



КонсультантПлюс
надежная правовая поддержка

"РПАСОП ГА-91. Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации СССР"
(утв. Приказом МГА СССР 28.03.1991 N 65)
(вместе с "Порядком определения района поиска, разбивкой его на квадраты и способами поиска воздушных судов, терпящих бедствие", "Техническими требованиями к учебно-тренировочному полигону в предприятиях ГА")

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 02.12.2015

Утверждено
Приказом Министра
гражданской авиации СССР
от 28 марта 1991 г. N 65

**РУКОВОДСТВО
ПО ПОИСКОВОМУ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ
ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР
(РПАСОП ГА-91)**

Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации СССР (РПАСОП ГА-91) разработано проектным и внедренческим центром организации труда "Авиаоргпроект" (г. Новосибирск) при активном участии начальника службы ПАСОП ГА т. Червякова Л.М. и начальника службы ПАСОП ВСУ ГА т. Березутского А.В.

При разработке учтены требования приказов МГА от 22.01.90 N 16, от 29.06.89 N 104, от 01.09.89 N 145, инструкции от 04.09.89 N 23/И, а также основные положения:

Наставления по авиационной поисково-спасательной службе (НАПСС-90);

"Требований к поисковой и аварийно-спасательной службе ГА по обеспечению безопасности полетов", разработанных ГосНИИ ГА.

При разработке были использованы также некоторые положения и рекомендации Памятки экипажу воздушного судна по выживанию (Москва, издательство "Воздушный транспорт", 1988 г.).

Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации СССР (РПАСОП ГА-86) от 19.05.86 N 40/и считать утратившим силу.

Ранее изданные нормативные документы МГА, рекомендации и методические пособия привести в соответствии с Руководством.

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аварийно-спасательные работы - работы проводимые силами и средствами предприятий ГА и взаимодействующих организаций на территории и в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также для оказания помощи населению при стихийных, экологических и других бедствиях, в случаях, когда место авиационного происшествия или бедствия известно.

Поисково-спасательные работы - работы, проводимые силами и средствами предприятий ГА и взаимодействующих организаций с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно.

Район ответственности предприятия ГА - местность в границах, установленных "Инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе ответственности предприятия", и воздушное пространство над ней, в пределах которых осуществляются поисковые и аварийно-спасательные работы силами и средствами предприятия (предприятий), базирующегося на данном аэродроме.

Территория аэродрома (вертодрома, гидроаэродрома) - земельный или водный участок и воздушное пространство над ним в границах, установленных "Инструкцией по производству полетов на аэродроме", в пределах которых осуществляются аварийно-спасательные работы силами и средствами предприятия (предприятий), базирующегося на данном аэродроме.

Территория ответственности управления ГА <*> - местность (акватория) и воздушное пространство над ней, включающая районы ответственности предприятий, входящих в состав управления, в пределах которых поисковые и аварийно-спасательное обеспечение полетов организуется службой ПАСОП данного управления.

<*> Под термином управление ГА следует понимать также концерн, авиакомпания или производственное объединение ГА.

Территория ответственности управления должна охватывать всю территорию управления за исключением районов, в которых ответственность за поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов возлагается на другие ведомства и организации.

Глава 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации СССР (РПАСОП ГА-91) разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса СССР, Наставления по авиационной поисково-спасательной службе СССР, Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА), Стандартами и Рекомендациями ИКАО и требованиями к поисково-спасательной службе ГА.

1.2. РПАСОП ГА-91 является основным нормативным документом ГА, определяющий организацию и проведение мероприятий по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.

1.3. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов ГА - это комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия.

Оно включает в себя:

1.3.1. Определение территорий и районов ответственности управлений <*> и предприятий ГА за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ.

<*> В дальнейшем под термином управление ГА имеется в виду также концерн, авиакомпания или производственное объединение ГА.

1.3.2. Организацию дежурства поисково-спасательных сил и средств.

1.3.3. Организацию и выполнение поисково-спасательных работ на территориях и в районах ответственности.

1.3.4. Организацию и выполнение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома (в районе ответственности предприятия).

1.3.5. Обеспечение координированных действий подразделений и служб гражданской авиации, осуществляющих поисковые и аварийно-спасательные работы, а также их совместных действий с Единой государственной авиационной поисково-спасательной службой СССР, с соответствующими службами других министерств и ведомств по проведению этих работ.

1.3.6. Организацию и проведение профессиональной подготовки специалистов по поисковым и аварийно-спасательным работам, а также специальной подготовки экипажей поисково-спасательных воздушных судов к проведению поиска и спасания.

1.3.7. Специальную подготовку экипажей воздушных судов к действиям в аварийной ситуации на борту ВС и выживанию в условиях автономного существования.

1.3.8. Организацию и проведение инструктажа пассажиров воздушных судов по действиям в аварийной ситуации на борту воздушного судна.

1.3.9. Организацию технического оснащения поисково-спасательных воздушных судов и наземных поисковых и аварийно-спасательных команд (групп) современными средствами поиска и спасания, а также обеспечение пассажиров и экипажей ВС индивидуальными и групповыми аварийно-спасательными средствами и снаряжением.

1.4. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение предусматривает организацию работ: поисково-спасательных; аварийно-спасательных.

1.4.1. Поисково-спасательные работы организуются и проводятся с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно.

Они включают в себя:

организацию входа (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств;

управление поисково-спасательными силами и средствами, организация их взаимодействия и усиления;

поиск воздушных судов, потерпевших бедствие;

тушение пожара на воздушном судне;

извлечение из воздушного судна пострадавших и оказание им первой медицинской помощи; эвакуация людей с места бедствия, в том числе и в лечебные учреждения.

1.4.2. Аварийно-спасательные работы проводятся в случаях, когда авиационное происшествие произошло на территории или в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) и нет необходимости в поиске воздушного судна и людей, потерпевших бедствие.

Они включают в себя:

спасание пассажиров и экипажа воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие;

оказание первой медицинской помощи пострадавшим и эвакуацию их в лечебные учреждения;

тушение пожара на воздушном судне.

1.5. На территории СССР все операции по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, организуются органами Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы СССР (ЕС АПСС СССР).

1.6. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации СССР организуется службой поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП ГА), которая включена в состав ЕГ АПСС СССР.

1.7. Служба ПАСОП ГА организационно входит в состав Центрального производственно-диспетчерского управления ГА (ЦПДУ ГА) и возглавляется начальником службы, являющимся заместителем начальника ЦПДУ ГА.

1.8. На территории управлений ГА организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов осуществляется службой ПАСОП управления ГА, возглавляемой начальником службы.

1.9. Для организации поисковых и аварийно-спасательных работ территория управления ГА по согласованию с командованием ВВС военного округа делится между войсковыми частями и предприятиями ГА на районы ответственности.

Границы районов ответственности устанавливаются с учетом физико-географических особенностей местности, расположения органов УВД, воздушных трасс и местных воздушных линий, интенсивности полетов воздушных судов, технико-экономических возможностей предприятия и утверждаются руководителем управления ГА.

1.10. С целью усиления поисково-спасательных сил и средств предприятий ГА и совершенствования поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов на территории ответственности управления ГА формируются региональные поисково-спасательные базы (РПСБ).

РПСБ организационно входят в состав службы ПАСОП одного из предприятий управления ГА и функционально подчиняются начальнику службы ПАСОП УГА.

1.11. В управлениях ГА разрабатывается "Инструкция по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории управления ГА".

Основные [разделы](#) инструкции приведены в приложении 2.

Инструкция подлежит согласованию с соответствующими организациями и предприятиями взаимодействующих министерств и ведомств СССР и утверждается руководителем управления ГА.

1.12. Предприятия ГА разрабатывают "Инструкцию по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе ответственности предприятия ГА".

Основные [разделы](#) инструкции приведены в приложении 2.

Инструкция подлежит согласованию с начальником службы ПАСОП УГА, взаимодействующими организациями и утверждается руководителям УГА для аэропортов 1 - 2 - 3 класса и руководителем предприятия для аэропортов 4 класса.

1.13. Поисковые и аварийно-спасательные работы осуществляются в тесном взаимодействии с силами и средствами организаций и предприятий других министерств и ведомств на местах:

пожарными подразделениями УПО (ОПО) МВД СССР;

скорой медицинской помощью территориальных органов здравоохранения;

воинскими частями;

органами милиции и КГБ;

водолазной службой;

дежурными судами морских и речных пароходств;

населением (через местные органы власти).

Степень участия и обязанности взаимодействующих организаций отражаются в планах

взаимодействия, договорах и технических заданиях.

Организация взаимодействия возлагается на руководителей управлений и предприятий ГА.

1.14. Координацию действий взаимодействующих сил и средств осуществляет координационный центр поиска и спасания (КЦПС ГА), организованный при службе ПАСОП ГА, через региональные координационные центры поиска и спасания (РКЦПС)

1.15. Медицинское обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ на территории ответственности управления ГА организуется начальником медицинской службы управления.

Руководство организацией и проведением работ по оказанию медицинской помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется начальником медицинской службы предприятия, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие.

Оказание медицинской помощи пассажирам и членам экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется медицинским персоналом, работниками парашютно-десантных и наземных поисково-спасательных групп, входящих в состав дежурных поисково-спасательных сил.

Для указанных целей, при необходимости, может привлекаться медицинский персонал взаимодействующих лечебных учреждений органов здравоохранения и военно-медицинских учреждений.

1.16. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие пассажиров и экипажей воздушных судов иностранных государств в пределах территории и территориальных вод СССР осуществляется наравне с воздушными судами СССР, а в приграничных районах вне границ СССР - на основании соответствующих международных соглашений.

1.17. Поиск и спасание людей производится безвозмездно, независимо от ведомственной и государственной принадлежности воздушного судна.

1.18. Руководители и должностные лица управлений и предприятий ГА, осуществляющие поисковые и аварийно-спасательные работы (или руководство ими), обязаны принимать все необходимые меры по оказанию помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие в пределах их территории или района ответственности.

1.19. Ответственность за постоянную готовность поисковых и аварийно-спасательных сил и средств и своевременное проведение работ по поиску и спасанию в пределах территорий и районов ответственности возлагается на руководителей управлений и предприятий ГА, за которыми эти территории или районы закреплены.

Глава 2

ОРГАНИЗАЦИЯ И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

2.1. Поисково-спасательные работы выполняются в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта воздушного судна;
- получения сообщения о бедствии морского судна;
- если в течение 10 мин. после расчетного времени прилета воздушное судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если в установленное время экипаж воздушного судна не вышел на связь;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
- получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе ответственности;
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 мин. установить не удалось;
- указания руководителя предприятия ГА или вышестоящего начальника.

2.2. Руководство поисково-спасательными работами

2.2.1. Руководство организацией поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов осуществляется:

функциональное руководство организацией поиска и спасания в гражданской авиации, а также организация взаимодействия с ЕГ АПСС СССР, другими министерствами и ведомствами - первым

заместителем министра гражданской авиации СССР;

методическое руководство организацией поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов в масштабе отрасли - службой ПАСОП ГА:

на территории управления ГА - руководителем управления через начальника службы ПАСОП УГА;

в районе ответственности предприятия ГА - руководителем предприятия, летного училища через начальника службы ПАСОП предприятия ГА (летного училища).

2.2.2. Непосредственное руководство поисково-спасательными работами на месте авиационного происшествия возлагается на руководителя поисково-спасательных работ, назначаемого из лиц командно-летного состава приказом руководителя (начальника) предприятия ГА, летного училища.

2.2.3. Состав оперативного штаба управления ГА определяется планом мероприятий по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов на территории управления. В него входят:

руководитель управления ГА;

начальник РКЦПС;

заместитель руководителя управления ГА по организации летной работы;

заместитель руководителя управления ГА по ИАС - главный инженер управления;

начальник отдела службы движения;

начальник медицинской службы управления;

начальник службы ПАСОП управления;

главный штурман управления.

2.2.4. Состав оперативного штаба предприятия ГА определяется планом мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту. В него входят:

руководитель предприятия;

заместитель руководителя по организации летной работы;

заместитель руководителя по ИАС;

начальник службы ПАСОП предприятия;

дежурный штурман.

2.3. Поисково-спасательные силы и средства

2.3.1. В состав поисково-спасательных сил и средств предприятия входят:

штатные работники службы ПАСОП предприятия;

поисково-спасательные летные экипажи;

самолеты и вертолеты, выделенные для целей поиска и спасания;

штатные и нештатные поисковые и аварийно-спасательные расчеты АСК;

наземные транспортные средства повышенной проходимости;

подвижные средства радиосвязи (узлы связи);

аварийные радиостанции;

спасательные катера;

наземное оборудование и снаряжение.

2.3.2. Количественный состав поисково-спасательных сил и средств определяется нормативными требованиями к поисковой и аварийно-спасательной службе и утверждается руководителем предприятия.

2.3.3. Поисково-спасательные летные экипажи предназначены для проведения поисково-спасательных работ с целью обнаружения места АП, а также для оказания первой помощи и эвакуации потерпевших бедствие с места АП.

В состав поисково-спасательных летных экипажей назначается летный состав, прошедший наземную и летную подготовку и имеющий специальный допуск.

2.3.4. Поисково-спасательные самолеты и вертолеты предназначаются для полетов по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.

Выделяемые на дежурство поисково-спасательные воздушные суда должны быть

оборудованы поисковой аппаратурой и иметь на борту комплекты спасательного имущества и снаряжения. Вертолеты, кроме того, должны быть оборудованы поисковыми фарами и грузоподъемными лебедками, спусковыми устройствами, обеспечивающими одновременный подъем спасаемого и спасателя.

Перечень спасательного имущества и снаряжения дежурных самолетов и вертолетов приведен в [приложении 3](#).

Кроме специально выделенных поисково-спасательных воздушных судов для выполнения визуального поиска и эвакуационные работы могут использоваться самолеты и вертолеты, не имеющие на борту поисково-спасательного оборудования - резервные, санитарные, лесопатрульные, а также воздушные суда, находящиеся в воздухе вблизи района поиска.

2.3.5. Поисково-спасательные расчеты АСК формируются из штатных специалистов службы ПАСОП предприятия, а также штатных работников, входящих в состав АСК, и состоят из:

- наземной поисково-спасательной группы (НПСГ) предприятия;
- парашютно-десантной группы (ПДГ) предприятия и РПСБ.

