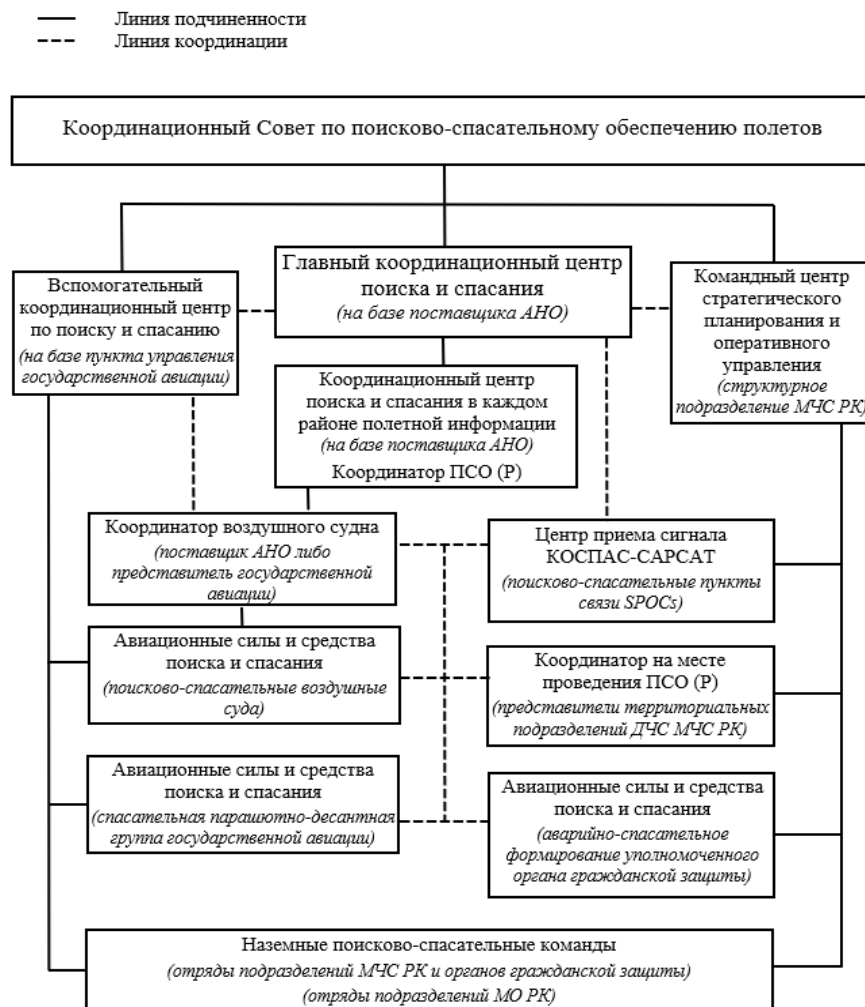


Приложение 1  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 1  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Схема поисково-спасательного обеспечения  
полетов на территории Республики Казахстан**



Приложение 2  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 3  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Оснащение  
поисково-спасательных воздушных судов  
имуществом и снаряжением**

1. Перечень спасательного имущества и снаряжения (минимальный)

<b>№ п/п</b>	<b>Имущество и снаряжение</b>	<b>Единица измерения</b>	<b>Количество</b>
1	2	3	4
1.	Запас продовольствия (на трое суток): сухой паек (набор пищевых концентратов или консервированных пищевых продуктов), сгущенное молоко, кофе, сахар и соль, полиэтиленовые емкости с завинчивающимися пробками с водой	набор	2
2.	Столовые принадлежности металлические (ударопрочные, небьющиеся)	комплект	3
3.	Термос (емкость) 10 л с водой	штук	1
4.	Портативный радиопередатчик/приемник (аварийная радиостанция)	комплект	2
5.	Пиротехнические сигнальные средства (разноцветные дымовые свечи и (или) осветительные ракеты с ракетницей) или другие светосигнальные средства	штук	10
6.	Карманный электрический фонарь с комплектом запасных батарей	комплект	2

1	2	3	4
7.	Компас	штук	1
8.	Бинокль	штук	1
9.	Свисток	штук	2
10.	Зеркало для подачи сигналов	штук	2
11.	Таблица сигнальных кодов, брошюра с рекомендациями, касающимися методов выживания	штук	2
12.	Аптечка для оказания первой помощи	комплект	1
13.	Обмундирование теплое (куртка, брюки, обувь на меху, носки шерстяные, шерстяной головной убор, рукавицы)	комплект	2
14.	Мешок спальный (в районах с холодным климатом меховые)	комплект	2
15.	Палатка	комплект	1
16.	Не боящиеся сырости и ветра спички	коробка	4
17.	Сухое горючее (таблетированное)	таблетка	20
18.	Лупа для разжигания огня	штук	1
19.	Таблетки (средство) для очистки воды	упаковка	4
20.	Складной нож	штук	2
21.	Топор	штук	2
22.	Одеяло из плотной фольги для аварийных случаев	штук	4
23.	Репеллент и москитная сетка	штук	1
24.	Солнцезащитные очки или защищающие от ослепления очки	штук	2
25.	Лыжи с палками или снегоступы (для снежных районов)	пары	2
26.	Носилки санитарные	штук	1
27.	Щит для транспортировки людей с поврежденным позвоночником	штук	1
28.	Электромегафон с комплектом батарей (для вертолетов)	комплект	1
29.	Жилет* (пояс) спасательный (для горных районов)	штук	2
30.	Спасательный плот (или лодка)*	штук	1
31.	Средство для окрашивания водоемов (красящие маркеры) или плавучие дымовые буи*	упаковка	4

1	2	3	4
32.	Международный свод сигналов*	экземпляр	1

\* для районов акваторий моря (больших водоемов).

2. Спасательное имущество и снаряжение, указанные в пунктах 1–24 приложения 3 к настоящим Правилам, укладываются в мягкие тары (парашютно-десантные мешки) или специальные контейнеры для сбрасывания с воздушных судов. Имущество (кроме плавательных средств) упаковывается в водонепроницаемые мешки.

3. Спасательные жилеты (пояса), спасательные плоты (лодки) расконсервируются и загружаются в предусмотренной для них упаковке, подготовленной к применению.

4. На мешках (контейнерах) со спасательным имуществом и снаряжением с помощью цветового кода, нанесенных типографским способом надписей на английском, русском (и казахском) языках и не требующих пояснений символов должен быть обозначен общий характер их содержимого.

На наружной поверхности мешков (контейнеров):

1) прикрепляется маркировка в виде цветных кольцевых полос шириной 50 мм или окрашенных вымпелов, обозначающих содержимое комплекта:

КРАСНАЯ – медикаменты и средства оказания медицинской помощи;

СИНЯЯ – вода и продовольствие, посуда;

ЖЕЛТАЯ – обмундирование и средства укрытия;

ЧЕРНАЯ – средства сигнализации, приспособление для разжигания огня и освещения;

2) используются ленты с соответствующими пиктограммами, изготовленные из световозвращающего материала, в соответствии с РМАМПС.

Во все сбрасываемые мешки (контейнеры) вкладываются инструкции по использованию средств жизнеобеспечения, напечатанные на английском, русском и казахском языках и, по возможности, дополняются не требующими пояснений рисунками и символами;

3) следует использовать также соответствующие пиктограммы, изготовленные из светоотражающего материала. Пиктограммы приводятся ниже на рисунке.

