейін болады (2-ден 5 теңіз миліне дейін) және әр бұрылыс 120^0 жетеді. Әдетте, секторлық іздестірудегі барлық кері бұрылу оң жақтағы борт бағытында орындалады.

Егер секторлық іздестіру әдісі бойынша бірінші іздестіру аяқталған кезде іздестіру объектісінің орналасқан жері анықталмаса, онда іздестіру әдісін бұрып, 9-суретте нүктелі сызықтармен көрсетілгендей, бірінші іздестіру барысында тексерілген маршрут учаскелерінің ортасында орналасқан іздестіру маршрутының учаскелерін қолдана отырып екінші іздестіруді жүргізу қажет;



9-сурет. «Секторлық іздестіру (VS)» әдісі: бір құрал

б) «Жол сызығын тексеру (TS)» тәсілімен іздестіру.

Жол сызығын тексерумен іздестіру әдісі әдетте әуе немесе теңіз кемесі бір пункттен екінші пунктке дейінгі маршрутта із-түзсіз жоғалып кеткен жағдайларда қолданылады. Ол апатқа ұшыраған кеме апатқа ұшырады, қонуға мәжбүр болды немесе таңдалған жол сызығында немесе оның жанында батып кетті деген болжамға негізделген және 10-суретте көрсетілгендей іздестіру күшінің осы бастапқы сызыққа жақын шоғырлануын болжайды.

Әдетте тірі қалғандар едәуір қашықтықта болса да, іздестіру құралының назарын сигналдық айна немесе боялған түтін (күндізгі уақытта), сигналдық зымырандар, жыпылықтайтын от немесе сигналдық от (тәуліктің қараңғы уақытында) немесе электронды маяк (ашық немесе қараңғы уақытта) сияқты кез келген құралдардың көмегімен тарта алады деп болжанады).

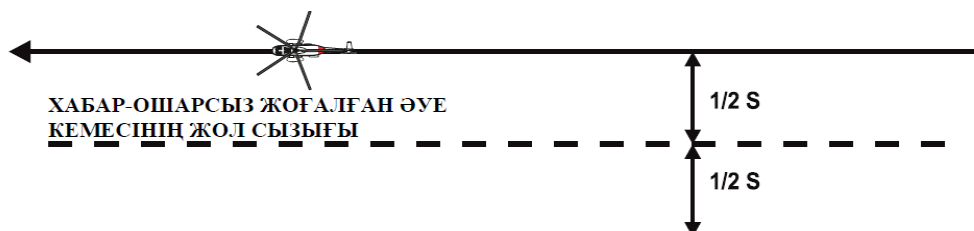
Жол сызығын тексеру арқылы іздестіру апатқа ұшыраған кеме тандап алған маршрут бойынша жылдам және барынша мұқият іздестіруді қамтамасыз етеді.

Іздестіру құралы жол сызығының бір жағынан іздей алады және 10-суретте көрсетілгендей кері бағытта (TSR) орала алады немесе таңдалған жол сызығы бойымен және әр жағынан бір рет іздей алады, содан кейін 11-суретте көрсетілгендей кері қайтпай, (TSN) өз жолын жалғастыра алады. Қозғалыс жылдамдығы жоғары болғандықтан, әуе кемелері көбінесе әдетте күндізгі уақытта жер бетінен 300-600 м (1000-2000 фут) немесе қараңғы уақытта 600-900 м (2000-3000 фут) биіктікте жол сызығын тексеру кезінде іздестіруде қолданылады. Бұл схема көбінесе іздестірудің бірінші кезеңі ретінде қолданылады, өйткені ол салыстырмалы түрде аз жоспарлауды қажет етеді және оны тез жүзеге асыруға болады. Егер іздестіру барысында жол сызығын тексере отырып, тірі қалғандардың орналасқан жерін анықтау мүмкін болмаса, онда іздестіруді неғұрлым қарқынды түрде анағұрлым кең ауданда жүргізу керек.