2.3.5.1. НПСГ оснащается:

автомобилем повышенной проходимости, оборудованным ОВЧ радиостанцией внутрипортовой связи, предназначенным для проведения поисково-спасательных работ и доставки аварийно-спасательного снаряжения;

передвижным пунктом управления, смонтированным на транспортном средстве повышенной проходимости и оборудованным громкоговорящим устройством;

подвижным узлом радиосвязи с радиостанциями ВЧ и ОВЧ диапазонов. Передвижной командный пункт может быть организован на базе подвижного узла связи;

аварийно-спасательными средствами в соответствии с [приложением 4](#).

2.3.5.2. В аэропортах, где взлет и заход на посадку воздушных судов производится над морем (крупным водоемом), необходимо иметь водные спасательные станции или заключить договор о взаимодействии с морским (речным) пароходством, которые должны обеспечить постоянную готовность 1 - 2 спасательных катеров, укомплектованных необходимым количеством надувных плавательных средств.

В аэропортах должно быть предусмотрено необходимое количество надувных плавательных средств и обеспечена их доставка к месту бедствия поисково-спасательными воздушными судами.

2.3.5.3. ПДГ включается в состав поисково-спасательного экипажа и формируется из состава РПСБ ГА, дежурных инструкторов парашютной службы, спасателей, медицинских и инженерно-технических работников, входящих в состав АСК предприятия.

ПДГ оснащается имуществом в соответствии с [приложением 5](#).

2.3.6. Поисково-спасательные экипажи должны знать:

сигналы бедствия и порядок их приема и передачи в аварийных ситуациях;

правила проверки работоспособности и применения аварийного канала радиосвязи бортового аварийно-спасательного снаряжения и аварийно-спасательных средств;

методы поиска над сушей и водной поверхностью при помощи радиотехнических средств и визуально ([приложение 21](#));

правила ведения радиосвязи с терпящими бедствие, другими поисковыми экипажами, НПСГ, морскими (речными) судами;

способы наведения поисковых сил и средств к месту происшествия;

способы извлечения пострадавших из воздушного судна, оказания самопомощи, взаимопомощи и эвакуации пострадавших с места происшествия;

правила выброски грузов с воздушного судна с парашютом и без парашюта и десантирования ПДГ;

правила обеспечения выживаемости в различных климатических и физико-географических условиях;

правила подготовки полетных карт в соответствии с избранными способами поиска и применения палетки ([приложение 21](#)).

2.3.7. Поисково-спасательные экипажи должны уметь:

применять существующие правила и способы поиска, спасания, оказания помощи пострадавшим и взаимодействия с воздушными и наземными силами и средствами;

самостоятельно и грамотно оценивать обстановку и возможности своего воздушного судна и

наземных поисково-спасательных сил и средств;

производить посадку на незнакомые площадки с учетом всех Факторов, влияющих на безопасность полетов;

осуществлять высадку и прием людей и грузов в режиме висения, в том числе с применением спускового устройства и лебедки как над сушей (в горной и пересеченной местности), так и над водной поверхностью.

2.3.8. Наземные поисково-спасательные и десантные группы обязаны уметь:

применять способы проведения поиска и меры безопасности при проведении аварийно-спасательных работ;

вести ориентировку в пересеченной и труднодоступной местности, пользоваться топографической картой и выполнить переходы по азимуту;

применять правила проверки и применения аварийного канала и ведения радиосвязи с потерпевшими бедствие экипажами воздушных судов, аэропортами базирования (пунктом управления) и поисковыми экипажами;

извлекать пострадавших из воздушных судов, оказывать им доврачебную или первую медицинскую помощь и эвакуировать с места происшествия наземным, воздушным и водным транспортом;

применять правила упаковки и выброски грузов с парашютом и без парашюта (только для ПДГ);

высаживаться с вертолета в режиме висения с применением лебедки, трапа, спускового устройства и эвакуировать пострадавших при помощи этих средств (только для ПДГ);

выполнять прыжки с парашютом на сушу, воду, лес в дневных и ночных условиях (только для ПДГ);

применять правила выживания в различных климатических и физико-географических условиях;

применять способы и средства тушения и локализации пожаров на воздушных судах;

выбирать и обозначать площадку для посадки вертолета (самолета).

Медицинский работник, входящий в состав ПДГ и НПСГ, дополнительно должен уметь:

оказывать доврачебную и первую медицинскую помощь непосредственно на месте бедствия;

быстро и грамотно пользоваться содержимым медицинской укладки;

определять очередность эвакуации, вид транспортировки и обеспечивать своевременную эвакуацию потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

2.4. Организация дежурства поисково-спасательных сил, средств и органов управления

2.4.1. Для обеспечения поиска и спасания потерпевших бедствие организуется дежурство: поисково-спасательных экипажей с парашютно-десантными группами (ПДГ) из состава РПСБ или нештатных ПДГ предприятий;

поисково-спасательных воздушных судов;

органов управления воздушным движением;

наземных поисково-спасательных групп;

расчетов (смен) КЦПС ЦПДУ ГА и РКЦПС ГА;

расчетов (смен) пунктов приема информации спутниковой системы "КОСПАС";

расчетов радиотехнических средств для своевременного приема и передачи сигналов бедствия.

2.4.2. Порядок выделения поисково-спасательных сил и средств в предприятии и обеспечения их готовности определяется приказом руководителя предприятия.

2.4.3. Сведения о выделенных для дежурства экипажах, воздушных судах, ПДГ, НПСГ и аварийно-спасательных средствах включаются в суточный план полетов и доводятся до РКЦПС ГА, исполнителей и других заинтересованных служб и организаций.

2.4.4. В РКЦПС ГА ведется карта-планшет обстановки по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов на территории управления ГА. На карту-планшет наносятся (в виде таблицы) сведения о поисково-спасательных силах и средствах, выделенных на предстоящие сутки.

2.4.5. Назначаемые на дежурство поисково-спасательные экипажи должны пройти:

специальную наземную и летную подготовку в соответствии с программами;

предварительную подготовку к поисково-спасательным полетам в объеме и сроках, предусмотренных НПП ГА;

инструктаж.

2.4.6. Инструктаж проводится перед заступлением на дежурство (накануне) лицами командно-летного

состава не ниже заместителя командира эскадрильи. В ходе инструктажа поисково-спасательный экипаж должен:

- получить задачу на дежурство;
- уточнить режим работы РТС в районе полетов;
- наметить конкретные меры по обеспечению безопасности полетов;
- уточнить границы района ответственности и план полетов на период дежурства.

2.4.7. Перед заступлением на дежурство экипаж обязан:

- изучить инструкцию экипажа дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) и повторно - требования руководящих документов по поиску и спасанию;
- провести предполетную подготовку самолета (вертолета), обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой аппаратуры и десантного оборудования;
- проверить наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения на борту воздушного судна;
- изучить фактическое состояние и прогноз погоды;
- проверить исправность каналов связи для получения команды на вылет;
- проверить готовность ПДГ и укомплектованность ее аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

- пройти предполетный медицинский контроль;
- доложить о заступлении на дежурство сменному заместителю начальника аэропорта (ПДСП).

2.4.8. Ответственность за подготовку поисково-спасательных экипажей возлагается на заместителя руководителя предприятия по организации летной работы (начальника летной службы, командира летного отряда).

2.4.9. Сроки готовности к вылету дежурных поисково-спасательных воздушных судов с момента получения сигнала бедствия устанавливаются:

- 30 минут - летом;
- 45 минут - зимой.

Места стоянок воздушных судов и размещения их экипажей должны обеспечивать установленную выше готовность к вылету.

Выделенные на дежурство поисково-спасательные воздушные суда разрешается использовать для тренировочных полетов или производственной деятельности в районе аэродрома при условии соблюдения установленных сроков вылета их на поиск.

2.4.10. Включаемая в состав дежурного поисково-спасательного экипажа ПДГ должна быть подготовлена к парашютным прыжкам в различных климато-географических условиях днем и ночью.

В период несения дежурства ПДГ подчиняется руководителю АСР, а после десантирования действует в соответствии со сложившейся обстановкой. Старший ПДГ назначается руководителем РПСБ или начальником службы ПАСОП предприятия.

2.4.11. Руководитель НПСГ назначается приказом руководителя предприятия. Перед заступлением на смену он обязан проверить:

- укомплектованность группы личным составом;
- знание составом группы своих обязанностей при проведении поисково-спасательных работ;
- экипировку и наличие необходимого личного снаряжения;
- готовность транспортных средств и наличие схем автомобильных дорог;
- исправность средств связи;
- наличие и состояние аварийно-спасательного имущества.

О готовности группы к проведению поисково-спасательных работ руководитель группы докладывает руководителю аварийно-спасательных работ (сменному заместителю начальника аэропорта).

2.4.12. Обеспечение воздушных и наземных поисково-спасательных сил аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и транспортом высокой проходимости возлагается на руководителей предприятий ГА.

2.4.13. Контроль за укомплектованностью поисково-спасательных воздушных судов аварийно-спасательным имуществом возлагается на начальника службы ПАСОП предприятия ГА.

Аварийно-спасательное имущество хранится на борту воздушного судна или в специально отведенном месте. За его сохранность отвечает командир воздушного судна (при хранении на борту ВС) или лицо, определенное руководителем предприятия ГА (при хранении его вне воздушного судна).

2.4.14. Члены НПСГ по сигналу "Тревога" или "Готовность" прибывают к месту сбора или квадрат,

указанный при оповещении, через 8 минут в состоянии готовности к выезду на поисково-спасательные работы не позднее чем через 30 - 45 минут.

ПДГ по сигналу "Тревога" прибывает к дежурному воздушному судну через 6 минут, осуществляет подготовку снаряжения и оборудования с тем, чтобы обеспечить вылет в нормативное время (30 минут - летом, 45 минут - зимой).

2.4.15. Ответственность за подготовку, комплектование НПСГ и ПДГ и их готовность к проведению поисково-спасательных работ в установленные сроки возлагается на начальников служб ПАСОП управлений и предприятий ГА.

2.5. Организация приема и передачи сообщений о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие

2.5.1. Для своевременного обнаружения и оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, установлен единый международный сигнал "СОС" ("Терплю бедствие"), а также сигналы срочности и предупреждения об опасности, указанные в авиационном Щ-коде.

2.5.2. Для приема информации о бедствии организуется аварийный канал на частоте 121,5 МГц:

на аэродромах А, Б, В классов МГА СССР:

в районных центрах ЕС УВД СССР;

на пунктах приема информации спутниковой системы "КОСПАС".

Кроме того, на узлах связи и пеленгации ВВС, спасательных кораблях и судах ВМФ, на кораблях, судах и береговых узлах связи ВМФ, судах и береговых узлах связи Минморфлота и Минрыбхоза СССР осуществляется дежурство на аварийных частотах КВ диапазона 8364 кГц, 12546 кГц, 2182 кГц, 4125 кГц, а также на частоте 500 кГц СВ диапазона. Порядок дежурства и частоты определяются Регламентом радиосвязи и НАПСС-90.

2.5.3. Сигналы бедствия передаются с использованием всех имеющихся на борту ВС средств связи, оповещения и пеленгации:

ОВЧ и ВЧ радиостанций - в телефонном режиме;

ВЧ радиостанции - в телеграфном режиме (при наличии в экипаже бортрадиста);

аппаратуры опознавания;

аппаратуры вторичной радиолокации.

2.5.4. Передача сообщения о бедствии осуществляется:

в момент возникновения аварийной ситуации на борту ВС - на частоте связи с диспетчером;

дублируется - по общим каналам связи и пеленгации на аварийных частотах 121,5 МГц, 500, 2182 или 4125, 8364, кГц, а также по системе опознавания с адресом: "ВСЕМ ВСЕМ...".

Сигналы срочности и предупреждения об опасности передаются на частоте работы с диспетчером.

2.5.5. Сообщение о бедствии передается открытым текстом в соответствии с требованиями Приложения 2 НПП ГА-85.

2.5.6. При вынужденной посадке необходимо вплоть до приземления (приводнения) вести радиообмен с наземными (надводными) радиостанциями, а в перерывах держать передатчик во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, должны быть включенными.

2.5.7. Все наземные радиостанции, принявшие от экипажа воздушного судна сообщение о бедствии, немедленно передают ему подтверждение о приеме сигнала бедствия, принимают меры к установлению с ним надежной радиосвязи и воздерживаются от радиообмена с другими радиостанциями на этой частоте.

2.5.8. Экипажи воздушных судов, которые приняли сигнал бедствия, передают подтверждение о приеме сигнала бедствия и немедленно сообщают об этом диспетчеру, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением в данный момент.

2.5.9. Радиограмма наземной или самолетной радиостанции, подтверждающая прием сигнала бедствия, включает:

сигнал бедствия "Терплю бедствие" ("Мейдей") или "СОС";

позывной сигнал станции, передающей сообщение о бедствии, - 3 раза;

слово "Я" (или "ВИС ИЗ") или "ДЕ";

позывной сигнал станции, подтверждающей прием, - 3 раза;

слово "Ромео" - 3 раза;

сигнал бедствия.

Пример: Терпит бедствие 93114, 93114, 93114, Я 85070, 85070, 85070, Ромео, Ромео, Ромео, терпит бедствие.

2.5.10. Экипаж воздушного судна, установивший радиосвязь с воздушным судном, терпящим бедствие, должен ретранслировать радиообмен этого экипажа с диспетчером, оказать ему помощь, поскольку это возможно без угрозы для полета своего воздушного судна, пассажиров и экипажа.

Экипаж воздушного судна, наблюдавший бедствие визуально, докладывает о своих наблюдениях и координатах места бедствия диспетчеру, устанавливает связь с воздушным судном, терпящим бедствие, выясняет его состояние, уточняет координаты и докладывает о результатах наблюдений ближайшему пункту УВД, используя все возможные средства связи.

2.5.11. После совершения вынужденной посадки вне аэродрома экипаж обязан подготовить к работе аварийные радиосредства. Радиосвязь при этом осуществляется на частотах 121,5 МГц (243 МГц), 2182 или 4125, 8364 кГц в зависимости от типа аварийно-спасательных радиосредств, имеющихся у членов экипажа.

2.5.12. При появлении звука поисково-спасательного воздушного судна или визуального его наблюдения передавать сообщение о бедствии и установить с ним двухстороннюю радиосвязь; если двухстороннюю связь установить не удастся, передачу сообщений о бедствии чередовать с передачей сигналов для привода (режим "Маяк") в течение 1,5 - 2 минут; при установлении с экипажем ВС двухсторонней связи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир поисково-спасательного воздушного судна.

2.5.13. При работе с ВЧ радиостанцией группового пользования экипаж действует в следующем порядке:

2.5.13.1. На суше:

после вынужденной посадки, развертывания радиостанции и ее антенны, производится трехкратная передача сообщения о бедствии в телеграфном и телефонном режиме на частоте 8364 кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 мин. в режим приема;

в течение 10 - 12 мин. в начале каждого часа первых суток после вынужденной посадки включить режим автоматической передачи сигнала "СОС", в остальное время радиостанция включается на прием в телеграфном режиме.