 <p><b>FOOD</b> <b>ПРОДОВОЛЬСТВИЕ</b></p>	 <p><b>TOOLS</b> <b>ИНСТРУМЕНТЫ</b></p>
 <p><b>MARKER BEACON</b> <b>МАРКЕРНЫЙ МАЯК</b></p>	 <p><b>LIFERAFT/SHELTER</b> <b>СПАСАТЕЛЬНЫЙ</b> <b>ПЛОТ/СРЕДСТВА</b> <b>УКРЫТИЯ</b></p>
 <p><b>WATER</b> <b>ВОДА</b></p>	 <p><b>RADIO COMMUNICATION</b> <b>СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ</b></p>
 <p><b>MEDICAL SUPPLIES</b> (Note: white on a green background) <b>МЕДИКАМЕНТЫ</b> (Примечание: белые знаки на зеленом фоне)</p>	

Приложение 3  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 4  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Оснащение техническими средствами  
наземных поисково-спасательных команд (НПСК)**

1. Табель оснащения:

<b>№ п/п</b>	<b>Имущество и снаряжение</b>	<b>Единица измерения</b>	<b>Количество</b>
1	2	3	4
1.	Автомашины повышенной проходимости с радиостанцией	штук	1
2.	Передвижной командный пункт управления, смонтированный на транспортном средстве повышенной проходимости и оборудованный громкоговорящим устройством	штук	1
3.	Флажки белого и красного цветов для обозначения посадочной площадки для вертолета (по 8 шт. каждого цвета)	штук	16
4.	Посадочные шашки (дымовые)	штук	10
5.	Компас	штук	2
6.	Фонарь электрический с комплектом батарей	комплект	6
7.	Топографические карты местности масштаба 1:200000 с палеткой визуального поиска	комплект	2
8.	Бинокль	штук	2

1	2	3	4
9.	Рукавицы (брезентовые)	пар	6
10.	Бензопила для резки металла	штук	1
11.	Топор	штук	4
12.	Лом	штук	2
13.	Лопата штыковая	штук	4
14.	Багор	штук	1
15.	Слесарный инструмент: кувалда, зубило, молоток, пила ручная	комплект	1
16.	Огнетушитель	штук	2
17.	Мегафон с комплектом батарей	комплект	2
18.	Фотоаппарат	штук	1
19.	Носилки санитарные	штук	2
20.	Аптечка для оказания первой помощи	комплект	2
21.	Многофункциональный складной инструмент (на каждого члена НПСК)	штук	1
22.	Бензоплитка (примус)	штук	1
23.	Палатка четырехместная	штук	2
24.	Питьевая вода в ёмкости не менее 20 литров	штук	1
25.	Столовые принадлежности ударопрочные, небьющиеся (на каждого члена НПСК)	комплект	1
26.	Индивидуальный рацион питания (на каждого члена НПСК на трое суток)	набор	1

2. Перечень технических средств, обязательных для применения НПСК, уточняется и дополняется уполномоченным органом в сфере гражданской защиты и уполномоченным органом в сфере государственной авиации с учетом климатических, физико-географических и иных условий района поиска и спасания и утверждается отдельным актом (приказом/распоряжением).

Приложение 4  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 5  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Оснащение техническими средствами  
спасательной парашютно-десантной группы (СПДГ)**

1. Табель оснащения:

<b>№ п/п</b>	<b>Имущество и снаряжение</b>	<b>Единица измерения</b>	<b>Количество</b>
1	2	3	4
1.	Специальное обмундирование, по сезону (на каждого члена СПДГ)	комплект	1
2.	Парашютная система по уровню подготовки (на каждого члена СПДГ)	штук	1
3.	Запасная парашютная система (на каждого члена СПДГ)	штук	1
4.	Страховый прибор (на каждого члена СПДГ)	штук	1
5.	Высотомер парашютный (на каждого члена СПДГ)	штук	1
6.	Шлем защитный парашютиста (на каждого члена СПДГ)	штук	1
7.	Нож стропный (стропорез) (на каждого члена СПДГ)	штук	1
8.	Жилет (пояс) спасательный (на каждого члена СПДГ)	штук	1
9.	Компас	штук	1
10.	Фонарь электрический карманный с комплектом батарей (на каждого члена СПДГ)	комплект	1

1	2	3	4
11.	Фляга в чехле с питьевой водой (на каждого члена СПДГ)	комплект	1
12.	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	1
13.	Многофункциональный складной инструмент (на каждого члена СПДГ)	штук	1
14.	Перчатки технические пятипалые (на каждого члена СПДГ)	пар	1
15.	Индивидуальный рацион питания на двое суток (на каждого члена СПДГ)	набор	1
16.	Радиостанция Р-855УМ (Р-855А1)	штук	1
17.	Аптечка для оказания первой помощи	комплект	1
18.	Палатка двухместная	штук	1

2. Перечень технических средств, обязательных для применения СПДГ, уточняется и дополняется уполномоченным органом в сфере государственной авиации с учетом климатических, физико-географических и иных условий района поиска и спасания и утверждается отдельным актом (приказом/распоряжением).

3. Указанные технические средства упаковываются в тару и готовятся к доставке к месту происшествия поисково-спасательными воздушными судами с выброской на парашюте или без парашюта.

---

Приложение 5  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 7  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Методика проведения поиска воздушных судов, потерпевших бедствие**

**1. Методика определения района поиска  
экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие**

В общем виде, когда нет дополнительных сведений, район поиска может быть определен следующим образом (рисунок 1):

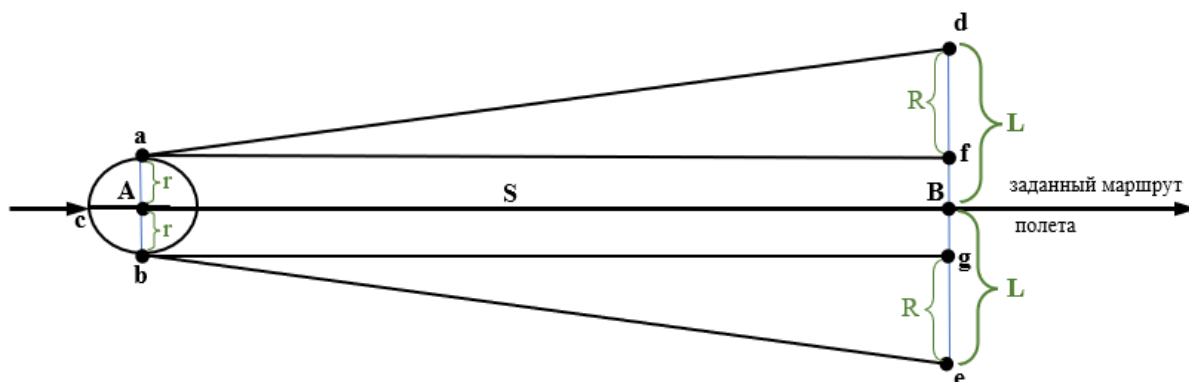


Рисунок 1. Методика определения района поиска

1) на рабочей карте наносится участок (AB) заданного маршрута полета BC, потерпевшего бедствие, от последней контрольной точки, при пролете которой с ним имелась связь (точка A), до точки, в которую он не прибыл или в которой с ним не была установлена связь (точка B);

2) вдоль участка маршрута (AB) в масштабе карты наносится полоса шириной  $\pm r$ , равной значению погрешностей определения места BC при пролете точки A (полоса a, f, g, b);

3) из точки В перпендикулярно линии маршрута откладываются отрезки Вe и Вd, равные максимальному боковому уклонению L ВС за время прохождения пути S.

Полученная на карте фигура (a, d, e, b, c) и будет районом наиболее вероятного местонахождения ВС, потерпевшего бедствие.

## **2. Методика выполнения радиотехнического поиска потерпевших бедствие**

Поиск экипажей ВС, потерпевших бедствие, поисково-спасательными ВС и с помощью особо высоких частот (ОВЧ) и высоких частот (ВЧ) радиопеленгационной аппаратуры является основным методом поиска.

Поиск по сигналам аварийно-спасательных маяков:

1) когда известно или предполагается, что терпящие бедствие воздушное судно или лица, находящиеся на воздушном судне, оснащены аварийно-спасательным маяком, следует немедленно начать электронный поиск на высоком эшелоне независимо от того, было ли получено какое-либо сообщение через систему КОСПАС-САРСАТ. Многие воздушные суда оснащены передатчиками ELT или ELT (DT), которые начинают действовать, когда перегрузка достигает определенного уровня, например такого, какой возникает при аварии. Начав электронный поиск, не следует пренебрегать осуществлением визуального поиска на более низких эшелонах, поскольку успех электронного поиска зависит от способности аварийно-спасательного маяка передавать сигнал;

2) при электронном поиске ширина обзора должна определяться по расстоянию до горизонта для данного эшелона полета, избранного для поиска, поскольку большинство аварийных маяков работает на частотах, обеспечивающих возможность приема лишь в пределах дальности прямой видимости. Однако если известна вероятная дальность обнаружения, и она меньше расстояния до горизонта, то следует исходить из дальности обнаружения. Когда вероятная дальность обнаружения аварийно-спасательного маяка неизвестна, расчетная ширина обзора при поиске над морем или равнинной местностью, имеющей небольшой лесной покров или вовсе не имеющей такового, должна быть равна примерно половине расстояния до горизонта. Над районами в горной местности расчетная ширина обзора может быть уменьшена до 1/10 расстояния до горизонта. В горной местности или местности с густой растительностью дальность распространения сигнала будет значительно меньше, чем на воде или суше с ровной поверхностью;

3) обычно при поиске по сигналам аварийно-спасательных маяков следует применять методику поиска параллельного галсирования или метод волнообразной линии. Если при первом поиске в определенном районе маяк не был обнаружен, в нем следует провести повторный поиск, при котором участки маршрута поиска должны располагаться под прямым углом к ориентации участков маршрута поиска согласно схеме первого поиска. Если