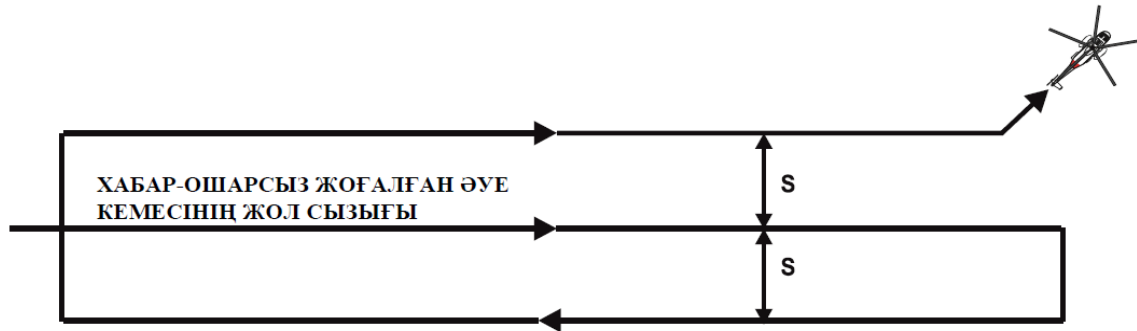
Осы ауданда және апатқа ұшыраған кемемен немесе оған жақын маршрутпен жүретін әуе кемелеріне іздестіруге көмек көрсету үшін маршруттан ауытқуды ұсыну керек. Бұл олардың маршруттан ауытқып, апатқа ұшыраған кеменің ең ықтимал маршрутымен немесе қатарлас дерлік маршрутпен жүруі керек дегенді білдіреді. Мұндай көмек көрсетуге бірнеше құрал жұмылдырылған жағдайларда, әсіресе егер олар қарсы бағытта жүріп бара жатса, іздестіруді жоспарлайтын қызметкер барлық құралды басқа құралдардың бар екендігі туралы хабардар етуі керек және қарсы бағытта жүретін құралдардың әр жақтан бір маршрут бойынша жүруіне жол бермеуі керек.

Ұшып бара жатқан әуе кемелерін жол сызығын тексеріп іздестіруге тартуды экипажы оқытылған құралдардың іздестіру-құтқару күштері жүргізетін іздестіруге қатысты қосымша шара ретінде қарастырған жөн, өйткені мұндай әуе кемелері:

- бортында даярланған бақылаушылардың жеткілікті саны болмауы мүмкін;
- оңтайлы іздеу биіктігі мен жылдамдығында емес, стандартты ұшу эшелондары мен жылдамдығында ұшуға мәжбүр болуы мүмкін;
- бұлттардың үстінен ұшуға мәжбүр болуы мүмкін;



10-сурет. «Жол сызығын тексеріп қайта оралу (TSR)» тәсілімен іздестіру әдісі



11-сурет. «Жол сызығын қайта оралмай тексеру (TSN)» тәсілімен іздестіру әдісі

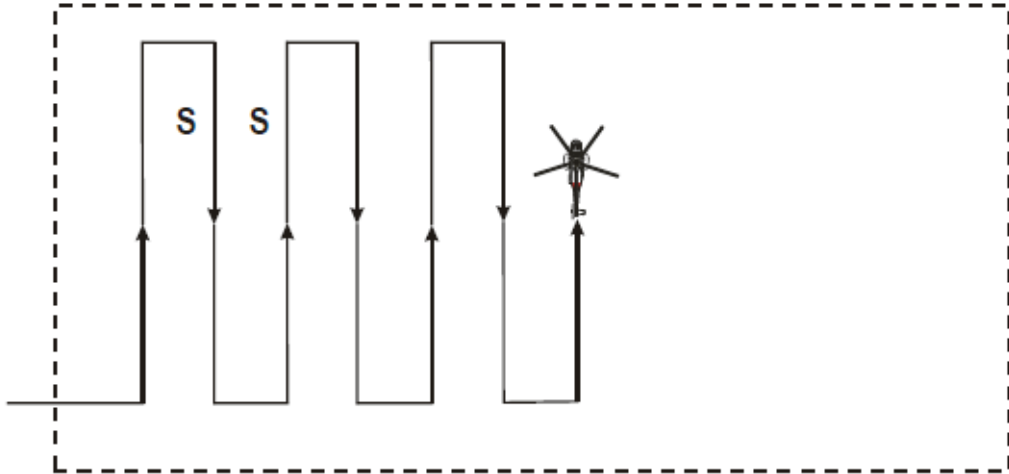
7) «Толқын тәрізді сызық (CS)» тәсілімен іздестіру.