В последующие сутки в начале каждого часа радиостанция включается на 5 мин. в режим автоматической передачи сигнала "СОС", после чего 5 мин. осуществляется прием в телеграфном режиме. На остальное время радиостанция выключается.

2.5.13.2. На море:

после вынужденной посадки (приводнения), развертывания радиостанции и антенны производится трехкратная передача сообщения о бедствии в телеграфном или телефонном режиме на частоте 8364 кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 мин. в режим приема;

после передачи сообщения о бедствии на частоте 8364 кГц производится трехкратная передача сообщения о бедствии в телефонном режиме на частоте 2182 кГц;

в последующие с 1-й по 3-ю мин. и с 31-й по 33-ю мин. каждого часа повторяется сообщение о бедствии на частоте 2182 кГц с переходом после каждой передачи в режим приема.

При установлении двухсторонней радиосвязи с наземными или самолетными (корабельными) радиостанциями дальнейшая работа производится в соответствии с полученными указаниями.

2.5.14. Связь с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, на частоте 121,5 МГц устанавливает воздушное судно или корабль, прибывшие в район поиска первыми.

В последующем двухсторонняя связь с экипажем, потерпевшим бедствие, осуществляется на частоте 121,5 МГц только по указанию руководителя поисково-спасательных работ.

Наведение НПСГ осуществляется на канале, указанном руководителем поисково-спасательных работ, а непосредственный выход НПСГ и ПДГ на потерпевших бедствие осуществляется на канале 121,5 МГц.

2.5.15. Воздушные суда, морские и речные корабли (суда), участвующие в поисково-спасательных работах радиосвязь в целях взаимодействия между собой осуществляют на частоте 130 МГц.

2.5.16. Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении поисково-спасательных работ осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем поисково-спасательных работ:

на рабочем канале УВД в районе аэродрома;

на аварийной частоте - 121,5 МГц;

на специально выделенном канале связи с поисковыми экипажами - 123,1 МГц.

2.5.17. ПДГ в качестве своего позывного использует трассовый позывной аэродрома постоянного базирования с добавлением двухзначного цифрового индекса от 10 до 19, а НПСГ - от 20 до 29.

2.5.18. Диспетчеры УВД при получении сообщения о бедствии воздушного судна немедленно принимают меры для обнаружения воздушного судна, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и решения командира воздушного судна о дальнейших действиях. Полученную информацию немедленно докладывают руководителю полетов.

2.5.19. Ответственность за готовность средств связи и радиотехнического обеспечения полетов к своему временному обеспечению поисково-спасательных работ возлагается на начальника базы ЭРТОС предприятия.

Ответственность за немедленное использование всех средств связи и радиотехнического обеспечения полетов для оказания помощи экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, возлагается на руководителя полетов.

2.5.20. Представление телефонных и телеграфных каналов связи для оказания помощи воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, производится в первую очередь.

Сообщения о бедствии имеют приоритет перед другими видами сообщений.

2.5.21. Если в результате принятых экипажем мер по предотвращению бедствия у него возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома, то необходимо немедленно передать сообщение, что опасность миновала.

2.6. Действия руководящего состава предприятий ГА, руководителей и специалистов служб ПАСОП ГА (управлений и предприятий ГА) при организации и проведении поисково-спасательных работ

2.6.1. Руководитель аварийно-спасательных работ или руководитель предприятия ГА при получении доклада (сигнала) о бедствии воздушного судна должны немедленно доложить об этом на КП авиационного объединения и в РКЦПС ГА.

2.6.2. Первый доклад о воздушном судне, потерпевшем бедствие, должен содержать следующие данные:

время получения информации о бедствии и ее источник;

время, место и характер бедствия, тип воздушного судна, аэродром вылета и посадки;

ведомственная (государственная) принадлежность воздушного судна;

наличие у потерпевших бедствие аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

фамилия командира воздушного судна, позывной, состав экипажа и количество пассажиров;

меры, принятые по обеспечению поиска и оказанию помощи.

Оперативная передача первого доклада обеспечивает своевременное развертывание поисково-спасательных работ и оказание помощи потерпевшим бедствие.

2.6.3. Руководитель поисково-спасательных работ управления ГА обязан:

заслушать руководителя полетов аэродрома или начальника (диспетчера) РКЦПС о получении сигнала бедствия или возникновения аварийной ситуации;

оценить обстановку, принять решение на проведение поисково-спасательных работ и сообщить его в РКЦПС ЦПДУ ГА;

поставить задачу должностным лицам на проведение поисково-спасательных работ в районе бедствия;

назначить руководителя поисково-спасательных работ в районе бедствия;

через РКЦПС и оперативный штаб осуществлять руководство проведением поисково-спасательных работ;

организовать взаимодействие поисково-спасательных сил и средств на территории поискового и аварийно-спасательного обеспечения, а также с поисково-спасательными силами и средствами смежных территорий;

принимать меры к выделению дополнительных сил и средств;

организовывать контроль за соблюдением мер безопасности;

через центры ЕС УВД устанавливать местный режим использования воздушного пространства, а при

необходимости обратиться в ГЦ ЕС УВД для установления временного режима использования воздушного пространства;

установить (при необходимости) временные порядок и правила полетов и нормы летного и рабочего времени на период проведения поисково-спасательных работ (с немедленным сообщением в ЦПДУ ГА).

2.6.4. При принятии решения на проведение поисково-спасательных работ учитываются:

удаление мест базирования дежурных поисково-спасательных сил и средств от района бедствия, а также средств, привлекаемых дополнительно;

возможность применения поисковых сил и средств по физико-географическим и климатическим условиям;

уровень подготовки экипажей поисково-спасательных воздушных судов;

целесообразность привлечения дополнительных поисково-спасательных сил и средств;

возможность организации постоянного контроля за действиями поисково-спасательных сил и средств и надежного управления ими при проведении работ;

обеспечение безопасности полетов и работ по поиску и спасанию.

2.6.5. В РКЦПС ведется план проведения поисково-спасательных работ на карте, в котором отображается решение руководителя поисково-спасательных работ управления ГА на поиск и ход его выполнения. Полное [содержание](#) плана поиска пассажиров и экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, приведено в приложении 22.

2.6.6. Начальники служб ПАСОП управления и предприятия ГА, на территории и в районе ответственности которых произошло авиационное происшествие, обязаны:

прибыть на пункт управления поисково-спасательными работами;

принять участие в организации и проведении поисково-спасательных работ;

осуществлять руководство поисково-спасательными работами до прибытия старшего руководителя;

готовить проект доклада вышестоящему руководству о ходе поиска и спасания и его результатах, а также о плане проведения работ на предстоящие сутки.

2.6.7. Начальник РКЦПС ежедневно докладывает о ходе, результатах поиска и плане работ на предстоящие сутки в КЦПС ЦПДУ ГА.

2.6.8. Руководитель полетов аэродрома, во взаимодействии с центрами ЕС УВД и органами ПВО, обязан обеспечить безопасность полетов поисково-спасательных воздушных судов при УВД.

2.6.9. При необходимости проведения поисково-спасательных работ в запретных зонах и зонах ограничения использования воздушного пространства руководитель поисково-спасательных работ ставит в известность руководителей организаций, в интересах которых эти зоны установлены.

2.6.10. При организации и проведении поисково-спасательных работ РКЦПС сообщает руководству ПСР дополнительную информацию о воздушном судне, потерпевшем бедствие. Такая информация может быть получена:

от членов экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие при наличии связи с ним;

от руководителей предприятий, организаций, подразделений, которым принадлежит воздушное судно и подчинен экипаж, по мере выяснения обстоятельств бедствия (уточнения проводки, проявления Фотоснимков с экранов РЛС, результатов расчетов, анализа документов и т.д.);

от экипажей - очевидцев авиационного происшествия или выполняющих совместный полет;

от частей ПВО, осуществляющих радиолокационную проводку воздушного судна, потерпевшего бедствие;

от населения или местных органов власти;

от органов УВД и других источников.

2.6.11. При сборе дополнительных сведений о воздушном судне, потерпевшем бедствие, смена РКЦПС уточняет:

наличие аварийно-спасательных средств на борту воздушного судна;

маршрут, высоту, скорость и траекторию полета, расчетное время прибытия на аэродром посадки, радиолокационную проводку и время потери радиосвязи с экипажем;

прогноз погоды и фактические метеоусловия, время суток (светлое время, сумерки, ночь);

аэродром и время вылета дежурных поисково-спасательных воздушных судов;

пункты выхода и маршруты движения НПСГ и способы их наведения;

места десантирования ПДГ и результаты их действий;

результаты поиска и опроса местного населения;

другие сведения, касающиеся обстоятельств и характера бедствия.

По мере накопления и обобщения информации расчет РКЦПС докладывает о ней в КЦПС ЦПДУ ГА.

2.6.12. Поиск экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, как правило, начинается с проведения радиотехнического поиска авиационными средствами.

[Перечень](#) радиотехнических средств поиска приведен в приложении 19.

Если в результате радиотехнического поиска пассажиры и экипаж воздушного судна (и воздушное судно) не обнаружены, принимается решение на проведение детального визуального обследования местности предполагаемого района бедствия авиационными и наземными силами и средствами.

Основные [характеристики](#), определяющие эффективность поисково-спасательных самолетов и вертолетов приведены в приложении 18.

2.6.13. Решение на проведение визуального поиска принимает руководитель поисково-спасательных работ, в нем должны быть определены:

границы района поиска и квадраты, на которые он разделен в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;

квадраты первоочередного обследования и порядок проведения последующего поиска;

район аэрофотосъемок;

наряды авиационных воздушных и наземных сил и средств для осуществления поиска;

способы поиска;

аэродромы базирования поисково-спасательных воздушных судов;

основные и вспомогательные пункты управления;

привлекаемые дополнительные средства связи и РТО;

порядок, время и место постановки задач экипажам поисково-спасательных воздушных судов;

время вылета воздушных судов и выхода НПСГ на поиск;

предполагаемый порядок эвакуации пассажиров и экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, привлекаемые медицинские силы (средства) и лечебные учреждения;

меры по обеспечению безопасности полетов при выполнении поисково-спасательных работ;

порядок донесения о результатах поиска.

Конкретные требования к поиску и правила поиска изложены в [приложении 21](#).

2.6.14. Планы визуального поиска воздушного судна, потерпевшего бедствие, и маршруты полетов поисково-спасательных воздушных судов, оформляются на картах масштаба 1:200000 или 1:500000, в зависимости от размеров района поиска.

2.6.15. На основе принятого решения оперативным штабом разрабатывается план поисково-спасательных работ на предстоящие сутки, который подписывается начальником штаба и в срочном порядке рассматривается, утверждается руководителем поисково-спасательных работ и доводится до исполнителей.

2.6.16. Если воздушное судно потерпело бедствие над водной поверхностью, оперативный штаб (РКЦПС) дополнительно обязан:

установить связь с пунктами управления взаимодействующего ВМФ СССР, СКЦ (СПЦ) министерства морского флота и министерства рыбного хозяйства, а также органами управления речного флота;

запросить наличие кораблей и судов в районе бедствия и возможность их привлечения к поисково-спасательным работам, а также их радиоданные (позывные, частоты);

определить порядок совместных действий;

сообщить позывные и частоты взаимодействующих кораблей и судов экипажам поисково-спасательных воздушных судов;

уточнить метеорологическую и гидрологическую обстановку в районе бедствия;

уточнить информацию о наличии плавсредств и аварийных радиостанций у потерпевших бедствие;

проанализировать возможность оказания помощи поисково-спасательными самолетами и вертолетами.

2.6.17. Решение руководства управления ГА на проведение работ авиационными средствами при авариях, катастрофах, стихийных и экологических бедствиях вырабатывается с учетом:

времени, места происшествия, характера бедствия и размеров охваченной территории;

характера и объема помощи, которая может быть оказана авиационными средствами;

метеорологических, климатических и физико-географических условий района бедствия;

наличия и размещения пунктов управления, каналов связи организации, осуществляющей руководство поисково-спасательными работами;

характера проводимых спасательных мероприятий;

дислокации и готовности авиационных средств, которые могут быть привлечены к спасательным работам.

О стихийном бедствии и возможностях по оказанию помощи населению и предприятиям РКЦПС докладывает в КЦПС ЦПДУ ГА.

2.7. Действия экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов) при выполнении поисково-спасательных работ

2.7.1. Получив команду на вылет, командир поисково-спасательного воздушного судна и экипаж обязаны немедленно приступить к предполетной подготовке, в процессе которой:

- получить и оформить необходимые документы и полетные карты;
- получить информацию о метеообстановке и прогнозе погоды в районе полетов;
- уточнить район поиска, тип и номер воздушного судна, потерпевшего бедствие;
- уточнить порядок ведения радиосвязи;
- проверить готовность воздушного судна, поисковой радиоаппаратуры, наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- уточнить обязанности ПДГ и порядок взаимодействия с ПДГ и в экипаже;
- доложить о готовности к вылету.

2.7.2. При срочном вылете дежурные поисково-спасательные экипажи могут вылетать на поиск в соответствии с п. 2.1.9 НПП ГА-85. При этом постановка задачи на поиск, уточнение данных о воздушном судне и экипаже, потерпевшем бедствие, о метеоусловиях, маршруте и высоте полета, порядке взаимодействия с воздушными и наземными поисково-спасательными силами и передача другой информации осуществляется после взлета экипажа по радио.

2.7.3. При организации последующих вылетов поисково-спасательных экипажей постановка задачи производится, по возможности, перед вылетом руководителем поисково-спасательных работ, а в процессе предполетной подготовки проводится дополнительно подготовка полетных карт для визуального поиска с детальным изучением района поиска.

2.7.4. Управление полетами поисково-спасательных воздушных судов осуществляется службой УВД аэропорта, ближайшего к месту бедствия.

В необходимых случаях для управления полетами поисково-спасательных воздушных судов используется воздушное судно-ретранслятор или организуется специальный диспетчерский пункт.

2.7.5. Служба УВД базового аэропорта ГА информирует руководство предприятия, РКЦПС ГА и КП ВВС о вылете и работе поисковых экипажей.

2.7.6. После взлета и набора заданной высоты экипаж поискового воздушного судна обязан:

- включить бортовой комплекс поисковой аппаратуры;
- не прекращая радиосвязи с диспетчером, включить аварийный канал связи для прослушивания;
- постоянно докладывать диспетчеру УВД о результатах поиска.