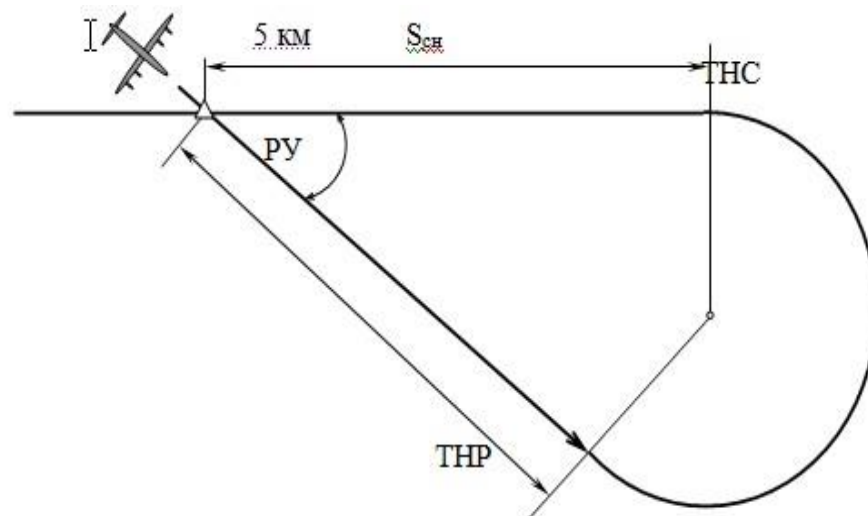
местонахождение маяка по-прежнему не установлено, однако существует значительная уверенность в том, что он находится в данном районе и работает, необходимо рассмотреть возможность проведения третьего поиска при расположении участков маршрута поиска параллельно участкам маршрута при первом поиске, однако со сдвигом на половину интервала между линиями пути;

4) после обнаружения сигнала аварийно-спасательного маяка для установления его местонахождения может использоваться одна из следующих схем.

При использовании поисковых средств, способных ориентироваться по приводным сигналам, поисковое средство приводится на аварийно-спасательный маяк, как только происходит обнаружение его сигнала. Сигнал аварийно-спасательного маяка может быть быстро принят, если поисковое средство движется в направлении исходной точки, в которой плотность вероятности местонахождения объекта поиска является наивысшей. Если это не принесет успеха, то в данном районе следует провести систематический поиск, используя методы секторного поиска, поиска расширяющимся квадратом, поиска параллельного галсирования или поиска волнообразной линии с интервалом между линиями пути, основанным на оптимальной величине обеспечиваемого поискового усилия.

При получении от пролетающих воздушных судов донесений об обнаружении сигнала на частоте 121,5 МГц (этот сигнал не обрабатывается системой КОСПАС-САРСАТ) необходимо установить район поиска для проведения электронного поиска радиомаяка.

При слуховом электронном поиске, осуществляемом поисковым средством, не способным ориентироваться по приводным сигналам, обнаруженный радиочастотный сигнал аварийно-спасательного маяка преобразуется электронным способом в слышимый звук, который с помощью динамика или головных телефонов может слышать по меньшей мере один из членов экипажа поискового воздушного судна.



где: ТНР – точка начала разворота; ТНС – точка начала снижения.

## Рисунок 2. Маневр для выхода на аварийную радиостанцию с использованием автоматического радиокompаса (АРК)

После выхода в район места нахождения ВС, потерпевшего бедствие, экипаж поисково-спасательного ВС осуществляет поиск до обнаружения сигнала аварийной радиостанции.

При обнаружении с помощью радиокompасов АРК-У2, АРК-УД, ЮР-26 сигнала работающей аварийной радиостанции (радиомаяка), убедившись в устойчивости индикации указателя курсовых углов ВС, ОВЧ радиопеленгатора, экипаж поисково-спасательного ВС осуществляет привод ВС на указанную радиостанцию.

После пролета аварийной радиостанции (радиомаяка), что определяется по повороту стрелки указателя курсового указателя радиокompаса (КУР) на  $180^{\circ}$ , экипаж выполняет маневр (рисунок 2) с расчетом повторного выхода на нее на высоте полета, обеспечивающей визуальное обнаружение пострадавших. Снижение с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полетов.

### 3. Порядок разбивки района поиска на квадраты для визуального поиска

При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20х20 километров согласно палетке с сеткой визуального поиска (рисунок 3). При необходимости квадрат 20х20 км разбивается на 4 квадрата 10х10 километров в соответствии с палеткой. Для более детального обследования сильнопересеченной лесистой местности наземной поисково-спасательной командой квадрат 10х10 километров разбивается на 4 квадрата 5х5 километров.

Руководителем (координатором) ПСО (Р) определяются квадраты первоочередного обследования и маршрут поиска.

При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо:

1) совместить центр палетки с контрольной точкой аэродрома (КТА), характерным ориентиром или центром предполагаемого района бедствия;

2) совместить поперечную ось палетки с северным направлением истинного меридиана или перпендикулярно оси предполагаемого маршрута полета;

3) пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки (рисунок 3-1).

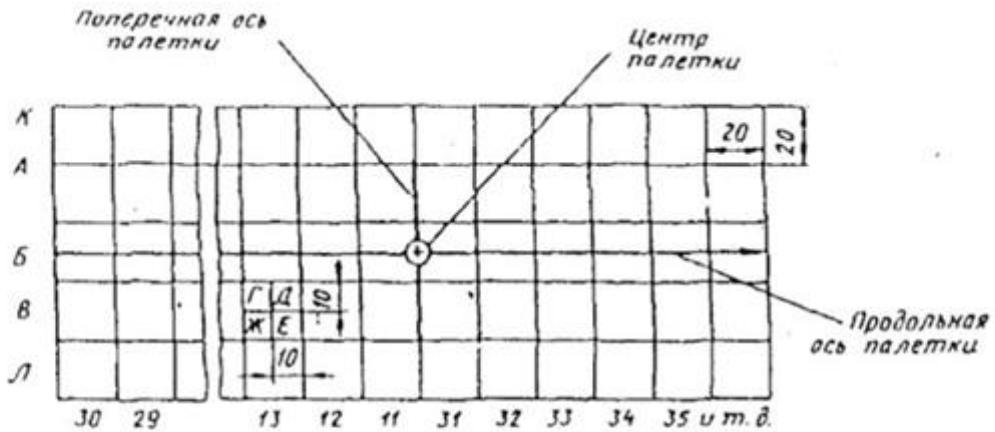


Рисунок 3. Палетка с сеткой визуального поиска

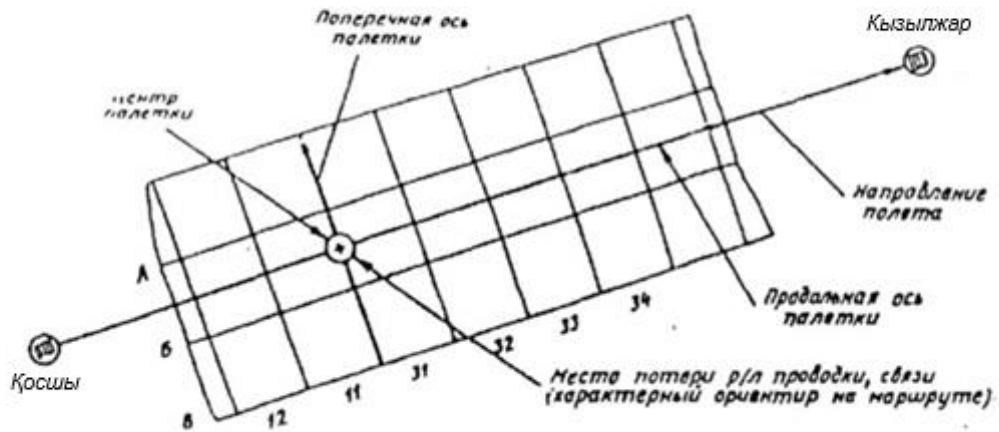


Рисунок 3-1. Совмещение палетки с картой по поиске

#### 4. Способы визуального поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие

Если в результате сплошного обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, решением руководителя (координатора) ПСО (Р) производится визуальный поиск, который может осуществляться следующими способами: «Гребенка», «Параллельное галсирование (PS)», «Секторный поиск (VS)», «Волнообразная линия (CS)», «Расширяющийся квадрат», «Обследование линии пути (TS)», «Контурный поиск (OS)» и «Заданный маршрут»:

1) поиск способом «Гребенка» (рисунок 4) применяется в целях просмотра большей площади в минимальное время и при наличии достаточного количества поисково-спасательных ВС.