Толқын тәрізді сызық бойынша іздестіру әдісі негізінен қатарлас галс іздестіру әдісіне ұқсас, тек іздестіру маршрутының учаскелері тіктөртбұрыштың ұзын жақтарына емес, қысқа жақтарына қатарлас орналасады. Бір аймақты қамту үшін толқын тәрізді сызық (CS) іздестіру әдісін қолдану әлдеқайда көп кері бұрылуды қажет ететіндіктен, әдетте қатарлас галс әдісі (PS) сияқты тиімді емес, алайда әуе кемесі мен теңіз кемесін бірге үйлестірілген іздестіру үшін пайдалануға болады. Толқын тәрізді сызық бойынша іздестіру әдісі 12-суретте көрсетілген.

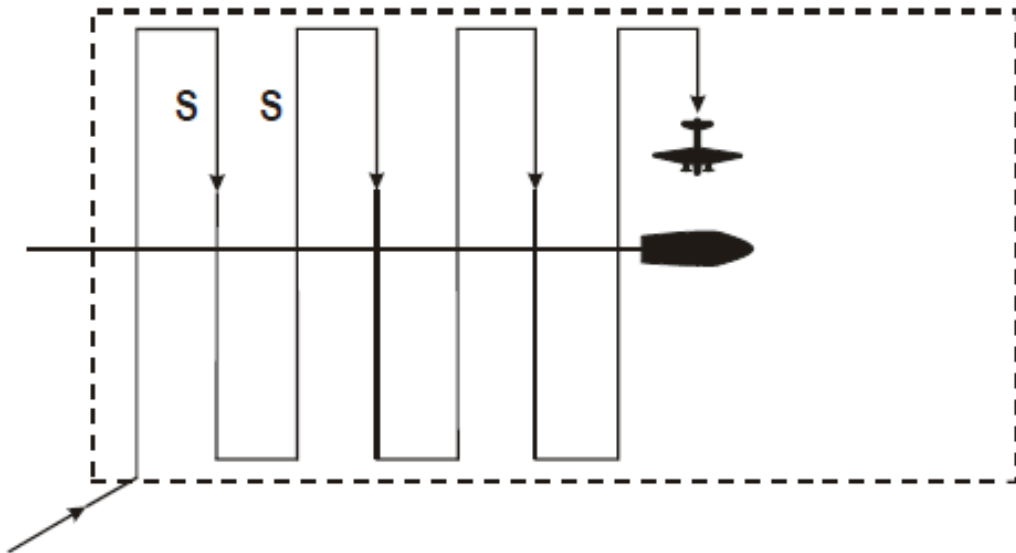
Толқын тәрізді сызық бойынша үйлестірілген іздестіру (CSC).

Үйлестірілген әуе-теңізде іздестіру, әдетте, әуе кемесі жүзеге асыратын іздестіруге ден қою бағытындағы іздестіру ауданының үлкен осі бойында толқын тәрізді сызық бойынша іздестіру схемасымен ұшатын әуе кемесінің қозғалысын теңіз кемесінің қозғалысымен үйлестіру арқылы жүзеге асырылады. Әуе кемесі іздестіру маршрутының учаскелері бойынша ұшуды теңіз кемесінің бағытына тік бұрыш жасай отырып орындайды.

Теңіз кемесінің жылдамдығы, әуе кемесінің жылдамдығы, әуе кемесін іздестіру маршруты учаскелерінің ұзындығы және жол сызықтары арасындағы интервал жоспарлау кезінде әуе кемесінің іздестіруге ден қою бағыты бойынша қозғалу жылдамдығы суүсті құралының жылдамдығына тең болатындай етіп айқындалады. Іздестіру әдісі дұрыс орындалған кезде әуе кемесі 13-суретте көрсетілгендей іздестіру маршрутының әр учаскесінің ортасында теңіз кемесінің дәл үстінен өтуі керек;



12-сурет. «Толқын тәрізді сызық (CS)» тәсілімен іздестіру әдісі



13-сурет. «Толқын тәрізді сызық бойынша үйлестірілген іздестіру (CSC)» тәсілімен іздестіру әдісі