2.7.7. Выход в район поиска осуществляется с комплексным использованием всех средств навигации, а также:

- при работе аварийной радиостанции - с помощью радиотехнических средств поиска;
- при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие - по их целеуказанию;
- если над местом бедствия находится другое воздушное судно - с помощью АРК-4, используя командную радиостанцию воздушного судна как привод или используя его целеуказания;
- по командам диспетчера или с пункта управления поиском.

2.7.8. Поиск потерпевших бедствие с использованием радиотехнических средств является основным методом поиска. Порядок выполнения радиотехнического поиска приведен в [приложении 21](#).

2.7.9. О времени и месте пролета поисково-спасательным судном аварийного радиомаяка (радиобуя) экипаж докладывает диспетчеру УВД (на пункт управления поиском) и запрашивает разрешение на снижение для визуального обнаружения потерпевших бедствие.

2.7.10. Если в результате радиотехнического поиска потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, по решению руководителя поисково-спасательных работ производится визуальный поиск.

Независимо от применяемого метода поиска (радиотехнического или визуального) в первые 2 дня поиска полеты выполняются с включенным комплексом бортовой поисковой аппаратуры.

2.7.11. Визуальный поиск осуществляется по заданным квадратам, определенным с помощью палетки

с сеткой визуального поиска; палетка должна находиться на борту каждого поисково-спасательного воздушного судна. Разбивку района поиска на квадраты осуществляет руководитель поисково-спасательных работ.

Очередность обследования района поиска по квадратам указывается экипажу перед вылетом или по радио.

2.7.12. Для осуществления визуального поиска используются самолеты и вертолеты.

2.7.13. В поиске принимает участие весь экипаж, включая ПДГ.

Кроме того, при переходе на визуальный поиск в состав экипажа включаются наблюдатели по 2 - 3 человека на вертолет и 3 - 4 человека на самолет с целью их подмены через каждые 30 - 40 мин. полета.

При постановке задачи экипажу командир воздушного судна определяет для каждого члена экипажа и наблюдателя сектора просмотра пролетаемой местности.

2.7.14. Высота полета воздушных судов при производстве поисково-спасательных работ назначается в пределах:

2.7.14.1. При радиопоиске:

для самолетов типа АН-12, АН-26 3000 - 6000 м;

для вертолетов и самолетов типа АН-2 - 1200 - 2100 м.

2.7.14.2. При визуальном поиске: 100 - 400 м,

но не ниже безопасной над данной местностью.

Дальности визуального обнаружения объектов на местности при ясной погоде приведены в таблице:

Таблица 1

Объект наблюдения	Время года, суток	Высота полета, м	Дальность обнаружения, км
Один человек (группа людей)	зимой	200	1,6 - 1,8
	летом	200	1,0 - 1,4
Самолет (вертолет)	зимой и летом	200	2 - 4
Костер	Ночью	300	8 - 12
Мигающий карманный фонарь	Ночью	300	2 - 4

2.7.15. При визуальном поиске должен обеспечиваться сплошной просмотр заданного района поиска с перекрытием боковых полос 25%. С этой целью необходимо выдерживать следующие расстояния между галсами:

над пересеченной местностью - 500 м;

над густым лесом - 200 м;

над открытой местностью - до 75% визуальной видимости
(но не более двух высот полета)

Рекомендуемая длина галсов - 10 - 20 км.

2.7.16. Перед началом визуального поиска или в процессе радиопоиска в пересеченной местности и над густым лесом выполняется обзорный полет на большой высоте, обеспечивающей общий просмотр данного района с целью обнаружения очагов пожара, дымов или других признаков возможного места бедствия.

2.7.17. При выполнении полетов на поиск в горах осуществляется осмотр ущелий, долин, горных рек. Осмотр горных вершин и склонов производится со всех сторон (по горизонталям).

В целях тщательного осмотра сильно пересеченной местности полет осуществляется по проложенным на карте маршрутам в обоих направлениях, а затем таким же образом - по перпендикулярным маршрутам.

2.7.18. При установлении связи с потерпевшим бедствие экипаж поисково-спасательного воздушного судна запрашивает их о месте и характере бедствия, физическом состоянии и необходимой помощи, дает команду на включение аварийной радиостанции в режим "Маяк", обозначение себя сигнальными или подручными средствами.

2.7.19. При обнаружении места бедствия экипаж поисково-спасательного судна обязан:
определить координаты места бедствия на карте;
обозначить место бедствия с помощью средств, имеющихся на борту воздушного судна.

При отсутствии маркировочных средств необходимо принять все меры, чтобы обнаруженный объект не был потерян (записать время и курс полета, выполнить стандартный разворот или встать в вираж, набрать необходимую высоту и уточнить свое место с помощью наземных РЛС, пеленгаторов, приводных радиостанций и других средств);

сообщить потерпевшим бедствие по радио или эволюциями самолета (вертолета), что они обнаружены;

в случае, если потерпевшим бедствие требуется срочная помощь, а выполнить посадку невозможно, провести десантирование ПДГ и аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

обеспечить наведение других поисково-спасательных средств;

если позволяет запас топлива, продолжить полет над районом бедствия до замены или указания диспетчера УВД (пункта управления) о возможности покинуть район бедствия.

2.7.20. При обнаружении пассажиров или экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие на водной поверхности, экипаж поискового воздушного судна производит маркирование места бедствия с помощью дымов, окрашивающих воду маркеров, плавающих буйев или других средств, имеющихся на борту воздушного судна.

2.7.21. Экипаж поисково-спасательного воздушного судна при обнаружении места бедствия обязан сообщить по радио диспетчеру УВД (на пункт управления):

время обнаружения и координаты района бедствия;

наблюдаемое состояние и положение воздушного судна, наличие и видимое состояние членов экипажа;

информацию, переданную потерпевшими бедствие по радио или с помощью визуальных знаков;

погоду в районе бедствия;

оценку рельефа местности и состояние земной (водной) поверхности (волнение моря, ледовую обстановку), на которой находится воздушное судно и люди, потерпевшие бедствие;

возможность использования средств передвижения (железнодорожных, водных, автотранспортных, гужевых и др.);

действия, предпринятые для оказания помощи потерпевшим бедствие (десантирование ПДГ, выброска аварийно-спасательного имущества, наведение наземных или других поисково-спасательных средств к месту бедствия и т.д.);

наличие ущерба на местности.

2.8. Действия экипажей поисково-спасательных воздушных судов по оказанию помощи и эвакуации потерпевших бедствие

2.8.1. Экипаж поисково-спасательного воздушного судна, выбрав площадку для посадки, сообщает ее координаты диспетчеру УВД (на пункт управления). После производства посадки докладывает о ней и согласует свои действия по эвакуации потерпевших бедствие с руководителем поисково-спасательных работ.

При отсутствии радиосвязи с руководителем, командир воздушного судна самостоятельно выбирает способ эвакуации потерпевших бедствие с учетом всех факторов, обеспечивающих безопасность посадки и эвакуации потерпевших бедствие.

Подбор площадки для посадки и ее производство осуществляется в соответствии с требованиями НПП ГА и Руководства по летной эксплуатации воздушного судна.

Ответственность за безопасность посадки и эвакуации потерпевших бедствие несет командир воздушного судна.

При невозможности выполнить посадку командир поискового воздушного судна десантирует ПДГ парашютным способом или (на вертолете) высаживает их с режима висения с помощью спускового устройства или лебедки.

2.8.2. После посадки командир воздушного судна, поддерживая радиосвязь с пунктом управления (самолетом-ретранслятором), должен в первую очередь организовать оказание доврачебной или первой медицинской помощи пострадавшим и эвакуировать их на ближайший аэродром или в лечебные

учреждения.

Доврачебная или первая медицинская помощь оказывается на месте бедствия в порядке само- и взаимопомощи. Доврачебная или первая медицинская помощь оказывается непосредственно на месте бедствия медицинским персоналом, входящим в состав групп спасателей, ПДГ, НПСГ, а при невозможности ее оказания - в ближайших лечебных учреждениях.

Очередность эвакуации и вид транспортировки пострадавших определяется медицинским работникам на месте бедствия, при этом используется возможность консультации по радио со специалистами.

2.8.3. При пожаре на воздушном судне, потерпевшем бедствие, экипаж поискового воздушного судна вместе с ПДГ после посадки должен немедленно приступить к эвакуации людей из воздушного судна, в первую очередь - раненых, и, одновременно, принять меры к ликвидации пожара.

Старший расчета ПДГ или командир поискового воздушного судна должен руководить эвакуацией, распределяя обязанности между членами экипажа и спасателями. Необходимо максимально использовать средства для тушения пожара, имеющиеся на борту поискового воздушного судна, а также подручные средства (воду, песок, <...> и т.д.). При возможности необходимо привлечь местное население.

2.8.4. Экипажи поисково-спасательных воздушных судов, члены ПДГ, НПСГ должны знать расположение аварийных люков и выходов и места вскрытия фюзеляжа на воздушных судах.

2.8.5. Подъем потерпевших бедствие на борт вертолета в режиме висения производится, как правило, с помощью спасателя.

2.8.6. При обнаружении экипажа или пассажиров воздушного судна, потерпевшего бедствие на воде, экипаж поискового воздушного судна должен:

при необходимости произвести выброску потерпевших бедствие укладок с аварийно-спасательными плавсредствами и другим имуществом;

оценить возможность выполнения посадки и эвакуации потерпевших бедствие на плаву;

при невозможности выполнить посадку на воду произвести десантирование ПДГ.

2.8.7. Десантирование с самолетов выполняется парашютным способом, а с вертолетов - одним из следующих способов:

парашютным способом;

беспарашютным десантированием спасателей-аквалангистов;

с режима висения вертолета с помощью спускового устройства или электролебедок.

2.8.8. Подъем линией с водной поверхности на борт вертолета осуществляется с помощью спасателей. В случае невозможности высадки на воду спасателей командир вертолета может принять самостоятельно решение о подъеме потерпевших с помощью ковша-корзины или другого устройства методом подведения его под лиц, находящихся на воде или к их непосредственной близости для размещения и последующего подъема на борт.

2.8.9. Перед спуском спасателей с вертолетов на воду пострадавшим сбрасываются плавсредства (надувные лодки, плоты и т.д.), а спасатели надевают гидрокостюмы или спасательные жилеты (пояса). [Перечень](#) аварийно-спасательных плавсредств приведен в приложении 19.

2.8.10. Выполнение захода для зависания над водой осуществляется командиром вертолета с учетом гидрометеословий и в соответствии с рекомендациями Руководства по летной эксплуатации вертолета.

2.8.11. Очередность эвакуации пострадавших определяет старший ПДГ или командир поисково-спасательного воздушного судна по докладу медицинского работника из состава ПДГ.

2.8.12. В случае невозможности десантирования ПДГ, эвакуации потерпевших бедствие посадочным способом или с режима висения им сбрасываются укладки с аварийно-спасательным снаряжением и специальными грузами для обеспечения их жизнедеятельности.

[Перечень](#) средств для десантирования спасательного снаряжения специальных грузов приведен в приложении 19.

2.8.13. Наведение кораблей, судов в район бедствия осуществляется экипажем поискового воздушного судна по радио, а при отсутствии радиосвязи - посредством установленных визуальных сигналов.

2.8.14. Если воздушное судно, потерпевшее бедствие, затонуло, то командир поискового воздушного судна обязан с максимально возможной точностью сбросить буй, радио или радиолокационный маяк или другие средства, имеющиеся на борту для обозначения места затопления или осуществить привязку этого места к характерным ориентирам (запеленговать).

О месте затопления воздушного судна и сброса маркировочных средств командир экипажа докладывает диспетчеру УВД (на пункт управления) и продолжает полет над объектом до получения

указаний о дальнейших действиях.

2.8.15. После выполнения поисково-спасательных работ командир поисково-спасательного воздушного судна докладывает о результатах руководителю поисково-спасательных работ или своему непосредственному командиру.

При необходимости доклад представляется в письменной форме.

Содержание доклада приведено в [приложении 23](#).

2.9. Действия личного состава парашютно-десантных и наземных поисково-спасательных групп при выполнении поисково-спасательных работ

2.9.1. По сигналу "Тревога" или "Готовность" НПСГ прибывает к месту сбора или квадрат, указанный при оповещении, состоянии готовности к немедленному движению по маршруту поиска.

2.9.2. Задачу на поиск и спасание потерпевших бедствие ставит руководитель поисково-спасательных работ (руководитель полетов).

На карте масштаба 1:200000 наносится маршрут движения в район поиска, который разбивается на квадраты с целью последовательного их осмотра. При поиске в районе аэродрома разрешается пользоваться графическим планом аэродрома с координатной сеткой.

При постановке задачи указывается:

время и место происшествия;

тип воздушного судна, потерпевшего бедствие, его номер и позывной;

наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;

маршрут движения, характеристика местности и наличие населенных пунктов;

очередность осмотра участков местности или квадратов;

рекомендуемый способ поиска;

порядок связи с руководителем ПСР, РКЦПС, поисковыми экипажами и другими поисковыми силами и средствами;

меры безопасности.

Примечание: Задача на поиск и маршрут движения НПСГ могут уточняться в процессе движения группы по радио.

2.9.3. При движении в район поиска НПСГ поддерживает непрерывную радиосвязь с пунктом управления поисково-спасательными работами и действует по его указанию.

По прибытии в район поиска НПСГ, при необходимости, разбивает лагерь и устанавливает радиосвязь с пунктом УВД (напрямую или через самолет-ретранслятор), поисковыми воздушными судами и другими группами поиска.

При отсутствии радиосвязи между НПСГ и поисковыми воздушными судами используется код визуальных сигналов "земля - воздух" ([приложение 10](#)).

2.9.4. Осмотр местности производится методами:

параллельного просмотра;

контурного поиска;

выборочной траектории.

В зависимости от обстановки на местности могут приниматься различные варианты этих методов.

При осмотре местности интервалы между членами группы определяются условиями местности, они должны обеспечивать связь визуальную или голосом. В труднопросматриваемой местности интервалы между членами поисковой группы должны быть не более 30 метров.

Дневное задание поисковым группам должно определяться с учетом возвращения в лагерь за период светлого времени.

При осмотре местности особое внимание обращать на наличие дымов и воронок, поврежденных деревьев, металлических предметов, следов ГСМ на земле и на водной поверхности.

2.9.5. При обнаружении потерпевших бедствие руководитель НПСГ обязан:

оценить обстановку на месте бедствия;

принять меры к сохранению жизни пострадавших;

доложить на пункт управления поисково-спасательными работами о принятых мерах и необходимой помощи;

обеспечить безопасность пребывания у места бедствия (затушить очаги пожаров, оградить опасные места и т.д.);

подобрать площадку для посадки вертолета или его зависания и подготовить ее;

произвести фотографирование места бедствия до принятия мер, которые могут нарушить положение деталей на месте происшествия;

обеспечить охрану места происшествия;

принять меры по сохранению средств объективного контроля.