Способ «Гребенка» заключается в одновременном обследовании района поиска группой ВС путем совместного полета по параллельным прямолинейным

маршрутам на интервалах, составляющих примерно 75 % визуальной видимости или дальности действия поисковой аппаратуры.

Способ «Гребенка» применяется, как правило, при организации поиска при больших удалениях от места базирования поисково-спасательных ВС;

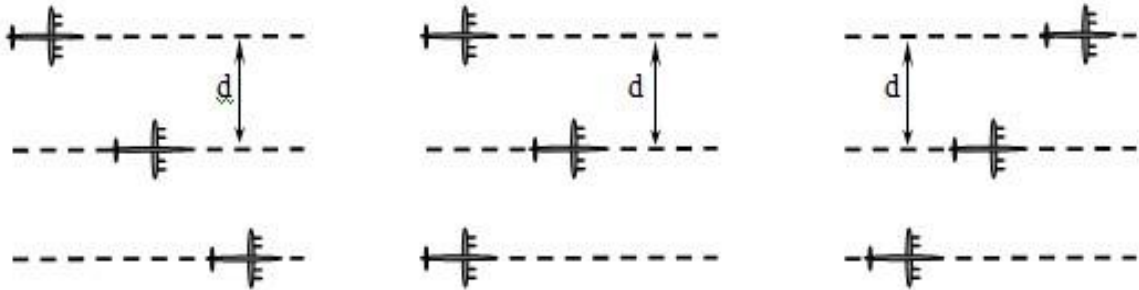


Рисунок 4. Схема поиска способом «Гребенка»

2) поиск способом «Параллельное галсирование (PS)» применяется при недостаточном количестве имеющихся поисковых самолетов (вертолетов) и для обследования значительной площади.

Метод поиска с параллельным галсированием обычно применяется при большой неопределенности в отношении местонахождения оставшихся в живых, что требует проведения поиска в обширном районе при равномерном охвате. Она является наиболее эффективной при поисках на водном пространстве или достаточно равнинной местности. Метод поиска с параллельным галсированием охватывает район прямоугольной формы (рисунок 5). Она почти всегда применяется в тех случаях, когда большой район поиска необходимо разделить на подрайоны, распределяемые по отдельным поисковым средствам, которые будут находиться на месте проведения операции в одно и то же время.

При этом способе район поиска может быть разделен на несколько участков поиска (полос), которые просматриваются одновременно несколькими одиночными самолетами (вертолетами) или последовательно одним самолетом (вертолетом).

Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения терпящего бедствие воздушного судна (рисунок 6).

Расстояние между галсами (при обеспечении 25 % перекрытия) устанавливается таким же, как и интервал между самолетами (вертолетами) при поиске способом «Гребенка». Интервал между полосами обследования берется равным половине расстояния между галсами.

Для сокращения количества разворотов прямолинейные участки галсов целесообразно ориентировать вдоль полос обследования.

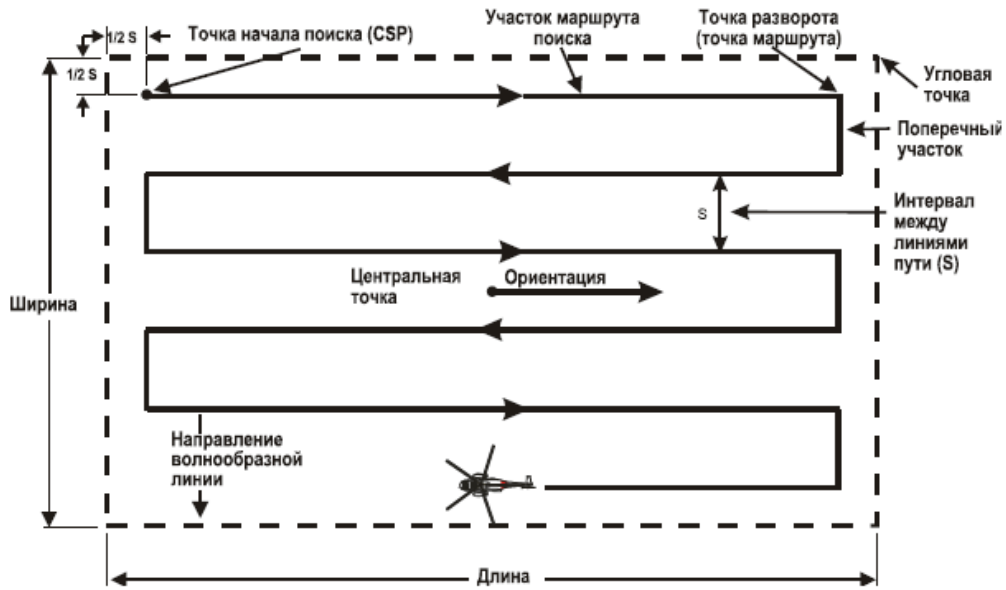
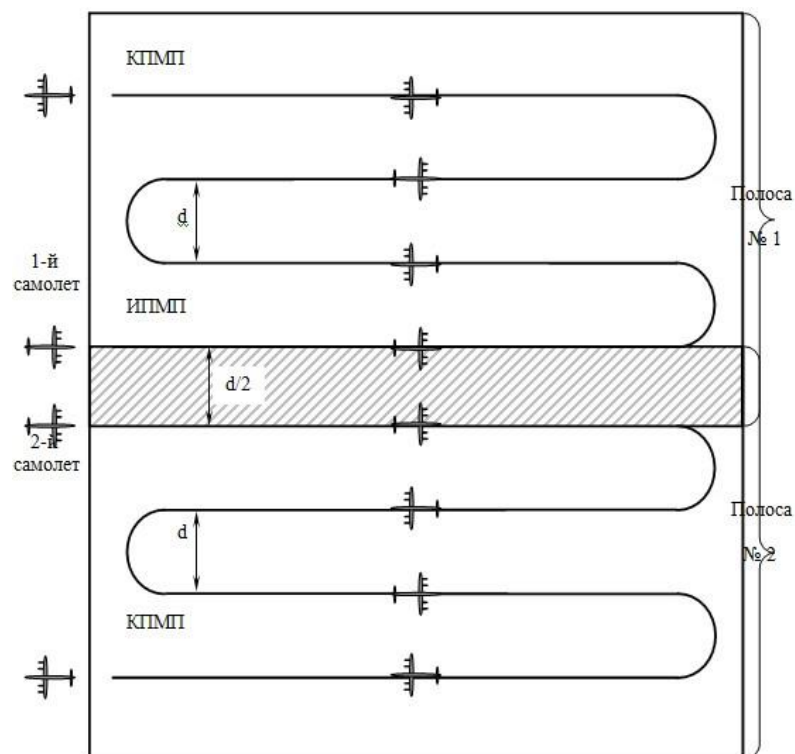


Рисунок 5. Метод поиска способом «Параллельное галсирование» одиночным воздушным судном

Рекомендуемое расстояние между галсами при поиске способами «Параллельное галсирование» и «Расширяющийся квадрат» (рисунок 6):

- 1) пересеченной местностью – 0,5 км;
- 2) лесом – 1 км;
- 3) густым лесом – 0,5 км;
- 4) открытой местностью – 2 км.

Длина галсов должна быть 10–20 км;



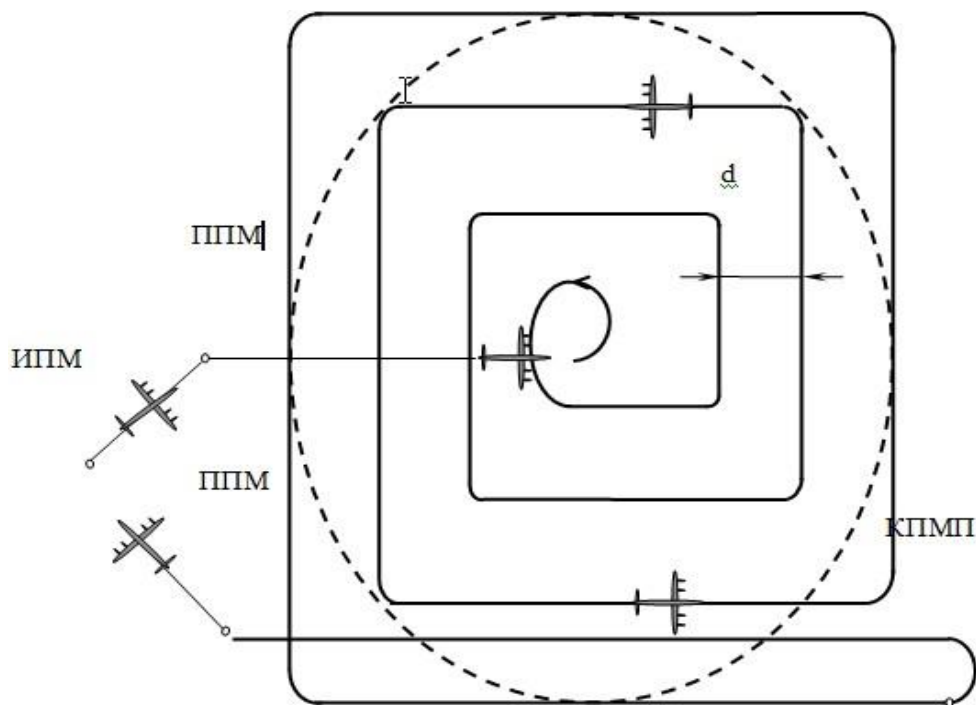
где: ИПМП – исходный пункт маршрута полета;  
КПМП – конечный пункт маршрута полета.