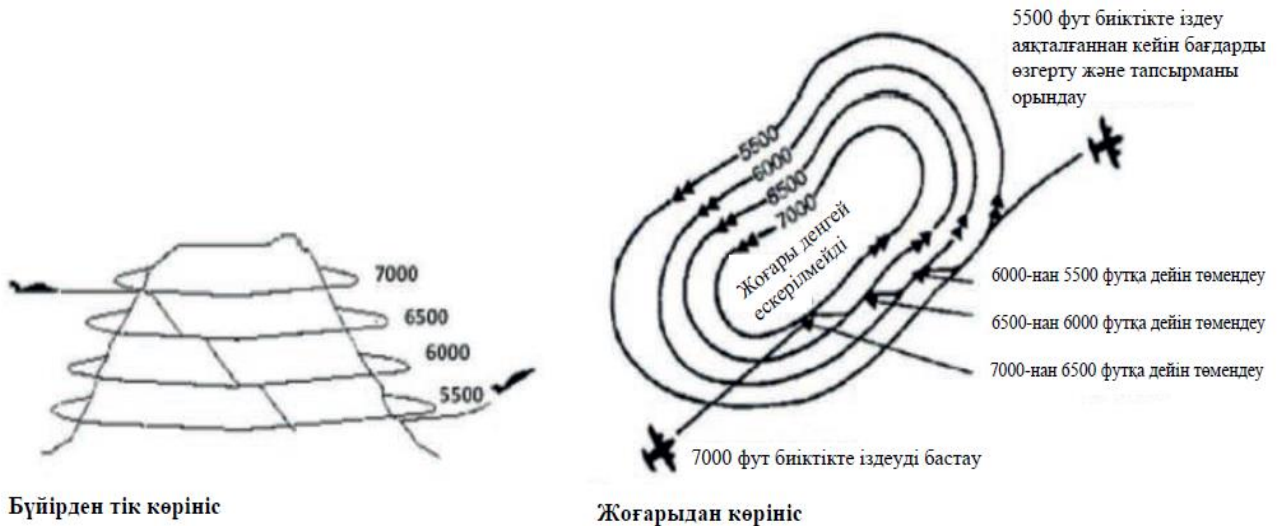
8) «Контурлық іздестіру (OS)» тәсілімен іздестіру.

Контурлық іздестіру таулар мен шатқалдардың айналасында қолданылады, өйткені жер бедерінің күрт өзгеруі басқа әдістерді іс жүзінде қолдануға мүмкіндік бермейді. Әр тау шыңынан етегіне қарай тексеріледі, бірақ ешқашан етегінен шыңына қарай тексерілмейді. Контурлық іздеу әдісінің (OS) егжей-тегжейлі сипаттамасы 14-суретте көрсетілген.

Іздестіруші әуе кемесі осы эшелонда тауды толық айналып ұшып, іздестіруді ең биік шыңнан бастайды. Әуе кемесі 150-300 м (500-1000 фут) төмен болуы мүмкін контурлық іздестірудің келесі эшелонына дейін тегіс және қауіпсіз түсуі үшін таудан алыстау бағытта биіктігін төмендете отырып, айнала ұшуды орындап, содан кейін контурлық іздеуді төменгі биіктікте жалғастыра алады. Іздестірудің кері бағытында айнала ұшу үшін орын жеткілікті болмаған кезде әуе

кемесі тауды айнала шиыршық жасап төмендей алады, бірақ төмендеу жылдамдығы шамамен бірқалыпты болуы керек. Егер қандай да бір себептермен тауды айналып ұшу мүмкін болмаса, жоғарыда көрсетілгендей биіктік бойынша оның көлбеуінің бойынан бірдей аралықпен біртіндеп ұшып өтуі керек.

Аңғарларда іздестіру шеңбер бойымен айнала ұшу түрінде жүргізіледі, әрбір айналып ұшып өткен сайын шеңбердің ортасы жол сызықтарының арасындағы бір аралыққа ығыстырылады.



14-сурет. «Контурлық іздестіру (OS)» тәсілімен іздестіру әдісі

Контурлық іздестіру өте қауіпті болуы мүмкін. Сондықтан тауларда, шатқалдарда және аңғарларда іздестіру кезінде өте сақ болу керек. Төменде ескеру қажет қауіпсіздік нұсқаулары берілген.

Экипаж өте тәжірибелі, дұрыс нұсқау алған және олардың ірі масштабты дәл карталары болуы керек (ұсынылатын масштаб 1:100000).

Таулы аудандарда іздестіру үшін мүмкіндігінше бірнеше қозғалтқышы бар әуе кемелерін бөлу керек.