2.9.6. При отсутствии связи с пунктом управления руководитель НПСГ самостоятельно принимает решения, сообразуясь с обстановкой.

О принятом решении на эвакуацию пострадавших своими силами, выбора маршрута движения и его конечной точке (лечебное учреждение, населенный пункт, аэродром и т.д.) руководитель НПСГ обязан всеми доступными средствами сообщить на пункт управления поисково-спасательными работами.

2.9.7. Решение на десантирование ПДГ парашютным или другим способом принимает старший группы ПДГ по согласованию с командиром воздушного судна и руководителем поисково-спасательных работ.

Десантирование осуществляется согласно требований Руководства по парашютно-спасательной подготовке и Руководства по летной эксплуатации воздушного судна.

2.9.8. После десантирования и сбора группы старший ПДГ обязан доложить на пункт управления (командиру поисково-спасательного воздушного судна) о результатах десантирования, обстановке на месте бедствия и действовать в соответствии с требованиями п. 2.9.5.

2.10. Управление поисково-спасательными силами и средствами при выполнении поисково-спасательных работ

2.10.1. При управлении поисково-спасательными работами основными задачами являются:

непосредственное руководство действиями воздушных и наземных поисково-спасательных сил и средств при производстве поиска и спасания;

обеспечение координированных действий сил и средств, привлекаемых к поиску и спасанию;

обеспечение наращивания сил и средств в процессе поиска и спасания.

2.10.2. Управление поисково-спасательными силами и средствами в гражданской авиации СССР осуществляют:

КЦПС ЦПДУ ГА;

оперативные штабы управлений и предприятий ГА;

руководители поисково-спасательных работ;

руководители полетов и диспетчерские пункты УВД районов аэродромов ГА;

РКЦПС ГА;

специально создаваемые временные пункты управления в районе бедствия (воздушные, наземные, корабельные).

2.10.3. На КЦПС ЦПДУ ГА возлагается:

организация и осуществление приема и передачи информации о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие, а также о других чрезвычайных происшествиях;

своевременное приведение в действие поисковых и аварийно-спасательных сил и средств управлений и предприятий ГА и оперативное руководство ими при проведении поисково-спасательных работ;

координация действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий ГА;

организация взаимодействия поисковых и аварийно-спасательных сил и средств ГА с ЕГ АПСС СССР и другими министерствами и ведомствами СССР;

контроль за работой региональных координационных центров, ходом поисково-спасательных работ и оказание помощи в организации и выполнении их;

непрерывный сбор, обобщение информации и данных об экипажах воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также о ходе поисково-спасательных работ и доведение собранных сведений до заинтересованных организаций и лиц;

анализ и оценка проведенных поисково-спасательных работ.

2.10.4. Руководитель полетов аэродрома, получив сообщение о бедствии с воздушного судна, обязан:

объявить сигнал "Тревога" для поисковых и аварийно-спасательных сил и средств;

уточнить район и характер бедствия;

дать команду на вылет (выход) дежурных поисково-спасательных сил и средств;
при необходимости перенацелить в район бедствия наиболее подготовленные экипажи самолетов (вертолетов), находящихся в воздухе или на аэродромах и площадках МВЛ;

дать команду на включение необходимых средств радиотехнического обеспечения полетов в районе аэродрома и в районе бедствия;

доложить о бедствии руководителю предприятия и в РКЦПС;

управлять поисково-спасательными силами и средствами в ходе поисково-спасательных работ до прибытия руководителя поисково-спасательных работ;

ограничить или прекратить полеты на своем аэродроме;

обеспечить соблюдение мер по обеспечению безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов;

при необходимости информировать РКЦПС о ходе поисково-спасательных работ.

2.10.5. Непосредственное управление воздушным движением поисково-спасательных воздушных судов при полете в район бедствия и обратно осуществляют органы УВД в пределах своих зон и секторов, при этом должен быть обеспечен выход их в район бедствия по кратчайшему пути.

2.10.6. Основными задачами органов УВД при организации и проведении поисково-спасательных работ являются:

получение информации о дежурных поисково-спасательных силах и средствах;

прием и передача информации о бедствии на воздушном судне в вышестоящие и взаимодействующие пункты УВД;

обеспечение первоочередного вылета поисково-спасательных воздушных судов;

непосредственное управление воздушным движением в своих секторах, расположенных над районом бедствия;

обеспечения безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов в районе бедствия;

обеспечение четкого взаимодействия в процессе УВД с пунктами УВД аэродромов, ведомственными органами УВД и пунктом управления поисково-спасательными работами;

введение в районе поисково-спасательных работ соответствующих режимов и ограничений использования воздушного пространства.

2.10.7. Руководитель полетов (диспетчер УВД), осуществляющий непосредственное управление поисково-спасательными силами и средствами, обязан:

постоянно знать местонахождение поисковых воздушных судов и наземных сил и средств поиска;

передавать информацию о ходе поисково-спасательных работ руководителю работ и в РКЦПС;

знать методы радиотехнического и визуального поиска, применяемые поисковыми воздушными судами;

своевременно информировать поисково-спасательные экипажи об изменениях в навигационной обстановке в районе поиска и опасных метеоявлениях и выдавать диспетчерские рекомендации и указания экипажам.

2.10.8. В процессе управления поисково-спасательными силами и средствами руководитель поисково-спасательных работ обязан:

организовать грамотные и эффективные действия всех выделенных поисково-спасательных сил и средств с целью быстрого обнаружения и немедленного оказания помощи пострадавшим;

анализировать фактическое состояние погоды, ее прогноз и их соответствие уровню подготовки поисково-спасательных экипажей;

направлять самолеты (вертолеты) при производстве поисково-спасательных работ в удаленных местах и над акваториями морей и океанов группами (парами) с целью оказания взаимопомощи;

иметь постоянную радиосвязь с поисковыми силами и средствами;

при постановке задачи на поиск определить для каждого экипажа время полета и поиска с учетом запаса топлива, светлого времени суток, а также действия на случай ухудшения метеоусловий;

для проведения поисково-спасательных работ в труднодоступной местности (в горах, лесах, над водной поверхностью) или в сложных метеоусловиях привлекать наиболее опытные и подготовленные к этим условиям экипажи, имеющие опыт практических работ в аналогичных условиях;

при проведении поиска наземными средствами в состав НПСГ в сложных климатических условиях выделять не менее двух автомобилей или другой техники высокой проходимости.

2.10.9. Основными задачами оперативных штабов является:

разработка плана поисково-спасательных работ;

координация действий основных и дополнительных поисково-спасательных сил и средств;
координация материально-технического снабжения поисково-спасательных работ;
подготовка необходимых расчетных данных, обеспечивающих оптимальную эффективность выполняемых работ;
обеспечение безопасности при палатах поисково-спасательных воздушных судов и работе спасателей;
ведение карты поиска.

2.10.10. Основными задачами РКЦПС ГА в процессе управления поисково-спасательными работами являются:

организация и осуществление приема и передачи информации о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие и других аварийных ситуациях;

приведение в действие дежурных поисковых и аварийно-спасательных сил и средств при получении сообщения о бедствии на воздушном судне;

участие в разработке плана проведения поисково-спасательных работ на территории управления ГА;
обеспечение координированных действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий управления ГА, а также других ведомств, привлекаемых к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

обеспечение своевременного приема и передачи информации и управленческих решений заинтересованным лицам и органам, принимающим участие в поисково-спасательных работах;

непрерывный сбор, обобщение информации и данных о пассажирах и экипаже воздушного судна, потерпевшего бедствие, а также о ходе поисково-спасательных работ с докладом о полученных сведениях руководителю поисково-спасательных работ и в КЦПС ЦПДУ ГА.

2.10.11. Если, несмотря на все принятые меры, воздушное судно, потерпевшее бедствие, обнаружить не удалось, а дальнейшее продолжение поиска представляется безрезультатным, поиск может быть прекращен.

Решение о прекращении поиска принимает Министр гражданской авиации СССР.

2.10.12. Независимо от количества пройденного времени с момента прекращения поисковых работ поиск возобновляется немедленно после получения любых новых сведений о месте нахождения воздушного судна.

Глава 3

ОРГАНИЗАЦИЯ И ВЫПОЛНЕНИЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

3.1. Аварийно-спасательные работы проводятся на территории и в районе аэродрома (районе ответственности предприятия) в тех случаях, когда место авиационного происшествия известно. В случае отсутствия сведений о месте авиационного происшествия перед аварийно-спасательными работами производится поиск.

Границы районов ответственности предприятий за проведение поисковых аварийно-спасательных работ указываются в Инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории управления ГА.

3.2. Аварийно-спасательные работы в пределах района ответственности предприятия ГА организуются руководителем предприятия или лицом, исполняющим его обязанности.

3.3. Непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ возлагается на сменного заместителя начальника аэропорта или другое лицо, назначаемое приказом руководителя предприятия ГА.

В отдельных случаях непосредственное руководство проведением аварийно-спасательных работ возлагается на лицо, назначенное начальником управления ГА.

3.4. Аварийно-спасательные работы проводятся:

при получении сообщения о предстоящей посадке воздушного судна, терпящего бедствие;

при авиационном происшествии;

с целью оказания помощи населению при стихийных бедствиях;

по требованию организаций и ведомств в соответствии с планом взаимодействия;

по указанию руководителя предприятия ГА или вышестоящего начальника.

3.5. Для выполнения аварийно-спасательных работ в каждом предприятии создается

аварийно-спасательная команда (АСК).

Основной задачей АСК является спасение пассажиров и членов экипажей, ценного оборудования и груза, а по возможности, и авиационной техники.

АСК состоит из штатных и нештатных формирований (расчетов).

Из состава сил и средств противопожарной службы предприятия и службы ПАСОП формируются штатные расчеты:

пожарно-спасательный;
региональных поисково-спасательных баз ГА.

Кроме этого, в каждой смене предприятия формируются нештатные аварийно-спасательные расчеты из работников служб:

медицинской;
АТБ (ИАС);
организации перевозок;
аэродромной;
базы ЭРТОС;
спецтранспорта;
линейного отдела милиции.

Примечания:

1. При производстве поисково-спасательных работ из состава расчетов: РПСБ, пожарно-спасательного, медицинского, базы ЭРТОС, службы спецтранспорта и др. формируется поисково-спасательный расчет АСК, состоящий из двух групп НПСГ и ПДГ.

2. В аэропортах, где взлет и заход на посадку воздушных судов производится над морем (крупным водоемом), организуются водные спасательные станции, укомплектованные катерами и необходимым количеством надувных плавательных средств.

3.6. Пожарно-спасательный расчет комплектуется пожарными-спасателями из состава противопожарной службы предприятия и предназначен для тушения пожаров на воздушных судах с целью создания условий для эвакуации находящихся там людей, а также для непосредственного спасения пострадавших на борту воздушного судна.

3.7. Пожарно-спасательный расчет оснащается:

пожарными автомобилями;
инструментом для вскрытия фюзеляжа;
теплоотражательными костюмами;
газодымозащитными приборами;
ножами для перерезания привязных ремней пассажирских кресел;
шанцевым инструментом согласно ведомости комплектации пожарных автомобилей.

Оснащение пожарно-спасательных расчетов может изменяться и дополняться в зависимости от местных условий и поступления новых аварийно-спасательных средств.

Численность личного состава расчета определяется "[Нормативами](#) численности АСК предприятия ГА" (приложение 1), количество пожарных автомобилей определяется категорией УТПЗ аэродрома.

3.8. Расчет РПСБ предназначен для организации и непосредственного выполнения спасательных работ на месте авиационного происшествия.

3.9. Расчет РПСБ оснащается:

транспортным средством высокой проходимости, оборудованным средствами связи;
индивидуальными радиостанциями;
набором инструментов и технических средств для проведения спасательных работ и проникновения вовнутрь фюзеляжа ВС, потерпевшего бедствие;
теплоотражательными костюмами;
газодымозащитными приборами;
осветительными приборами;
ножами для перерезания ремней пассажирских кресел.

Оснащение расчета РПСБ может изменяться и дополняться в зависимости от условий, в которых производятся спасательные работы.

Численность расчета РПСБ определяется "[Нормативами](#) численности работников РПСБ ГА" (приложение 1, табл. 2) и может наращиваться на месте авиационного происшествия за счет смен,

свободных от дежурства и подготовленных к аварийно-спасательным работам специалистов расчетов аварийно-спасательной команды предприятия ГА.

3.10. Медицинский расчет формируется за счет дежурной смены медслужбы предприятия и предназначен для оказания первой медицинской помощи пострадавшим непосредственно на месте авиационного происшествия, сортирования пострадавших и подготовки их к эвакуации в медицинские учреждения.

Численный состав медицинского расчета определяется классом аэропорта и может пополняться силами медицинских работников, свободных от смен, санитарных дружин и взаимодействующих медицинских и лечебных учреждений с таким расчетом, чтобы на каждого медицинского работника приходилось не более 10 пострадавших.

3.11. Медицинский расчет оснащается:

санитарной машиной, обеспечивающей доставку расчета в нормативное время к месту АП и укомплектованной: носилками (2 шт.); кислородным ингалятором; портативным аппаратом для искусственной вентиляции легких; брезентовым полотном 10 x 2 (м); фонарем электрическим;

автоприцепом-фургоном со средствами доставки, укомплектованным согласно [приложению 8](#);

чемоданами-укладками в необходимом количестве: 1 чемодан на 10 пострадавших из расчета, что 80 - 90% пассажиров на воздушном судне пострадает.

Перечень медпрепаратов в чемодане-укладке указан в [приложении 7](#).

3.12. Расчет АТБ (ИАС) предназначен для:

обеспечения открытия основных и аварийных выходов из воздушного судна, потерпевшего бедствие и, при необходимости, проделывания совместно с пожарно-спасательным расчетом дополнительных выходов;

вентиляции салона воздушного судна;

оказания помощи при эвакуации пострадавших из воздушного судна и с места авиационного происшествия;

эвакуации воздушного судна с места авиационного происшествия.

Расчет АТБ оснащается аварийно-техническим оборудованием согласно Инструкции по эвакуации воздушных судов с летного поля аэродрома.

3.13. Расчет службы организации перевозок предназначен для приема, учета и перевозки пассажиров с места АП, а также для выгрузки грузов и багажа из воздушного судна и оснащается техническими средствами, обеспечивающими выполнение этих задач.