Рисунок 6. Поиск способом «Параллельное галсирование» двумя самолетами (вертолетами)»

3) поиск способом «Расширяющийся квадрат» (рисунок 7) применяется, как правило, при наличии данных о месте бедствия ВС.

Поиск состоит в обследовании одиночным ВС района вокруг известной точки, в которой предполагается нахождение потерпевшего бедствие экипажа.

Расстояние между соседними параллельными участками маршрута должно гарантировать сплошной просмотр местности;

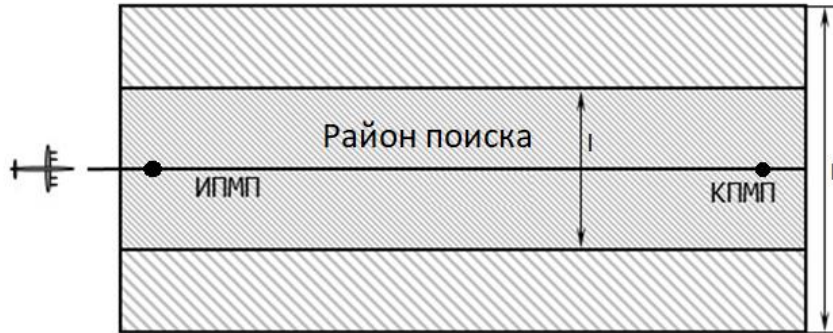


где: ИПМП – исходный пункт маршрута;  
ППМП – промежуточный пункт маршрута;  
КПМП – конечный пункт маршрута полета.

Рисунок 7. Поиск способом «Расширяющийся квадрат»

4) поиск способом «Заданный маршрут» (рисунок 8) выполняется по линии заданного пути, проходящего вдоль участка маршрута ВС, потерпевшего бедствие.

Способ применяется, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0,5–0,7 дальности действия поисковой аппаратуры на заданной высоте полета поисково-спасательного ВС;



где: ИПМП – исходный пункт маршрута поиска;  
 КПМП – конечный пункт маршрута поиска;  
 $L$  – ширина полосы захвата (обследования) поисковой радиотехнической аппаратурой;  
 $l$  – ширина района поиска.

Рисунок 8. Поиск способом «Заданный маршрут»

#### 5) поиск способом «Секторный поиск (VS)» (рисунок 9).

Метод секторного поиска наиболее эффективен в том случае, когда местонахождение объекта поиска точно известно, а район поиска невелик. Например, когда один из членов команды видел, как другой член команды упал за борт морского судна, или когда донесение о местоположении аварийной ситуации получено от судна, предоставляющего очень точные данные о местоположении. Секторный поиск используется при поиске в районе, представляющем собой круг с центром в исходной точке, как показано на рисунке 9. При таком поиске легко осуществлять навигацию, обеспечивая интенсивный охват района вблизи центральной точки, где наиболее высока вероятность обнаружения объекта поиска. Из-за небольших размеров района в этом методе поиска не должно одновременно участвовать несколько воздушных судов, выполняющих полеты на одном и том же или близких эшелонах, или несколько морских судов. Вместо этого можно совместно использовать одно морское судно и одно воздушное судно для независимого секторного поиска в одном и том же районе.

В исходной точке может быть сброшен подходящий маркер (например, дымовой буюк или радиомаяк), который используется как ориентир или навигационное средство, обозначающее центр схемы. Каждый участок маршрута поиска должен проходить на близком расстоянии от маркера или непосредственно над ним. Когда секторный поиск проводится по маркеру на море, легче обеспечивается корректировка с учетом воздействия суммарного водного течения на движение объекта поиска в ходе поиска. Поиск на первом участке обычно проводится в направлении дрейфа. При использовании воздушных судов радиус метода поиска обычно составляет от 9 до 37 км (от 5 до 20 морских миль). Угол между предыдущим и последующим участками

маршрута поиска будет зависеть от используемого радиуса и максимального интервала между линиями пути в конце участков маршрута поиска. При использовании морских судов радиус метода поиска обычно составляет от 3,7 до 9 км (от 2 до 5 морских миль), а каждый разворот осуществляется на  $120^{\circ}$ . Обычно все развороты при секторном поиске выполняются в направлении правого борта.

Если к моменту завершения первого поиска по методу секторного поиска местонахождение объекта поиска не установлено, то метод поиска необходимо повернуть и провести второй поиск с использованием участков маршрута поиска, расположенных посередине между участками маршрута, обследованными в ходе первого поиска, как показано пунктирными линиями на рисунке 9;

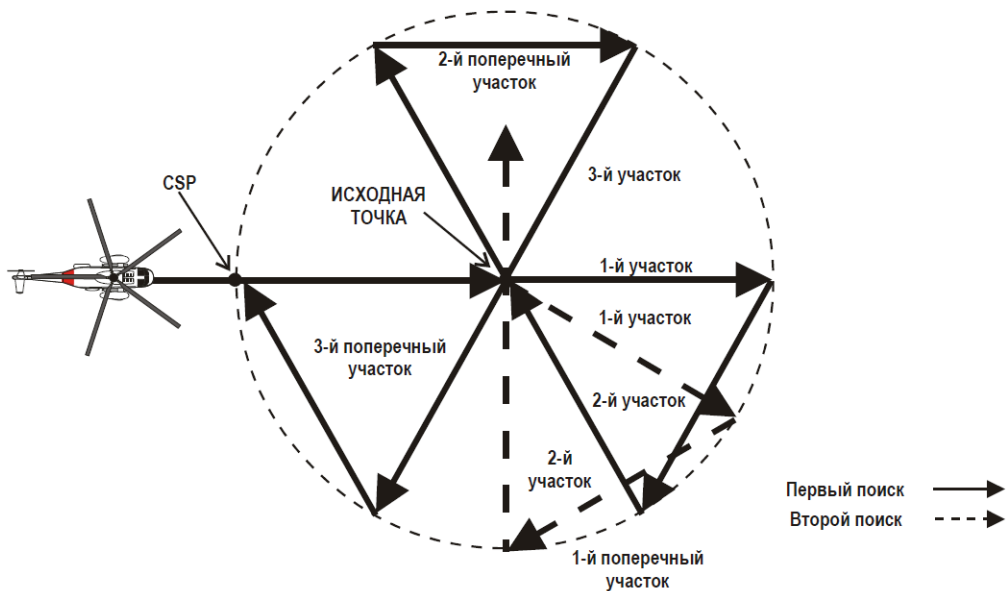


Рисунок 9. Метод «Секторный поиск (VS)»: одно средство

б) поиск способом «Обследование линии пути (TS)».

Метод поиска с обследованием линии пути обычно применяется в тех случаях, когда воздушное или морское судно бесследно пропало на маршруте следования из одного пункта в другой. Она основывается на предположении, что терпящее бедствие судно разбилось, совершило вынужденную посадку или затонуло на выбранной линии пути или около нее, и предполагает концентрацию поискового усилия вблизи этой исходной линии, как показано на рисунке 10.

Обычно предполагается, что оставшиеся в живых могут привлечь внимание поискового средства на значительном расстоянии с помощью каких-либо средств, таких как сигнальное зеркало или окрашенный дым (в светлое время суток), сигнальные ракеты, проблесковый огонь или сигнальный костер (в темное время суток) либо электронный маяк (в светлое или темное время суток).

Поиск с обследованием линии пути обеспечивает быстрый и достаточно тщательный поиск вдоль выбранного маршрута терпящего бедствие судна.