Іздестіру кезінде ұшқыштың назары толығымен әуе кемесін басқаруға бағытталуы керек. Ұшқыш кез келген қауіптен аулақ болу үшін (электр желілері, аспалы жолдар және т.б.) алдындағы жер бедерін бағалауы керек және жергілікті жер бедерінің алдамшы болу ықтималдығын болжай білуі керек, себебі ол әуе кемесінің қауіпсіздігіне нұқсан келтіруі мүмкін. Аңғарларда іздестіруді жүзеге асыру кезінде ұшқыш әуе кемесі кездесетін кедергілерді еңсеріп не биіктікке көтеріле алуы, не оларды айналып өту үшін бұрыла алуы үшін ұшуды алдын ала жоспарлауы керек. Ол сондай-ақ қауіпті жағдай туындаған жағдайда әуе кемесін қай бағытқа бұру керектігін әрдайым білуге тиіс.

Іздестіру аймағындағы ауа-райы қолайлы болуы керек. Көрінуді де, турбуленттілікті де үнемі бақылауда ұстау қажет. Желдің жылдамдығы 56 км/сағ

(30 түйін) асатын таулы аймақтарда ұшудан аулақ болу керек, өйткені бұл жағдайда төмендеу жылдамдығы 10 м/с (2000 фут/мин) асуы мүмкін.

Ұшу алдында экипаж жер бедерінің биіктіктері мен көлденең контурларын көрсететін үлкен масштабтағы контурлы карталарды зерттеп, ықтимал күшті турбуленттілік аймақтарын анықтауы қажет. Ұшқыштар тау баурайына жақын жерде іздестіру және ұшу биіктігіне дейін төмендеуді орындамай тұрып, турбуленттілік пен төмен ағындарды анықтауы керек.

Таулы аймақтардағы жел мен ауа легінің бағыты тым өзгергіш болуы мүмкін. Турбуленттілікке ұшыраған кезде ұшқыш әуе кемесінің конструкциясындағы шекті жүктемелердің асып кетуіне жол бермеу үшін дереу тиісті шаралар қабылдауы керек.

Егер әуе кемесінің бағыты бойынша алда аңғардан шығатын қауіпсіз маршрут болмаса, әуе кемесі ұшу биіктігінде 180 градусқа бұрылыс жасауға мүмкіндік бермейтін тым тар аңғарға кірмеуге тиіс. Іздестіру кезінде ұшуды қажет болған жағдайда 180⁰ бұрылуды орындау үшін оның бүкіл енін пайдалану мүмкін болатындай етіп шатқалдың немесе аңғардың бір жағына жақын орындау керек. Бұл талап тауды айналып өту кезінде контурлық іздестіру кезінде сақталуы керек.

Әуе кемесі жоғары маневрлі және кері бұрылу радиусы аз болуы керек.

Контурлық іздестірудің әрбір ауданында басқа іздестіруші әуе кемесімен ықтимал соқтығысуды болдырмау үшін бір әуе кемесі ғана болуға тиіс.

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
6-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздістіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
12-қосымша

Нысан

Кіріспе ақпарат және мәлімдеме нысаны
(ІҚО (Ж) үйлестірушісі толтырады)

Кіріспе ақпарат	Briefing
SAR (оқиға атауы): _____	SAR: _____
Күні: _____	Date: _____
ӘК нөмірі және типі: _____ АҚҚ командасы: _____	A/C Type & Number: _____ Unit: _____
ӘК командирі: _____	Captain: _____
Апаттың сипаты немесе авариялық жағдай туралы нақты деректер: _____	Details as to nature of distress or emergency: _____
Іздестіру объектісінің сипаттамасы: (1) Әуе немесе теңіз кемесінің түрі: _____ (2) Кеменің нөмірі немесе атауы: _____ (3) Ұзындығы _____ Ені (қанат ұзындығы): _____ (4) Борттық нөмір: _____ (5) Түсін және таңбалануын қоса алғанда, кеменің толық сипаттамасы: _____	Description of Search Object: (1) Type of aircraft or vessel: _____ (2) Number or name of craft: _____ (3) Length: _____ Width (Wing-Span): _____ (4) Number on board: _____ (5) Full description of craft, including color and markings: _____ (6) Frequencies of missing craft: _____