3.14. Расчет аэродромной службы предназначен для оказания помощи экипажу ВС, пожарным и спасателям в тушении и ликвидации пожара и эвакуации пострадавших с места АП, а также для эвакуации совместно с расчетом АТБ воздушного судна с места АП и приведения в рабочее состояние летного поля аэродрома.

Расчет оснащается необходимыми техническими средствами, обеспечивающими выполнение перечисленных выше задач.

3.15. Расчет базы ЭРТОС предназначен для обеспечения органа УВД и руководителя аварийно-спасательных работ устойчивой и постоянно действующей связью с:

поисковыми воздушными судами и НПСГ (десантированными ПДГ);

расчетами АСК при их оповещении, подготовке и проведении аварийно-спасательных работ;

взаимодействующими предприятиями и организациями при оповещении и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

Расчет базы ЭРТОС оснащается необходимыми средствами радио, телефонной и других видов связи в соответствии с Инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ предприятия.

3.16. Расчет службы спецтранспорта предназначен для обеспечения расчетов АСК автотранспортными средствами согласно табеля с целью своевременной доставки расчетов к месту АП или месту сбора.

3.17. Старшими расчетов АСК назначаются соответствующие начальники смен. Они функционально подчиняются начальнику службы ПАСОП предприятия, а при приведении поисковых и аварийно-спасательных работ - непосредственно руководителю работ.

3.18. Старшие расчетов АСК обязаны:

знать район аэродрома и рабочую схему района;

знать личный состав своего расчета и проводить с ним занятия и тренировки по проведению

поисковых и аварийно-спасательных работ;

изучать с работниками расчетов компоновочные схемы воздушных судов (иметь схемы и плакаты), места расположения аварийно-спасательного оборудования и способы приведения его в рабочее состояние, основные и аварийные выходы, места вскрытия обшивки фюзеляжа и т.д.;

принимать меры к оснащению расчета средствами и снаряжением, необходимыми для проведения аварийно-спасательных работ;

при заступлении на дежурство проверять наличие работников расчета, а также наличие и исправность аварийно-спасательного оборудования и снаряжения. О готовности расчета доложить в ПДСП (АДП) руководителю АСР;

обеспечивать своевременное прибытие расчета с аварийно-спасательной техникой и снаряжением к месту АП или месту сбора;

осуществлять личное руководство действиями своего расчета на месте АП.

3.19. С целью повышения заинтересованности работников предприятия ГА в улучшении поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов руководитель предприятия ГА может:

устанавливать дополнительную оплату работникам предприятия за участие в работе нештатных расчетов АСК;

устанавливать особые ставки и оплату за участие в учениях, тренировках и в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ в зависимости от степени участия каждого в этих работах.

3.20. Для сбора расчетов применяются сигналы оповещения: "Тревога" и "Готовность".

Сигнал "Тревога" подается тогда, когда авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается менее 30 мин.;

Сигнал "Готовность" подается тогда, когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается 30 мин. и более.

3.21. По сигналу "Тревога" все расчеты АСК со своим снаряжением прибывают к месту авиационного происшествия или квадрат, указанный при оповещении, в нормативное время и приступают к выполнению аварийно-спасательных работ.

3.22. По сигналу "Готовность" все расчеты АСК со своим снаряжением следуют к месту сбора и ждут команды руководителя аварийно-спасательных работ на дальнейшие действия.

3.23. Право на принятие решения о подаче сигналов "Тревога" или "Готовность" предоставляется:

диспетчеру, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением:

руководителю полетов;

сменному начальнику аэропорта;

руководителю предприятия ГА;

диспетчеру РКЦПС ГА;

диспетчеру КЦПС ЦПДУ ГА;

начальнику службы ПАСОП управления ГА;

начальнику управления ГА;

заместителю начальника управления ГА по организации летной работы.

3.24. Объявление сигналов "Тревога" или "Готовность" осуществляется службой движения по циркулярной связи или с применением специальной аппаратуры оповещения типа "Горн" одновременно всем расчетам АСК согласно установленной [схеме](#) оповещения (приложение 11).

Время оповещения расчетов не должно превышать 23 сек.

В каждом предприятии предусматривается дублирующая система оповещения.

При оповещении указывается:

тип и номер ВС, терпящего бедствие;

характер происшествия;

номер квадрата, в котором произошло АП (по координатной сетке схемы территории аэродрома и прилегающей местности);

количество пассажиров на борту ВС;

наличие, характер и степень опасности грузов на борту ВС.

По мере получения дополнительных данных и информации они сообщаются расчетами АСК при движении к месту сбора по радио.

3.25. Подтверждение о получении сигналов "Тревога" или "Готовность" руководители штатных и нештатных расчетов АСК докладывают руководителю аварийно-спасательных работ через ПДСП или АДП.

По мере поступления подтверждений о готовности поисково-спасательных сил и средств

руководитель аварийно-спасательных работ докладывает в РКЦПС и руководителю предприятия о готовности аварийно-спасательных сил и средств к работе.

3.26. Оповещение и вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется по указанию руководителя аварийно-спасательных работ лицами, определенными Инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.27. Нормативное время прибытия расчетов АСК с момента объявления сигнала "Тревога":

Таблица 2

N п/п	Наименование расчета АСК	Нормативное время прибытия, мин.	
		В пределах расстояния до торцов каждой ВПП	К точке, удаленной от торцов каждой ВПП на 1000 м и по курсу полета (посадки) <*>
	1	2	3
1	Пожарно-спасательный	3	5
2	РПСВ	3	5
3	Медицинский	6	8
4	Остальные расчеты АСК	10	10

<*> При расположении точки внутри ограждения аэродрома.

3.28. Руководитель аварийно-спасательных работ после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" обязан:

установить связь с диспетчером УВД (руководителем полетов) и уточнить обстановку;

прибыть на место авиационного происшествия за время не более 5 мин. (при удалении его в пределах 1000 м от торца ВПП по курсу взлета и посадки);

оценить обстановку, проанализировать достаточность аварийно-спасательных сил и средств. При необходимости дать указание о вызове взаимодействующих сил и средств;

осуществляя непосредственное управление действиями расчетов АСК и привлекаемых дополнительных сил и средств и координацию их действий, обеспечить эффективность и организованность при проведении аварийно-спасательных работ;

организовать оцепление места происшествия и хронометраж проводимых работ;

докладывать о ходе аварийно-спасательных работ и необходимой помощи руководителю предприятия ГА и в РКЦПС.

3.29. Действия расчетов АСК на месте авиационного происшествия:

3.29.1. Если позволяют условия, руководитель АСР устанавливает радио или проводную связь (по СПУ) с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, с целью координации действий спасателей и экипажа.

3.29.2. Во всех случаях для спасания пассажиров и экипажа в первую очередь используется весь комплекс бортового аварийно-спасательного оборудования: трапы, канаты, желоба и др.

3.29.3. Действия пожарно-спасательного расчета и спасателей на месте авиационного происшествия включают:

подготовку ИВПП путем покрытия ее слоем пены в случае, если ожидается посадка воздушного судна с убранным или неисправным шасси. Решение о покрытии ВПП пеной принимает руководитель АСР, исходя из наличия запаса времени и необходимого оборудования;

тушение пожара на воздушном судне с одновременным охлаждением фюзеляжа с целью снижения температуры в салонах;

открытие аварийных выходов и, при необходимости, вскрытие обшивки фюзеляжа;

проникновение внутрь фюзеляжа, высвобождение людей и эвакуация их из воздушного судна через

выходы, проемы, проломы.

Тушение пожара должно производиться пожарно-спасательными расчетами в соответствии с "Рекомендациями по методам и тактике тушения пожаров на воздушных судах на аэродромах гражданской авиации".

3.29.4. Действия расчета АТБ по эвакуации пассажиров из аварийного воздушного судна включают: открытие основных и аварийных выходов, а в случае их заклинивания вскрытие фюзеляжа в отмеченных местах с помощью соответствующих технических средств (дисковых пил, топоров и т.д.); проникновение на борт воздушного судна и установку наземных или бортовых аварийных трапов и других средств эвакуации;

оказание помощи пассажирам и членам экипажа в покидании воздушного судна и эвакуации людей, неспособных к самостоятельному передвижению.

3.29.5. При тушении пожара и эвакуации людей из аварийного воздушного судна должны соблюдаться меры безопасности:

при вскрытии фюзеляжа и выносе пострадавших из воздушного судна должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие травмирование личного состава АСК и нанесение дополнительных травм пострадавшим;

при тушении пожара и эвакуации личный состав расчетов АСК должен использовать защитное снаряжение (теплозащитные костюмы, дыхательные аппараты);

в процессе эвакуации людей из воздушного судна личный состав пожарно-спасательных расчетов должен обеспечивать контроль за остаточными очагами пожара, предотвращая его распространение;

после окончания эвакуации пассажиров и членов экипажа пожарно-спасательные расчеты, дотушивая остаточные очаги пожара, должны проверить скрытые места в пассажирских салонах и кабине экипажа, кухне, туалетах, багажных помещениях и гардеробах, чтобы убедиться в отсутствии людей на борту ВС;

пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, должны эвакуироваться в безопасное место (не ближе 100 м от горячего воздушного судна в наветренную сторону). Безопасное место эвакуации определяет руководитель аварийно-спасательных работ совместно со старшим медицинского расчета;

если имеются сведения о количестве пассажиров и составе экипажа, необходимо сопоставить их с количеством эвакуированных из воздушного судна. При наличии расхождений необходимо продолжить поиск до обнаружения всех пострадавших;

пожарно-спасательный и медицинский расчеты должны находиться на месте происшествия до полного окончания аварийно-спасательных работ.

3.29.6. Старший медицинского расчета после получения сигнала "Тревога" или "Готовность":

после уточнения обстановки через руководителя аварийно-спасательных работ вызывает взаимодействующие силы и средства органов здравоохранения;

организует погрузку чемоданов-укладок;

забирает упаковку с наркотическими препаратами (если она хранится отдельно), ключи от фургона и эвакуационный план;

выезжает на место происшествия.

На месте авиационного происшествия:

совместно с руководителем АСР выбирает место для пункта сбора пострадавших (не ближе 100 м от ВС) и выставляет опознавательные знаки;

при необходимости, через руководителя АСР организует пункты временного сосредоточения пострадавших в помещениях аэропорта;

организует работу медицинского расчета по оказанию медицинской помощи пострадавшим, принимая непосредственное участие в этой работе;

возглавляет эвакуотранспортную сортировку пострадавших;

принимает меры по защите пострадавших от неблагоприятного воздействия внешних условий;

определяет место сбора останков погибших пассажиров и членов экипажа;

поддерживает постоянную связь с руководителем АСР и информирует его о ходе работ.

3.29.7. Остальные расчеты АСК руководствуются рекомендациями ГосНИИ ГА по действиям на месте авиационного происшествия.

3.29.8. Организация и порядок проведения эвакуационных работ определяется "Инструкцией по эвакуации самолетов с летного поля аэродромов гражданской авиации" и НТЭРАТ ГА.

Сразу же после эвакуации воздушного судна место происшествия должно приводиться в порядок силами служб предприятия ГА.

3.30. Требования к прибрежным аэропортам для проведения аварийно-спасательных работ на воде

3.30.1. На аэродромах, где взлет и заход на посадку производятся над водной поверхностью, необходимо иметь водные спасательные станции с необходимым количеством катеров и должен быть заключен договор о взаимодействии с морским (речным) пароходством.

3.30.2. Водные спасательные станции и катера снабжаются средствами спасания на воде: плотами, жилетами, спасательными кругами, ручными прожекторами и мегафонами.

3.30.3. Личный состав водной спасательной станции должен пройти специальное обучение по способам спасания и оказания первой помощи терпящим бедствие на воде.

3.30.4. Количество личного состава и необходимого оборудования должно соответствовать наибольшей пассажировместимости воздушных судов, выполняющих рейсы в данный аэропорт.

3.30.5. Для проведения аварийно-спасательных работ под водой должны привлекаться водолазные команды (по договору).

3.30.6. При поиске и спасании терпящих бедствие на воде следует иметь в виду, что они могут быть отнесены от места происшествия течением или ветром.

3.30.7. Место затонувшего воздушного судна и его частей должно быть обозначено буйми.

Глава 4

ОБУЧЕНИЕ И ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ГА

4.1. Обучение и подготовка специалистов АСК предприятия ГА осуществляется по программам, утвержденным МГА:

в центрах обучения ГА;

на специализированных курсах при УТЦ;

в процессе профессиональной подготовки штатных специалистов противопожарной службы и спасателей, проводимой в предприятии ГА;

в процессе специальной подготовки работников предприятия, входящих в состав нештатных расчетов АСК, проводимой в предприятиях ГА;

на учениях и тренировках сил и средств служб ПАСОП предприятий ГА.

4.2. Специалисты штатных пожарно-спасательных расчетов один раз в 5 лет проходят курс обучения в центрах подготовки ГА. По окончании курса каждому специалисту выдается сертификат, в который заносятся результаты обучения и степень подготовленности специалиста.

4.3. Медицинский расчет проходит подготовку по специальной программе под руководством хирурга медико-санитарной части.

4.4. Профессиональная подготовка штатных специалистов противопожарной службы и службы ПАСОП предприятия, входящих в состав штатных расчетов АСК.

4.4.1. Учитывая, что аварийно-спасательная работа выполняется в условиях повышенной опасности и вредности, связана с риском для жизни, требует высокого профессионального мастерства, быстрых решительных действий и особой дисциплинированности, комплектование пожарно-спасательных расчетов производится по профессиональному отбору с применением принципа постоянной подготовки.

4.4.1.1. При нахождении на дежурстве с расчетом проводятся:

теоретические занятия 12 часов в месяц с продолжительностью занятия 2 часа в день;

теоретические занятия совмещаются с непрерывным наблюдением за взлетами и посадками воздушных судов с целью обеспечения высокой боевой готовности расчета;

практические тренировки проводятся по решению начальника пожарной команды предприятия ГА.

4.4.1.2. Профессиональная подготовка и тренировка пожарно-спасательных расчетов проводятся в объеме, обеспечивающем их готовность к выполнению всех видов возложенных на них специальных работ по тушению пожаров и спасанию людей.

4.4.1.3. О лицах, не усвоивших курс программы или показавших на тренировках результаты по нормативам оценок ниже "удовлетворительно", ставится вопрос об их профессиональной пригодности.

4.4.2. Личный состав расчета РПСБ проходит подготовку по спецкурсу, а в период несения суточного дежурства должен проходить теоретические занятия, тренировки, как и пожарно-спасательный расчет.

4.5. Организация специальной подготовки личного состава нештатных расчетов АСК.