Поисковое средство может провести поиск с одной стороны линии пути и вернуться в обратном направлении (TSR), как показано на рисунке 10, или же может провести поиск вдоль выбранной линии пути и по одному разу с каждой стороны, а затем продолжить свой путь без возврата (TSN), как показано на рисунке 11. Из-за высокой скорости движения воздушные суда часто используются при поиске с обследованием линии пути, обычно на высоте 300–600 м (1000–2000 фут) над поверхностью в светлое время суток или 600–900 м (2000–3000 фут) в темное время суток. Эта схема часто используется в качестве первой стадии поисков, поскольку для нее требуется относительно небольшой объем планирования, и она может быть быстро реализована. Если в ходе поиска с обследованием линии пути установить местонахождение оставшихся в живых не удастся, то следует провести более интенсивный поиск в более обширном районе.

Воздушным судам, оказавшимся в данном районе и следующим тем же, что и терпящее бедствие судно, или близким к нему маршрутом, следует предложить отклониться от маршрута для оказания помощи при поиске. Это означает, что они должны отклониться от маршрута и следовать наиболее вероятным маршрутом терпящего бедствие судно или почти параллельным курсом. В тех случаях, когда к оказанию такой помощи привлечено несколько средств, и особенно если они движутся в противоположных направлениях, сотрудник, планирующий поиск, должен информировать все средства о присутствии других средств и не допускать того, чтобы средства, движущиеся в противоположных направлениях, следовали по одному и тому же маршруту с разных сторон.

Привлечение пролетающих воздушных судов к поискам с обследованием линии пути следует рассматривать как дополнительные усилия по отношению к поискам, проводимым поисково-спасательными силами средств с обученными экипажами, поскольку такие воздушные суда могут:

- не иметь на борту достаточного числа подготовленных наблюдателей;
- быть вынужденными выполнять полет на стандартных эшелонах полета и скорости, а не на оптимальных поисковых высотах и скоростях; и
- быть вынужденными выполнять полет над облаками.



Рисунок 10. Метод поиска способом «Обследование линии пути с возвратом (TSR)»

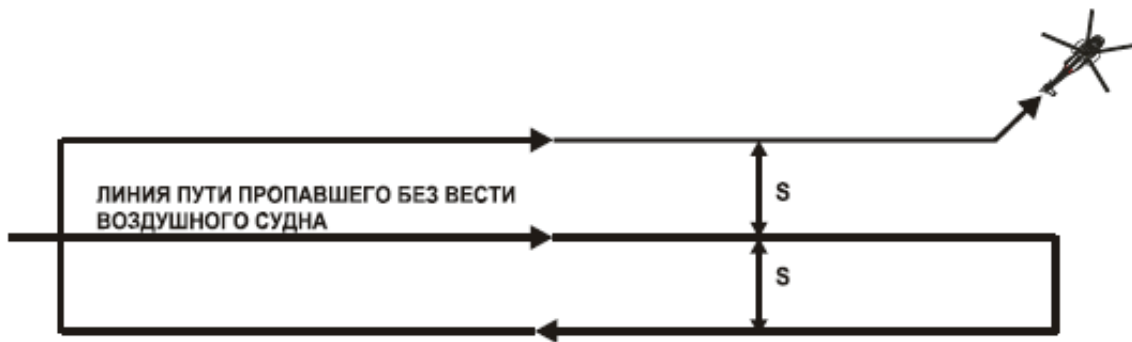


Рисунок 11. Метод поиска способом «Обследование линии пути без возврата (TSN)»

7) поиск способом «Волнообразная линия (CS)».

Метод поиска по волнообразной линии в основном идентична методу поиска с параллельным галсированием, за исключением того, что участки маршрута поиска располагаются параллельно коротким, а не длинным сторонам прямоугольника. Поскольку при использовании метода поиска по волнообразной линии (CS) для охвата одного и того же района требуется намного больше разворотов, она обычно не столь эффективна, как метод с параллельным галсированием (PS), если только не используется для координируемого поиска совместно воздушным судном и морским судном. Метод поиска по волнообразной линии показан на рисунке 12.

Координируемый поиск по волнообразной линии (CSC).

Координируемый воздушно-морской поиск обычно осуществляется посредством координации движения воздушного судна, выполняющего полет по схеме поиска по волнообразной линии, с движением морского судна вдоль большой оси района поиска в направлении смещения поиска, осуществляемого воздушным судном. Воздушное судно выполняет полет по участкам маршрута поиска под прямым углом к курсу морского судна.

Скорость морского судна, скорость воздушного судна, длина участков маршрута поиска воздушного судна и интервал между линиями пути определяются при планировании таким образом, чтобы скорость перемещения воздушного судна в направлении смещения поиска равнялась скорости надводного средства. При правильном выполнении метода поиска воздушное судно должно проходить непосредственно над морским судном в центре каждого участка маршрута поиска, как показано на рисунке 13;

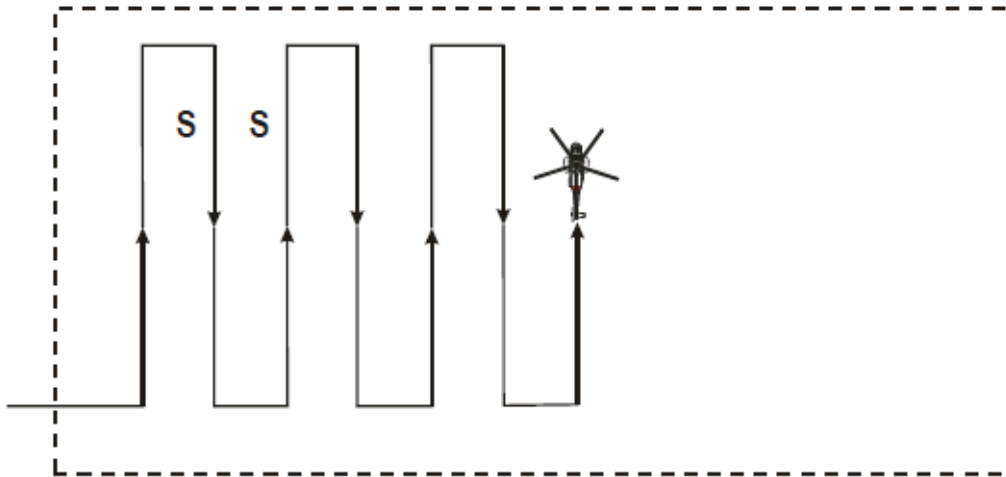


Рисунок 12. Метод поиска способом «Волнообразная линия (CS)»

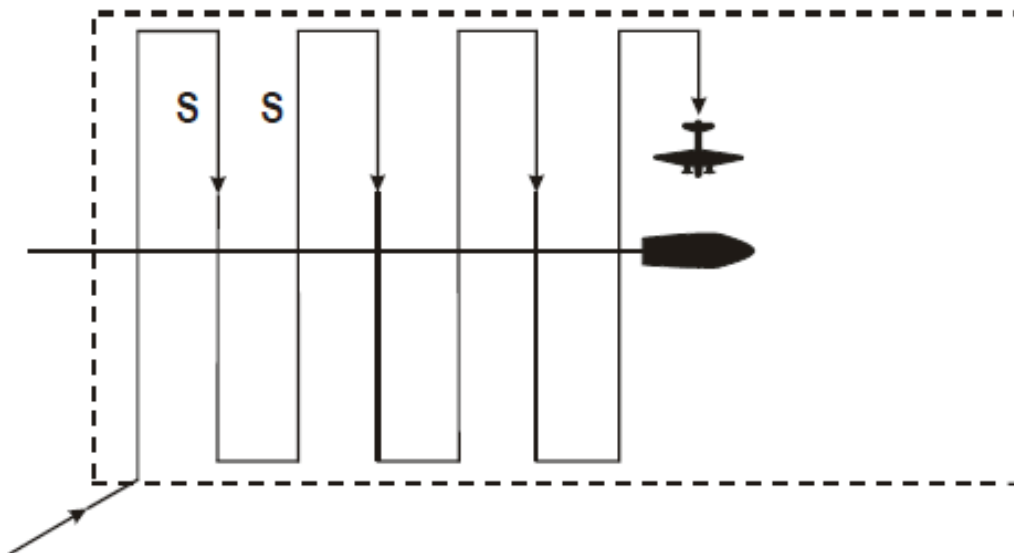


Рисунок 13. Метод поиска способом «Координируемый поиск по волнообразной линии (CSC)»

8) поиск способом «Контурный поиск (OS)».

Контурный поиск применяется вокруг гор и в долинах, когда резкие изменения превышения местности делают применение других методов практически неосуществимым. Каждая гора обследуется с вершины к подножию, но никогда от подножия к вершине. Детальное изложение поиска методом контурного поиска (OS) показано на рисунке 14.