(6) Жоғалған кемеңіз жұмыс істеу жиіліктері: _____	_____
Берілген іздестіру аймақтары Аудан: _____	Assigned Search Areas Area: _____
Іздестіру тәсілі: _____	Type of Search: _____
Абс. биіктік/көріну қашықтығы _____	Altitude/Vis: _____
Тапсырманы орындауға кететін уақыт: _____	Time on Task: _____
Нүктеде іздестіруді бастау (орналасу жері): _____	Commence Search at (Posn): _____
Сызық жолымен (N-S)(E-W) _____	and track (N-S) (E-W) _____
Жұмыс істеу жиіліктері: (1) Басқарушы орган: _____ (2) Әуе кемелері: _____ (3) Су үсті теңіз кемелері: _____ (4) Басқа құралдар: _____	Frequencies: (1) Controlling Agency: _____ (2) Aircraft: _____ (3) Surface Vessels: _____ (4) Others: _____
Операция барысы туралы мәлімдемелер Бағыттау (кімге): _____ әр _____ сағат сайын және метеорологиялық жағдайлар туралы әр _____ сағат сайын	Progress Reports To be passed to: _____ every _____ hours with weather report included every _____ hours

ІҚО (Ж) Үйлестірушісі _____ / _____ /

Кіріспе ақпарат және мәлімдеме нысаны
(ІҚО (Ж) дан кейін іздестіру-құтқару ӘК-нің командирі толтырады)

Мәлімдеме	Debriefing
SAR құралы: _____	SAR: _____
ӘК нөмірі: _____	A/C No.: _____
Күні: _____	Date: _____
Жөнелту пункті: _____	Point of Departure: _____
Қону пункті: _____	Point of Landing: _____
Жалпы ұшу уақыты: _____	Time Off: _____
Міндетті орындауға: _____ Міндеттен тыс: _____	On Task: _____ Off Task: _____
Қону уақыты: _____	Landed: _____
Нақты тексерілген аудан: _____	Area Actually Searched: _____
Іздестіру түрі: _____	Type of Search: _____
Абс. биіктік /көріну қашықтығы: _____	Altitude/Vis: _____
Жергілікті жердің сипаты немесе теңіздің жай-күйі: _____	Terrain or Sea State: _____
Бақылаушылар саны: _____	Number of Observers: _____
Іздестіру ауданындағы метеорологиялық жағдай (көріну қашықтығы, жел жылдамдығы, бұлттардың төменгі шекарасы және т.б.): _____	Weather Conditions in Search Area (Vis, Wind velocity, Ceiling, etc.): _____ _____
Іздестіру объектісі табылды. Орналасқан жері: _____	Object of Search: (located) at Position: _____
Тірі қалғандардың саны мен жағдайы: _____	Number and Condition of Survivors: _____
Көзбен шолып анықтау және (немесе) басқа мәлімдемелер: _____	Sightings and (or) other reports: _____
Байланыс: (Байланыс сапасын көрсету және (немесе) нұсқама деректерімен салыстырғандағы кез келген өзгерістер) _____	Telecommunications: (Note quality of communications and (or) any changes other than briefed) _____
Ескертпелер: (Іздестіру кезінде жасалған кез келген іс-қимыл, мәселелер, күрделі ескертулер, ұсыныстар) _____	Remarks: (To include any action taken on search, any problems, criticism, suggestions) _____

« _____ » _____ Күн/уақыт (жергілікті) ӘК командирі	« _____ » _____ Date/Time (Local) Captain
--	--

Қазақстан Республикасы
Үкіметінің
2026 жылғы « 21 » сәуірдегі
№ 302 қаулысына
7-қосымша

Қазақстан Республикасының
аумағында ұшуды
іздістіру-құтқарумен
қамтамасыз етуді
ұйымдастыру жөніндегі
қағидаларға
13-қосымша

КОСПАС-САРСАТ сигналын қабылдау орталығы авариялық жағдай туралы Іздестіру мен құтқарудың үйлестіру орталығына беретін авариялық хабар форматы
(формат стандартты КОСПАС-САРСАТ форматына негізделген)

№	Жол атауы	Жол мазмұны	Жол форматы
1	2	3	4
1.	Хабар тарату орталығы	хабарды өңдеу орталығының сәйкестендіргіші	хабарды өңдеу орталығының келісілген әріптік аббревиатурасы (мысалы, TPS немесе GEOS)
2.	Хабарлама нөмірі	хабардың жеке нөмірі	қоңырауларды өңдеу орталығының аббревиатурасы, содан кейін қоңырауларды өңдеу орталығы берген хабардың жеке нөмірі (мысалы, GEOS/12345)
3.	Хабар күні	Григориан күнтізбесі бойынша күні, айы, жылы	DD MMM YY, мұндағы DD – күн, MMM – ай атауы, алғашқы үш әрпіне дейін қысқартылған және YY – жылдың соңғы екі цифры
4.	Хабар берілген уақыт	дүниежүзілік үйлестірілген уақыт бойынша сағат, минут (UTC)	UTC, мұндағы hh – түн ортасынан бастап өткен толық сағаттардың саны (00–24), mm – сағаттың басынан бастап өткен толық минуттардың саны (00–59)
5.	Жергілікті уақыт (факультативтік)	құрылғының орналасқан жері	(жергілікті уақыт), мұндағы hh – түн ортасынан бастап өткен