4.5.1. В соответствии с программами МГА в службе ПАСОП управления ГА разрабатываются

тематические планы на предстоящий учебный год, в которых определяется порядок и последовательность обучения личного состава АСК.

При составлении тематических планов учитывается техническая оснащенность АСК, а также уровень теоретической подготовки и натренированности личного состава.

4.5.2. Начальник службы ПАСОП предприятия составляет расписание занятий на каждый месяц. При этом он имеет право увеличивать или сокращать время, отведенное на изучение отдельных тем в зависимости от их сложности и уровня подготовленности личного состава.

4.5.3. Начальники смен (старшие расчетов АСК) обязаны обеспечить явку всех членов аварийно-спасательных расчетов на занятия. Освобождать личный состав от занятий без уважительных причин запрещается.

С лицами, отсутствующими на занятиях, проводятся дополнительные занятия.

4.5.4. Руководитель предприятия ГА обязан лично проверять организацию и качество обучения, посещаемость занятий и успеваемость личного состава и оказывать практическую помощь в создании и развитии учебно-технической базы, повышении методического и теоретического уровня обучения нештатных расчетов АСК и их практической подготовки.

4.5.5. Для проведения теоретических занятий и практических тренировок и в целях повышения их эффективности и максимального приближения к реальным условиям в каждом предприятии ГА создается учебно-техническая база (оборудованный класс, полигон, дымокамера, списанное воздушное судно и т.д.).

Ответственность за создание, развитие и использование аварийно-спасательной учебно-технической базы и поддержание ее в рабочем состоянии возлагается на начальника службы ПАСОП предприятия ГА.

4.6. Организация и проведение учений и тренировок личного состава службы ПАСОП предприятия ГА.

4.6.1. С целью закрепления теоретических знаний, приобретения и закрепления практических навыков и привития психологической устойчивости личному составу расчетов АСК при проведении аварийно-спасательных работ в предприятиях проводятся тренировки и учения поисковых и аварийно-спасательных сил с участием в них взаимодействующих предприятий и организаций других ведомств.

4.6.2. Начальники служб ПАСОП управлений и предприятий ГА составляют графики проведения учений и тренировок, разрабатывают планы их проведения, готовят необходимую документацию, организуют учения и тренировки, контролируют ход их выполнения, проводят разборы, в процессе которых анализируют действия личного состава и дают им оценку.

4.6.3. Учения проводятся не реже 1 раза в год.

Тренировки проводятся:

с расчетами: пожарно-спасательным, РПСБ, медицинским - 1 раз в месяц;

с остальными (нештатными) расчетами АСК - ежеквартально;

с АСК (в каждой смене) - 2 раза в год.

Кроме этого, при сезонной подготовке предприятия к ОЗН и ВЛН проводится проигрывание оперативного плана тушения пожара на воздушном судне.

4.6.4. Руководитель предприятия ГА в своих планах должен предусмотреть личное руководство проведением плановых тренировок и комплексных учений АСК.

4.6.5. В процессе практических занятий и тренировок должны отрабатываться действия по:

оповещению об АП;

прибытию расчетов АСК в нормативное время к месту происшествия;

организации и выполнению поиска воздушного судна, потерпевшего бедствие;

открытию основных и аварийных выходов из воздушного судна;

вскрытию фюзеляжа воздушного судна;

организацию эвакуации пассажиров и экипажа из ВС;

вентиляции салонов воздушного судна;

тушению пожара на воздушном судне;

оказанию первой медицинской помощи пострадавшим;

эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;

эвакуации воздушного судна с летного поля аэродрома.

4.7. В результате теоретической подготовки, практических занятий, тренировок и учений личный состав службы ПАСОП предприятий должен знать:

сигналы оповещения и действия на случай объявления тревоги или готовности;

порядок действий в случае проведения поисково-спасательных работ;

устройство и порядок использования аварийно-спасательного снаряжения и оборудования, которым оснащаются аварийно-спасательные расчеты АСК;
способы проникновения в воздушное судно при авариях и катастрофах;
методы спасания людей в различных условиях;
устройство и порядок применения первичных средств пожаротушения;
теорию горения и возгорания материалов и тактику тушения пожаров;
способы оказания первой медицинской помощи пострадавшим;
правила эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
правила эвакуации воздушного судна с летного поля аэродрома.
Уметь: быстро и эффективно выполнять свои обязанности, изложенные в п. 2.3.8.

Глава 5

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖЕЙ ВС. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВЫЖИВАНИЮ

5.1. Аварийно-спасательная подготовка экипажей воздушных судов ГА

5.1.1. Аварийно-спасательная подготовка экипажей воздушных судов осуществляется на всех этапах профессиональной подготовки летного состава:

- при первоначальной подготовке в летных училищах ГА;
- в процессе переподготовки на другие типы ВС в центрах ГА;
- ежегодно при прохождении курсов повышения (поддержания) квалификации в УТЦ и в предприятиях

ГА.

5.1.2. Тематические планы, программы и методики проведения аварийно-спасательной подготовки экипажей разрабатываются в МГА.

5.1.3. В результате прохождения аварийно-спасательной подготовки члены экипажа должны:

- знать порядок и способы поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие;
- знать типовые аварийные ситуации на борту ВС и факторы угрозы, сопровождающие эти ситуации;
- знать порядок действий (типовые алгоритмы) в типовых аварийных ситуациях;
- иметь твердые навыки применения бортового аварийно-спасательного оборудования ВС, знать основы его конструкции и особенности работы с учетом возможных отказов;
- иметь навыки организации взаимодействия между членами экипажа в аварийных ситуациях;
- уметь принимать правильные решения при быстром развитии аварийной ситуации;
- иметь навыки руководства пассажирами, знать принципы предотвращения и подавления паники в салоне ВС;
- иметь навыки по выживанию людей в условиях автономного существования;
- иметь навыки оказания доврачебной медицинской помощи.

5.1.4. Ответственность за организацию и проведение аварийно-спасательной подготовки членов экипажей ВС возлагается:

- в летных учебных заведениях - на начальников этих заведений;
- в предприятиях - на начальников служб ПАСОП управлений и предприятий ГА.

5.1.5. В целях проведения качественной аварийно-спасательной подготовки экипажей в учебных заведениях и предприятиях ГА должна создаваться необходимая учебная база, включающая учебные классы, тренажеры, учетные полигоны (площадки) для отработки практических навыков, технические средства обучения и учебные пособия.

- Ответственность за создание и поддержание в надлежащем состоянии учебной базы возлагается:
- в учебных заведениях - на руководителей учебных отделов;
 - в предприятиях - на руководителей служб ПАСОП управлений и предприятий ГА.

5.2. Подготовка пассажиров воздушных судов на случай возникновения аварийной ситуации на борту

5.2.1. На борту воздушного судна должен быть проведен инструктаж пассажиров по правилам поведения при возникновении аварийной ситуации в полете и использования аварийно-спасательного оборудования воздушного судна в таких случаях.

5.2.2. На борту воздушного судна (в кабине экипажа и в пассажирском салоне) должны быть инструкции по безопасности (памятки) экипажу и пассажирам на случай возникновения аварийной ситуации в полете.

5.2.3. Ответственность за подготовку и инструктаж пассажиров воздушного судна возлагается на старшего бригады бортпроводников (или командира воздушного судна при отсутствии бортпроводников на борту).

5.2.4. Правила инструктажа пассажиров на борту воздушных судов разрабатываются в МГА.

5.3. Действия экипажа воздушного судна перед вынужденной посадкой

5.3.1. Если воздушному судну, находящемуся в полете, угрожает бедствие, то командир воздушного судна обязан в первую очередь принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей, находящихся на борту ВС.

5.3.2. При возникновении аварийной ситуации экипаж ВС обязан передать сообщение о бедствии (сигнал бедствия).

Порядок передачи сообщения о бедствии изложен в НПП ГА.

5.3.3. Принимая решение о вынужденной посадке, командир ВС должен оценить: возможность использования ближайшего аэродрома любой принадлежности; возможность выбора площадки вне аэродрома, удобной для посадки и последующих действий; возможность осуществления посадки в ближайшем месте с использованием благоприятных факторов.

5.3.4. Приняв решение о вынужденной посадке вне аэродрома, командир воздушного судна предупреждает об этом диспетчерскую службу, всех членов экипажа и информирует пассажиров. Штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение, направление ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над морем - направление и расстояние до берега.

5.3.5. Выбор площадки для вынужденной посадки на сушу по возможности осуществляется с учетом расстояния до ближайших аэродромов независимо от ведомственной принадлежности, населенных пунктов, рельефа местности и транспортных коммуникаций. При посадке на лес предпочтение отдается низкорослой густой растительности; при посадке на болото - площадкам, покрытым кустарником или камышом.

5.3.6. Перед вынужденной посадкой командир воздушного судна отдает необходимые распоряжения бортпроводникам (членам экипажа) и пассажирам о подготовке к вынужденной посадке и действует в соответствии с РЛЭ ВС и другими документами, регламентирующими работу экипажа по выполнению полета.

5.4. Действия экипажа после вынужденной посадки вне аэродрома (на сушу)

5.4.1. Основными задачами экипажа после вынужденной посадки являются: экстренная эвакуация пассажиров из воздушного судна; обеспечение выживаемости пассажиров и экипажа на месте происшествия или при выходе с места происшествия.

Для обеспечения быстрой эвакуации пассажиров все выходы из воздушного судна распределяются между членами экипажа, согласно аварийному расписанию. Эвакуация производится при помощи бортовых средств (надувные трапы, матерчатые желоба, спасательные канаты).

Экипаж покидает воздушное судно последним, убедившись, что все пассажиры эвакуированы.

5.4.2. В случаях, когда вынужденная посадка вне аэродрома произведена благополучно и отсутствуют признаки пожара на воздушном судне, а эвакуация пассажиров нецелесообразна (низкая температура воздуха, открытая местность или другие обстоятельства), командир воздушного судна может принять

решение об отказе от эвакуации пассажиров и экипажа из воздушного судна для создания более комфортных условий для людей до принятия решения о дальнейших действиях.

5.4.3. При покидании воздушного судна экипаж по возможности забирает с собой аварийную радиостанцию, медикаменты, продукты, групповые и индивидуальные аварийно-спасательные средства.

5.4.4. После эвакуации пассажиров из воздушного судна экипаж обязан:

оказать первую медицинскую помощь пострадавшим;

покинуть место происшествия, если оно угрожает безопасности людей (переместиться в безопасное место);

определить или уточнить свое местонахождение;

принять меры к передаче сообщения о бедствии и установлению связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом;

осмотреть воздушное судно и принять меры к ликвидации пожара;

принять меры к спасанию багажа и ценного оборудования на воздушном судне;

организовать наблюдение за воздухом и привести в готовность все средства сигнализации;

оценить обстановку и принять решение о дальнейших действиях.

5.4.5. Принимая решение о дальнейших действиях, экипаж должен учитывать:

фактическую погоду в районе происшествия;

рельеф местности и расстояние до ближайших населенных пунктов, наличие проезжих дорог (троп), водоемов, а также естественных мест укрытия;

состояние пострадавших и наличие эвакуационных средств;

наличие светлого времени.

5.4.6. Решение остаться на месте или уходить с места авиационного происшествия принимает командир воздушного судна.

Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

сигналы бедствия или сообщение о бедствии переданы экипажем с воздуха, либо после приземления (независимо от того, получено или нет подтверждение о приеме сигнала или сообщения);

местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, глубокий снег, болота и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;

часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их эвакуации недостаточно;

местность открытая и потерпевшие бедствие могут быть легко обнаружены с воздуха.

5.4.7. Приняв решение оставаться на месте, командир воздушного судна обязан:

установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью для обеспечения своевременной подачи сигналов поисковым экипажам и наземным группам;

произвести разведку близлежащей местности для изыскания площадки, пригодной для посадки поискового воздушного судна;

организовать уход за ранеными и больными;

взять на учет имеющееся имущество, снаряжение, запас продуктов и воды, определить норму их расходования;

организовать сооружение убежищ для людей;

исходя из местных условий, организовать добычу пищи и воды;

провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления.

5.4.8. Уходить с места происшествия рекомендуется в случаях:

когда местность хорошо изучена и существует реальная возможность за оставшиеся часы светлого времени достичь населенного пункта или проезжей дороги;

люди способны идти и транспортировать раненых;

когда через трое суток прерывания на месте происшествия пострадавшие ни связи, ни помощи не получили.

5.4.9. Угроза для жизни или густая растительность в местах посадки не всегда определяют необходимость выхода с места происшествия. В случаях, когда место посадки не обеспечивает сохранения жизни (трясина, болото, возможные обвалы, пожар в лесу и т.д.) необходимо выйти (переместиться) в безопасное место, а при наличии густой растительности, не позволяющей поисковым силам обнаружить потерпевших бедствие, найти открытый участок или расчистить его имеющимися бортовыми и подручными средствами.

Перемещение с целью улучшения местоположения нельзя расценивать как выход с места

происшествия. Всегда, когда есть поблизости лес, а летом - вода, необходимо использовать их или другие естественные условия или укрытия для разбивки лагеря.

5.4.10. Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, командир воздушного судна (член экипажа) обязан:

определить маршрут движения;

отобрать имеющееся в наличии имущество и снаряжение, необходимое для обеспечения автономного существования в условиях безлюдной местности;

подготовить раненых и больных к транспортировке или самостоятельному передвижению;

организовать сбор имеющихся у пассажиров и экипажа продуктов и воды, установить суточную норму питания и потребления воды, из расчета на максимальное количество дней перехода;

оставить на месте происшествия сведения о маршруте движения и состоянии здоровья людей.

Обозначить направление движения (выложить стрелку);

предусмотреть применение визуальных знаков и сигналов для поисково-спасательных самолетов (вертолетов) во время движения по намеченному маршруту следования.

Средства визуальной сигнализации и рекомендации по их применению приведены в приложении 10.

5.5. Действия экипажа воздушного судна при вынужденной посадке на воду

5.5.1. Решение о вынужденной посадке на воду принимает командир воздушного судна.

Успешное осуществление вынужденной посадки на воду зависит от следующих факторов:

состояния водной поверхности и силы ветра;

типа самолета;

специальной подготовки членов экипажа;

информированности пассажиров о порядке покидания воздушного судна.

5.5.2. Приняв решение о вынужденной посадке на воду, командир воздушного судна предупреждает об этом диспетчерскую службу, всех членов экипажа и через бортпроводников - пассажиров, действуя согласно РЛЭ. Штурман или второй пилот обязаны сообщить всем членам экипажа и пассажирам направление и расстояние до берега или ближайшего корабля. По возможности место предполагаемой посадки сообщается диспетчерской службе.