Поисковое воздушное судно начинает поиск над самым высоким пиком с выполнения полного кругового облета горы на этом эшелоне. Чтобы воздушное судно могло плавно и безопасно снизиться до следующего эшелона контурного поиска, который может быть на 150–300 м (500–1000 фут) ниже, оно может выполнить облет по кругу со снижением в стороне от горы, а затем продолжить контурный поиск на более низкой высоте. Когда нет достаточного пространства

для полета по кругу в направлении, обратном направлению поиска, воздушное судно может снижаться по спирали вокруг горы с небольшой, но примерно постоянной скоростью снижения. Если по какой-либо причине невозможно совершить круговой облет горы, следует выполнять последовательные пролеты вдоль ее склона через одинаковые интервалы по высоте, как указано выше.

Поиск в долинах осуществляется кругами с перемещением центра круга на один интервал между линиями пути после завершения каждого облета по кругу.

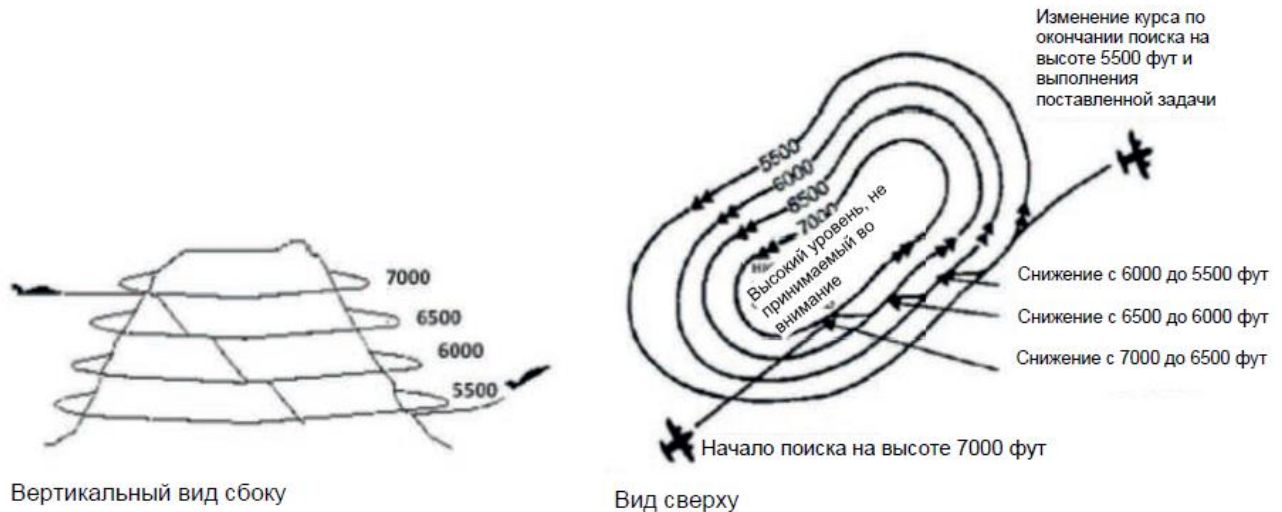


Рисунок 14. Метод поиска способом «Контурный поиск (OS)»

Контурный поиск может быть очень опасен. Поэтому следует проявлять чрезвычайную осторожность при осуществлении поиска в горах, каньонах и долинах. Ниже приводятся рекомендации по обеспечению безопасности, которые следует принимать во внимание.

Экипаж должен быть очень опытным, хорошо проинструктированным и иметь точные крупномасштабные карты (рекомендуемый масштаб 1:100000).

Для поиска в горных районах следует выделять, когда это возможно, воздушные суда с несколькими двигателями.

Во время поиска внимание пилота должно быть полностью сосредоточено на пилотировании воздушного судна. Пилот должен оценивать находящуюся впереди местность, чтобы избежать любой опасности (линии электропередачи, канатные дороги и т.д.), и предвидеть возможность обмана зрения из-за рельефа местности, что может поставить под угрозу безопасность воздушного судна. При осуществлении поиска в долинах пилот должен планировать полет заранее для того, чтобы воздушное судно смогло, преодолевая встречающиеся препятствия, либо набрать высоту, либо выполнить разворот, чтобы обойти их стороной. Он должен также всегда знать, куда развернуть воздушное судно в случае возникновения опасной обстановки.

Погодные условия в районе поиска должны быть благоприятными. Необходимо постоянно наблюдать как за видимостью, так и за турбулентностью. Следует избегать полетов в горных районах, когда скорость ветра превышает

56 км/ч (30 узлов), поскольку скорость нисходящих потоков в этом случае может превышать 10 м/с (2000 фут/мин).

Перед вылетом экипажу следует изучить крупномасштабные контурные карты, показывающие превышения местности и контуры горизонталей, и определить районы возможной сильной турбулентности. Пилотам необходимо выявлять турбулентность и нисходящие потоки перед выполнением снижения до высоты поиска и полета вблизи склона горы.

Направление ветра и воздушных потоков в горных районах может быть подвержено большим изменениям. При встрече с турбулентностью пилоту следует незамедлительно принимать соответствующие меры, чтобы не допускать превышения предельных нагрузок на конструкции воздушного судна.

Воздушное судно не должно входить в слишком узкую долину, которая не позволяет выполнить разворот на  $180^{\circ}$  на высоте полета, если впереди по курсу воздушного судна нет безопасного маршрута для выхода из долины. При поисках полет следует выполнять вблизи одной из сторон каньона или долины, с тем чтобы можно было использовать всю его ширину, если потребуется выполнить разворот на  $180^{\circ}$ . Это требование следует соблюдать в ходе контурного поиска при облете горы.

Воздушное судно должно быть высокоманевренным и обладать малым радиусом разворота.

В каждом районе контурного поиска должно действовать только одно воздушное судно во избежание возможного столкновения с другим поисковым воздушным судном.

---

Приложение 6  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 12  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

Форма

**Форма вводной информации и донесения**  
(заполняется координатором ПСО (Р))

<b>Вводная информация</b>	<b>Briefing</b>
SAR (название происшествия): _____	SAR: _____
Дата: _____	Date: _____
Тип и номер ВС: _____ Команда АСФ: _____	A/C Type & Number: _____ Unit: _____
Командир ВС: _____	Captain: _____
Конкретные данные о характере бедствия или аварийной ситуации: _____	Details as to nature of distress or emergency: _____
Описание объекта поиска: (1) Тип воздушного или морского судна: _____ (2) Номер или название судна: _____ (3) Длина _____ Ширина (размах крыла): _____ (4) Бортовой номер: _____ (5) Полное описание судна, включая окраску и маркировку: _____	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) Рабочие частоты пропавшего без вести судна: _____	(6) Frequencies of missing craft: _____
Заданные районы поиска Район: _____	Assigned Search Areas Area: _____
Способ поиска: _____	Type of Search: _____
Абс. высота/видимость _____	Altitude/Vis: _____
Время на выполнение задачи: _____	Time on Task: _____
Начать поиск в точке (местопол.): _____	Commence Search at (Posn): _____
по линии пути (N-S) (E-W) _____	and track (N-S) (E-W) _____
Рабочие частоты: (1) Управляющий орган: _____ (2) Воздушные суда: _____ (3) Надводные морские суда: _____ (4) Другие средства: _____	Frequencies: (1) Controlling Agency: _____ (2) Aircraft: _____ (3) Surface Vessels: _____ (4) Others: _____
<b>Донесения о ходе операции</b> Направлять (кому): _____ через каждые _____ часов и включать сведения о метеоусловиях через каждые _____ часов	<b>Progress Reports</b> To be passed to: _____ every _____ hours with weather report included every _____ hours

Координатор ПСО (Р) \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

**Форма вводной информации и донесения**  
(заполняется командиром поисково-спасательного ВС после ПСО (Р))

<b>Донесение</b>	<b>Debriefing</b>
Средство SAR: _____	SAR: _____
Номер ВС: _____	A/C No.: _____
Дата: _____	Date: _____
Пункт отправления: _____	Point of Departure: _____
Пункт посадки: _____	Point of Landing: _____
Общее полетное время: _____	Time Off: _____
На выполнение задачи: _____	On Task: _____
Вне задачи: _____	Off Task: _____
Время посадки: _____	Landed: _____
Фактически обследованный район: _____	Area Actually Searched: _____
Способ поиска: _____	Type of Search: _____
Абс. высота/видимость: _____	Altitude/Vis: _____
Характер местности или состояние моря: _____	Terrain or Sea State: _____
Кол-во наблюдателей: _____	Number of Observers: _____
Метеоусловия в районе поиска (видимость, скорость ветра, высота нижней границы облаков и т.п.): _____	Weather Conditions in Search Area (Vis, Wind velocity, Ceiling, etc.): _____
Объект поиска обнаружен: Местоположение: _____	Object of Search: (located) at Position: _____
Кол-во и состояние оставшихся в живых: _____	Number and Condition of Survivors: _____
Визуальное обнаружение и (или) другие донесения: _____	Sightings and (or) other reports: _____
Связь: (Указать качество связи и (или) какие-либо изменения по сравнению с данными инструктажа) _____	Telecommunications: (Note quality of communications and (or) any changes other than briefed) _____