1	2	3	4
		анықталған пункттің жергілікті уақыты бойынша сағат, минут	толық сағаттардың саны (00–24), mm – сағаттың басынан өткен толық минуттар саны (00–59) және «жергілікті уақыт» сөздері EST, CST, MST, PST немесе басқа жергілікті уақыт белдеуінің аббревиатураларымен ауыстырылады. Тиісті жағдайларда аббревиатура «жазғы уақытты» қамтиды
6.	Хабар түрі	жаңа авариялық құлақтандыру немесе жаңарту (егер жаңарту хабардың бастапқы нөмірін қамтыса)	нақты жағдайға байланысты «Жаңадан құлақтандыру» немесе «Жаңарту», № 2 жолға сәйкес хабардың бастапқы нөмірінің жаңартылуына қолданылады
7.	Межелі пункттің ІҚО (Ж) жауапты өкілетті органы	хабар жіберілетін пункт	хабар жіберілген (ағылшын тілінде) ІҚО (Ж) өкілетті органының тану коды
8.	Құрылғы сәйкестендіргіші	IMEI нөмірі (15-ұялы байланыс құрылғысының цифрлық халықаралық сәйкестендіру нөмірі (IMEI)	мұндағы AABBBBBB – құрылғының түрін анықтау коды (TAC), CCCCCC – құрылғыға сериялық нөмір берген өндіруші және D – бақылау цифры
9.	Құрылғы өндірушісі және модель нөмірі	авариялық хабар тарататын құрылғының тану белгісі	құрылғы өндірушісі және модель нөмірі (мысалы, SPOT Satellite GPS Messenger)
10.	Спутниктік жүйе	авариялық құлақтандырудың сәйкестендіру коды	пайдаланылатын спутниктік жүйенің сәйкестендіру коды (мысалы, Глобалстар, Инмарсат, Иридиум)
11.	Хабар	толық хабар	құрылғы жіберген хабардың толық мәтіні
12.	Ендік	градуспен және минуттың ондық бөлшектерімен көрсетілген WGS-	DD MM MMMs, мұндағы DD градустарды көрсетеді, ал MM MMM минуттар мен минуттың ондық бөліктерін (дәлдігі шамамен 2 м (6 фут), ал s ендік

1	2	3	4
		84 форматындағы ендік	экваторға қатысты солтүстік «N» немесе оңтүстік «S» екенін көрсетеді
13.	Бойлық	градуспен және минуттың ондық бөлшектерімен көрсетілген WGS-84 форматындағы бойлық	DDD MM MMMs, мұндағы DDD градустарды көрсетеді және MM MMM минуттарды және минуттық бойлықтың ондық бөліктерін көрсетеді (дәлдігі шамамен 2 м (6 фут), ал s бойлық нөлдік меридианға қатысты шығыс «E» немесе батыс «W» екенін көрсетеді
14.	Орналасу туралы дереккөз және оның дәлдігі	GPS, GLONASS, доплерлік жүйесі және т.б. көрсеткен орналасқан жері және болжамды орналасқан жерінің дәлдігі	орналасқан жерінің дереккөзі (мысалы, GPS, GLONASS, доплерлік жүйе) және метрмен көрсетілген болжамды орналасқан жерінің дәлдігі (мысалы, GPS:10 м)
15.	Ықтимал координаталық қозғалыс және салыстырмалы биіктік	егер жерге қатысты жылдамдық пен курс (SOG және COG), сондай-ақ теңіз деңгейіне қатысты биіктік бар болса	SSS:CCC:NNNN, мұндағы SSS – жерге қатысты түйіндермен өлшенген жылдамдық (SOG) (1-ден 999-ға дейін), CCC – солтүстік меридианның шын бағытына қатысты градуспен (1-ден 360-қа дейін) көрсетілген нақты жол сызығы (жерге қатысты курс (COG) және NNNN – жер деңгейінен биіктігі (салыстырмалы биіктігі 1-ден 99999-ға дейін) метрмен. Егер қандай да бір жол болмаса, таза күйінде қалдырылады
16.	Құрылғы туралы бастапқы деректер базасы	пайдаланушы туралы байланыс ақпараты бар дерекқордың орналасқан жері туралы мәлімет	толық мекенжайы мен телефон нөмірлері (оның ішінде елдің атауы, пошта коды/индексі және халықаралық телефон теру кодтары)
17.	Тіркелген аты	құрылғы иесінің аты	тіркелген құрылғы иесінің толық аты-жөні