Замечания: (Включить любые действия, предпринятые при поиске, любые проблемы, критические замечания, предложения) <hr/>	Remarks: (To include any action taken on search, any problems, criticism, suggestions) <hr/>
«_____» _____ Дата/время (местное)      Командир ВС	«_____» _____ Date/Time (Local)                      Captain

---

Приложение 7  
к постановлению Правительства  
Республики Казахстан  
от « 21 » апреля 2026 года  
№ 302

Приложение 13  
к Правилам по организации  
поисково-спасательного  
обеспечения полетов  
на территории  
Республики Казахстан

**Формат аварийного сообщения, передаваемого центром приема сигнала  
КОСПАС-САРСАТ об аварийной ситуации в Координационный центр  
поиска и спасания**  
(формат основан на стандартном формате КОСПАС-САРСАТ)

<b>№</b>	<b>Название поля</b>	<b>Содержание поля</b>	<b>Формат поля</b>
1	2	3	4
1.	Центр передачи сообщения	идентификатор центра обработки сообщения	согласованная буквенная аббревиатура центра обработки сообщения (например, ТКPS или GEOS)
2.	Номер сообщения	индивидуальный номер сообщения	аббревиатура центра обработки вызовов с последующим индивидуальным номером сообщения, присвоенным центром обработки вызовов (например, GEOS/12345)
3.	Дата сообщения	день, месяц, год по Григорианскому календарю	DD MMM YY, где DD – день, MMM – месяц, сокращенный до первых трех букв названия

1	2	3	4
			месяца, и YY – последние две цифры года
4.	Время передачи сообщения	часы, минуты по всемирному координированному времени (UTC)	UTC, где hh – число полных часов, прошедших с полуночи (00–24), mm – число полных минут, прошедших с начала часа (00–59)
5.	Местное время (факультативное)	часы, минуты по местному времени пункта, где было определено местоположение устройства	(местное время), где hh – число полных часов, прошедших с полуночи (00–24), mm – число полных минут, прошедших с начала часа (00–59), и слова «Местное время» заменяются аббревиатурами EST, CST, MST, PST или другими аббревиатурами местных часовых поясов. В соответствующих случаях аббревиатура включает «летнее время»
6.	Тип сообщения	новое аварийное оповещение или обновление (если обновление включает в себя первоначальный номер сообщения)	«Новое оповещение» или «Обновление» в зависимости от конкретного случая, применительно к обновлениям первоначального номера сообщения согласно полю № 2
7.	Ответственный полномочный орган ПСО (P) пункта назначения	пункт назначения сообщения	опознавательный код полномочного органа ПСО (P), которому адресовано сообщение (на английском языке)

1	2	3	4
8.	Идентификатор устройства	номер IMEI (15-цифровой международный идентификационный номер устройства мобильной связи (IMEI))	где AABBBBBB – код определения типа (TAC) устройства, CCCCCC – изготовитель, присвоивший серийный номер устройству, и D – контрольная цифра
9.	Изготовитель и номер модели устройства	опознавательный знак устройства, передающего аварийное оповещение	изготовитель и номер модели устройства (например, SPOT Satellite GPS Messenger)
10.	Спутниковая система	опознавательный код аварийного оповещения	опознавательный код используемой спутниковой системы (например, Глобалстар, Инмарсат, Иридиум)
11.	Сообщение	полное сообщение	полный текст сообщения, передаваемого устройством
12.	Широта	широта в градусах и десятичных долях минуты в формате WGS-84	DD MM MMMs, где DD указывает градусы, а MM MMM указывает минуты и десятичные доли минуты широты (точность приблизительно 2 м (6 фут)), а s указывает, является ли широта северной «N» или южной «S» по отношению к экватору
13.	Долгота	долгота в градусах и десятичных долях минуты в формате WGS-84	DDD MM MMMs, где DDD указывает градусы и MM MMM указывает минуты и десятичные доли минуты долготы (точность приблизительно 2 м (6 фут)), а s указывает, является ли долгота

1	2	3	4
			восточной «E» или западной «W» по отношению к нулевому меридиану
14.	Источник данных о местоположении и его точность	местоположение, указанное GPS, GLONASS, доплеровской системой и т.д. и предполагаемая точность местоположения	источник данных о местоположении (например, GPS, GLONASS, доплеровская система) и предполагаемая точность местоположения в метрах (например, GPS:10 м)
15.	Возможное координатное перемещение и относительная высота	если имеется скорость и курс относительно земли (SOG и COG) и относительная высота над уровнем моря	SSS:CCC:NNNN, где SSS – скорость относительно земли (SOG) в узлах (от 1 до 999), CCC – линия фактического пути (курс относительно земли (COG) в градусах (от 1 до 360) относительно истинного направления северного меридиана и NNNN – превышение над уровнем земли (относительная высота от 1 до 99999) в метрах. Если какое-либо поле отсутствует – оставить чистым
16.	Исходная база данных об устройстве	сведения о местонахождении базы данных, содержащей контактную информацию о пользователе	полный адрес и номера телефонов (включая название страны, почтовый код/индекс и международные телефонные коды набора)

1	2	3	4
17.	Зарегистрированное имя	имя владельца устройства	полное имя зарегистрированного владельца устройства
18.	Зарегистрированный адрес	адрес владельца	полный адрес владельца устройства, включая название страны и почтовый код/индекс
19.	Зарегистрированные номера телефонов	номера телефонов владельца	номера телефонов, включая полные коды набора для всех телефонов, зарегистрированных владельцем, включая кабельный и мобильный/сотовый телефон
20.	Контактная информация о центре обработки вызовов	полный адрес и номера телефонов центра обработки вызовов	полный адрес и номера телефонов (включая название страны, почтовый код/индекс и международные телефонные коды набора)
21.	Оперативный сотрудник центра обработки вызовов	имя лица, принимающего аварийное сообщение в центре обработки вызовов, и его прямой телефон	полное имя и номер телефона (включая добавочный номер, если необходимо)
22.	Примечания	любая дополнительная информация о ситуации, которой располагает центр обработки вызовов	поле для ввода произвольного текста
23.	Конечное сообщение	конец сообщения	сообщение заканчивается

**Образец аварийного оповещения, передаваемого центром приема сигнала  
КОСПАС-САРСАТ об аварийной ситуации в Координационный центр  
поиска и спасания**

Центр, передающий донесение	: ТКPS-Kazakhstan, LLP
Номер сообщения	: ТКPS/12345
Дата сообщения	: 31 DEC 23
Время передачи сообщения	: 2113 UTC
Местное время (факультативно)	: 1513 (AST)
Тип сообщения	: New message, or : Update to ТКPS/12344
Полномочный орган ПСО (Р)	: Rescue Control Centre 020000 Astana, Esil district, E522 street, 15
Идентификатор устройства	: B684D34D35929C5
Изготовитель/номер модели устройства	: SPOT Satellite GPS Messenger
Спутниковая система	: Globalstar
Сообщение	: « <i>посланное устройством авар. оповещения</i> »
Широта	: 42 <sup>0</sup> 06 935 N
Долгота	: 122 42 340 W
Источник данных о местоположении и точность	: GPS:10m
Скорость: курс: относительная высота (факультативно)	: 010:034:00500 <i>(если данных нет, поле остается пустым)</i>
Зарегистрированное имя	: Kazaviaspas, JSC
Зарегистрированный адрес	: Republic of Kazakhstan Z01G8X5, Astana city, Almaty district, Bauyrzhan Momyshuly avenue, building 2/11
Зарегистрированный номер телефона	: +7 (7172) 78 82 82
Сведения о контактном лице в чрезвычайной ситуации	: Aslanov Nurzhan Head of OCC Home +7 (7172) 00 00 00

	Cell +7 (701) 000 00 00
Вспомогательная информация	: «Поле для ввода произвольного текста»
Контактная информация о центре	: ТКPS, LLP Almaty, Bostandyk district, Egizbayev street, house 7/21, sq. 53 e-mail: eltmayak@gmail.com AFTN:
Оперативный сотрудник центра	: Serikov Serik Home +7 (727) 000 00 00 Cell +7 (701) 000 00 00
Примечания	: «Дополнительная информация о ситуации»
***** КОНЕЦ СООБЩЕНИЯ *****	

---