1	2	3	4
18.	Тіркелген мекенжайы	иесінің мекенжайы	құрылғы иесінің толық мекенжайы, оның ішінде елдің атауы және пошта коды/индексі
19.	Тіркелген телефон нөмірлері	иесінің телефон нөмірлері	телефон нөмірлері, соның ішінде кабельдік және мобильді/ұялы телефонды қоса алғанда, иесі тіркеген барлық телефондарға арналған толық теру кодтары
20.	Қоңырауларды өңдеу орталығы туралы байланыс ақпараты	қоңырауларды өңдеу орталығының толық мекенжайы мен телефон нөмірлері	толық мекенжайы мен телефон нөмірлері (оның ішінде елдің атауы, пошта коды/индексі және халықаралық телефон теру кодтары)
21.	Қоңырауларды өңдеу орталығының жедел қызметкері	қоңырауларды өңдеу орталығындағы авариялық хабарды қабылдаушының аты-жөні және оның тікелей телефоны	толық аты-жөні және телефон нөмірі (қажет болған жағдайда қосымша нөмірді қоса)
22.	Ескертпелер	қоңырауларды өңдеу орталығына мәлім жағдай туралы кез келген қосымша ақпарат	еркін мәтінді енгізу өрісі
23.	Соңғы хабар	хабардың соңы	хабардың аяқталуы

КОСПАС-САРСАТ сигналын қабылдау орталығы авариялық жағдай туралы Іздестіру және құтқарудың үйлестіру орталығына беретін авариялық құлақтандыру үлгісі

Мәлімдемені жеткізетін орталық	: ТКPS-Kazakhstan, LLP
Хабар нөмірі	: ТКPS/12345
Хабар күні	: 31 DEC 23
Хабар беру уақыты	: 2113 UTC
Жергілікті уақыт (факультативті)	: 1513 (AST)
Хабар түрі	: New message, or : Update to ТКPS/12344
ІҚО (Ж) өкілетті органы	: Rescue Control Centre 020000 Astana, Esil district, E522 street, 15
Құрылғы сәйкестендіргіші	: B684D34D35929C5
Құрылғы өндірушісі / модель нөмірі	: SPOT Satellite GPS Messenger
Спутниктік жүйе	: Globalstar
Хабар	: «құрылғы арқылы жіберілген авариялық хабарлау»
Ендік	: 42 ⁰ 06 935 N
Бойлық	: 122 42 340 W
Орналасу деректерінің көзі және дәлдігі	: GPS:10m
Жылдамдық: курс: салыстырмалы биіктік (факультативті)	: 010:034:00500 (<i>деректер болмаған жағдайда бос қалдыру қажет</i>)
Тіркелген аты	: Kazaviaspas, JSC
Тіркелген мекенжайы	: Republic of Kazakhstan Z01G8X5, Astana city, Almaty district, Bauyrzhan Momyshuly avenue, building 2/11
Тіркелген телефон нөмірі	: +7 (7172) 78 82 82
Төтенше жағдайдағы байланысатын тұлға туралы мәлімет	: Aslanov Nurzhan Head of OCC Home +7 (7172) 00 00 00 Cell +7 (701) 000 00 00
Қосалқы ақпарат	: «Еркін мәтін енгізуге арналған орын»
Орталық туралы байланыс ақпараты	: ТКPS, LLP

	Almaty, Bostandyk district, Egizbayev street, house 7/21, sq. 53 e-mail: eltmayak@gmail.com AFTN:
Жедел орталық қызметкері	: Serikov Serik Home +7 (727) 000 00 00 Cell +7 (701) 000 00 00
Ескертпелер	: «Жағдай туралы қосымша ақпарат»
***** ХАБАР СОҢЫ *****	