5.5.3. Перед вынужденной посадкой командир воздушного судна через членов экипажа отдает распоряжения:

застегнуть привязные ремни;

установить порядок открытия основных и аварийных выходов;

приготовить для использования индивидуальные и групповые плавсредства, аварийные запасы продовольствия, аварийные радиомаяки и другое необходимое оборудование и снаряжение.

5.5.4. Всю подготовку пассажиров к вынужденной посадке на воду осуществляет бригада бортпроводников (выделенные члены экипажа) в соответствии с указаниями командира воздушного судна.

До посадки на воду необходимо каждому пассажиру извлечь из упаковки и надеть спасательный жилет, не наполняя его воздухом внутри самолета, бортпроводникам проинструктировать всех пассажиров о правилах пользования жилетами и порядке покидания воздушного судна.

5.5.5. Эвакуацию пассажиров на воду производить только после полной остановки воздушного судна, в следующей последовательности:

открыть двери и люки, исключая попадание воды внутрь воздушного судна, опустить на воду групповые спасательные плавсредства;

переправить на плавсредства, в первую очередь, раненых, детей, пожилых, затем остальных пассажиров и экипаж, одновременно захватив с собой имеющиеся запасы пищи, воды, медикаментов, снаряжение, теплую одежду и другие необходимые предметы (аварийную радиостанцию, средства сигнализации и т.д.);

отплыть на безопасное расстояние от воздушного судна (не менее 100 м), пока оно не стало погружаться в воду;

собрать плоты ближе друг к другу и связать их (по три плота вместе) фалами длиной 8 - 10 м.

5.5.6. После перехода на плавсредства командир воздушного судна обязан:

проверить количество пассажиров и членов экипажа и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;

по возможности уточнить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;

подготовить к работе аварийные радиосредства, средства сигнализации и приступить к подаче сигналов;

организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;

учесть запасы воды, продуктов и установить суточную норму их расходования;

установить круглосуточное дежурство для наблюдения за водным и воздушным пространством и за состоянием плавсредств;

при появлении воздушных судов, кораблей в зоне терпящих бедствие всеми доступными средствами связи и сигнализации обозначить себя.

5.6. Рекомендации по выживанию

5.6.1. Выживание - это активные, целенаправленные действия людей, оказавшихся в условиях автономного существования, для защиты от неблагоприятных факторов внешней среды с целью сохранения жизни, здоровья и работоспособности.

5.6.2. Благополучный исход выживания пассажиров и экипажа после вынужденной посадки вне аэродрома (на сушу или воду) во многом зависит от подготовленности членов экипажа к выживанию в условиях автономного существования и умению преодолевать связанные с этим стрессовые состояния.

5.6.3. С первого дня пребывания пассажиров и экипажа на месте авиационного происшествия в безлюдной местности следует приступить к строительству убежищ для людей, собрать и учесть запасы воды и пищи, распределить обязанности между членами экипажа и пассажирами, завести журнал, в котором занести время, координаты места посадки, фамилии людей и их состояние, норму расходования воды и пищи, оказать помощь раненым и больным, организовать уход за ними.

5.6.4. Построив убежище, необходимо развести костер.

Костер - это тепло, горячая пища, сухая одежда и средство сигнализации.

Топливом для костра могут служить спиленные или срубленные деревья, хворост, плавник, карликовые деревья, торфяной дерн, жир тюленя или белого медведя, тряпки, куски резины и прочие горючие материалы.

Для разведения костра следует выбирать защищенное от ветра место, однако необходимо всегда помнить опасность возникновения лесных или торфяных пожаров от небрежного обращения с огнем.

При использовании бензина, керосина или масла необходимо помнить, что лить горючую жидкость в огонь запрещается.

При покидании стоянки:

тщательно загасить костер;

собрать в кучу тлеющие угли и залить их водой или забросать землей.

5.6.5. Рекомендации по водообеспечению

5.6.5.1. Воду в пустынях следует искать в низких местах между барханами и дюнами, в старых и высохших руслах рек на глубине 1,5 - 2 м. Признаками наличия воды могут являться зеленая растительность среди голой пустыни, роение мошек и комаров перед закатом солнца, тропы, протоптанные животными. Воду можно получить путем сбора росы, оседающей на камнях и металлических предметах.

5.6.5.2. В тайге, где нет естественных источников, воду можно искать в низких местах, а для утоления жажды можно пользоваться соком березы или клена.

5.6.5.3. В Арктике для питья можно использовать воду из озер, рек, ручьев и снежниц (можно пить сырой); в холодное время года для получения воды можно использовать старый многолетний лед (имеющий голубой оттенок) или снег из плотных сугробов.

Примечание:

Молодой морской лед зеленого цвета непригоден к употреблению.

5.6.5.4. При употреблении воды, добытой из местных источников, следует учитывать следующее:

вода из проточных источников (рек, ручьев) и атмосферных осадков может употребляться сырой;

вода из стоячих водоемов (прудов, болот, озер) и заброшенных колодцев требует предварительного кипячения или обеззараживания (для обработки 0,5 - 0,7 л воды необходимо 1 - 2 таблетки пантоцида). Обеззараженная вода пригодна для питья через 30 - 40 минут после растворения таблеток.

5.6.5.5. В условиях автономного плавания на море морскую воду пить категорически запрещается!

Пополнять запасы пресной воды можно за счет сбора росы и жидкости, выдавливаемой из морских рыб.

При наличии опреснителя в комплектах БАЗ (НАЗ) можно получить 3,5 л опресненной воды при использовании одного комплекта опреснителя.

5.6.5.6. Для уменьшения водопотерь организма в пустыне (или на плавсредствах в море) необходимо:
в течение первых суток исключить употребление воды;
ограничить физическую активность в жаркое время суток;
соорудить укрытия от солнца и находиться в тени, не снимая одежды;
ограничить суточную норму потребления воды до 500 - 600 мл, воду пить небольшими порциями (по 50 - 100 мл), долго задерживая ее во рту.

Примечание:

Воду, непригодную для употребления, следует использовать для смачивания одежды.

5.6.6. Обеспечение пищей

5.6.6.1. Независимо от наличия продуктов питания необходимо с первого дня организовать охоту, рыбную ловлю, сбор растений, ягод, листьев, цветов, орехов, грибов, корневищ, луковиц, клубней, водорослей и т.д.

5.6.6.2. Имеющиеся запасы продовольствия держать как неприкосновенный запас, расходуя в первую очередь добытую пищу.

Для адаптации организма к новым условиям необходимо в первые сутки воздержаться от приема пищи и воды.

5.6.6.3. Не рекомендуется употреблять в пищу:

косточки и семена плодов;

луковицы, не обладающие характерным луковичным или чесночным запахом;

растения, выделяющие на изломе млечный сок;

грибы, издающие неприятный запах;

печень, икру, молоки рыб, а также мясо рыб с неприятным запахом и бледными скользкими жабрами.

Примечание:

Признаком несъедобности рыб является также необычная форма их тела, плотная окостенелая кожа, покрытая шипами и твердыми пластинками, форма рта, напоминающая клюв попугая, небольшие жаберные щели, небольшие брюшные плавники, которые иногда совсем отсутствуют.

5.6.6.4. При организации охоты, рыбной ловли и сбора плодов и других пищевых и лечебных средств необходимо воспользоваться знаниями и умением членов экипажа и пассажиров, а также запасами веревок, проволоки, строп, крючков, блесен, лески и других подручных средств.

5.6.6.5. В любых самых сложных условиях выживания необходимо хотя бы раз в сутки приготовить горячую пищу. С этой целью можно использовать банки из-под консервов, ведра, металлические коробки и другие подручные средства.

5.6.7. Меры по обеспечению безопасности в период автономного существования

5.6.7.1. При строительстве убежищ необходимо экономить физические силы, ограничив размер жилища и обеспечив его ветро- и водонепроницаемость (при обеспечении достаточной вентиляции).

Не строить убежища в опасных местах (вблизи больших сухих деревьев, под обрывом, на берегу реки, в русле высохшего ручья и т.д.).

5.6.7.2. Для обеспечения нормального психологического состояния потерпевших бедствие необходимо обеспечить занятость каждого человека. С этой целью организуется вахта для наблюдения за окружающим пространством на случай появления самолетов, судов, земли, косяков рыбы, стай птиц и т.д. Продолжительность вахты не должна превышать 2-х часов.

5.6.7.3. С целью сохранения здоровья людей необходимо:

в холодное время года предохраняться от переохлаждения и обморожения открытых участков тела, мокрую одежду снять, просушить или выжать и снова надеть;

если очень жарко - накрыть голову, одежду не снимать, умыться, смочить волосы и одежду, положить мокрую повязку на голову;

оберегать глаза от раздражений яркими солнечными лучами (на снежной поверхности или от бликов на воде). Для этого использовать очки-светофильтры или повязку на глаза с узкими прорезями.

5.6.7.4. Находясь на надувном плоту, необходимо обеспечить его сохранность. Для этого острые

предметы необходимо хранить в специальной упаковке, а для предотвращения утери плота в случае его переворачивания необходимо постоянно держать его присоединенным к нескольким пассажирам страховочными шнурами (фалами).

5.6.7.5. Чтобы предупредить нападение акул, необходимо:

при нахождении на воде не снимать одежду и особенно обувь, постараться побыстрее забраться на плавсредство, при этом плыть сильными ритмичными гребками, избегая, беспорядочных движений руками и ногами;

при нахождении на плоту не опускать руки и ноги за борт и, если вблизи появились акулы, не выбрасывать за борт остатки пищи и бытовой мусор.

5.6.8. Оказание само- и взаимопомощи

Члены экипажа должны быть подготовлены к оказанию медицинской помощи при обмороках, ушибах, кровотечениях, переломах, остановке дыхания, вывихах, ожогах, обморожении, перегреве, отравлениях и т.д. Если среди пассажиров ВС оказались медицинские работники, то необходимо использовать их для оказания медицинской помощи пострадавшим.

Приложение 1

**СБОРНИК
ТИПОВЫХ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР, ПОЛОЖЕНИЙ
И НОРМАТИВОВ ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ ПОИСКОВОГО
И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР (СПАСОП ГА)**

Схема 1

**ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА СЛУЖБЫ ПОИСКОВОГО
И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (СПАСОП ГА)**

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА СЛУЖБЫ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (СПАСОП ГА)

Схема 1

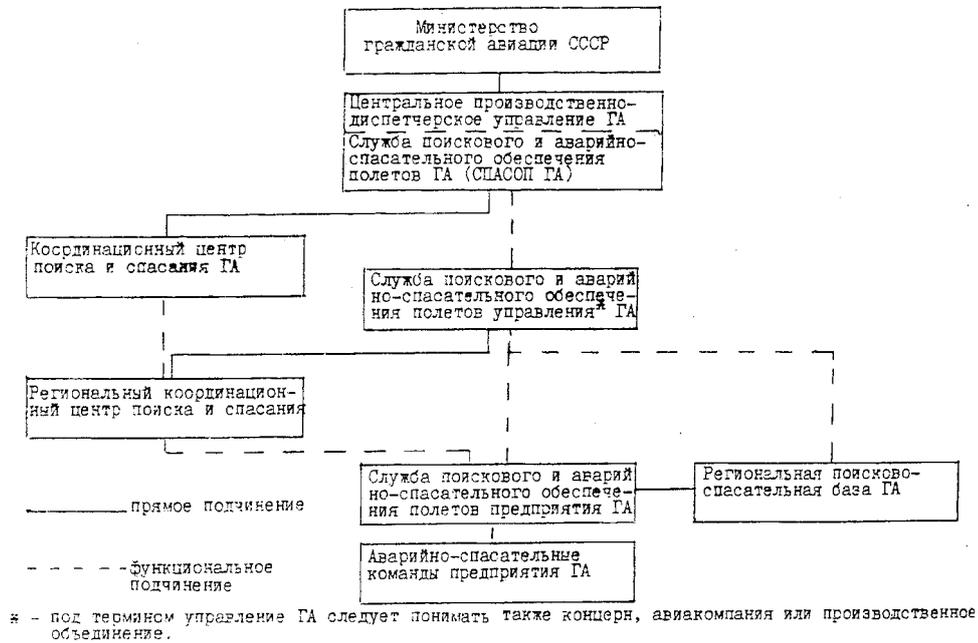


Схема 2

СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СПАСОП ГА УПРАВЛЕНИЯ (КОНЦЕРНА, АВИАКОМПАНИИ, ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ) И ПРЕДПРИЯТИЯ ГА

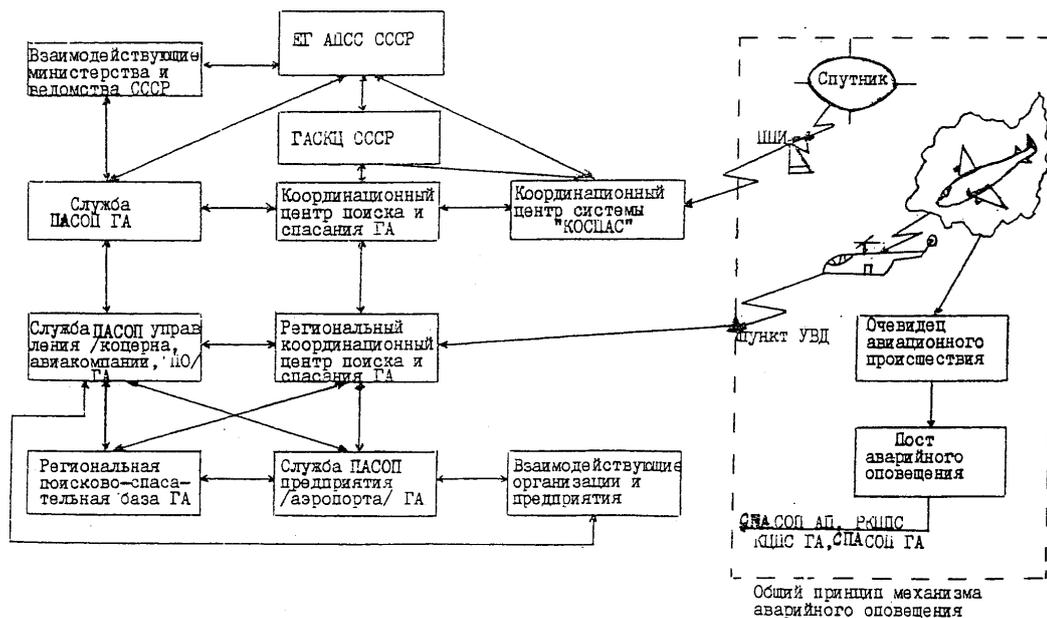
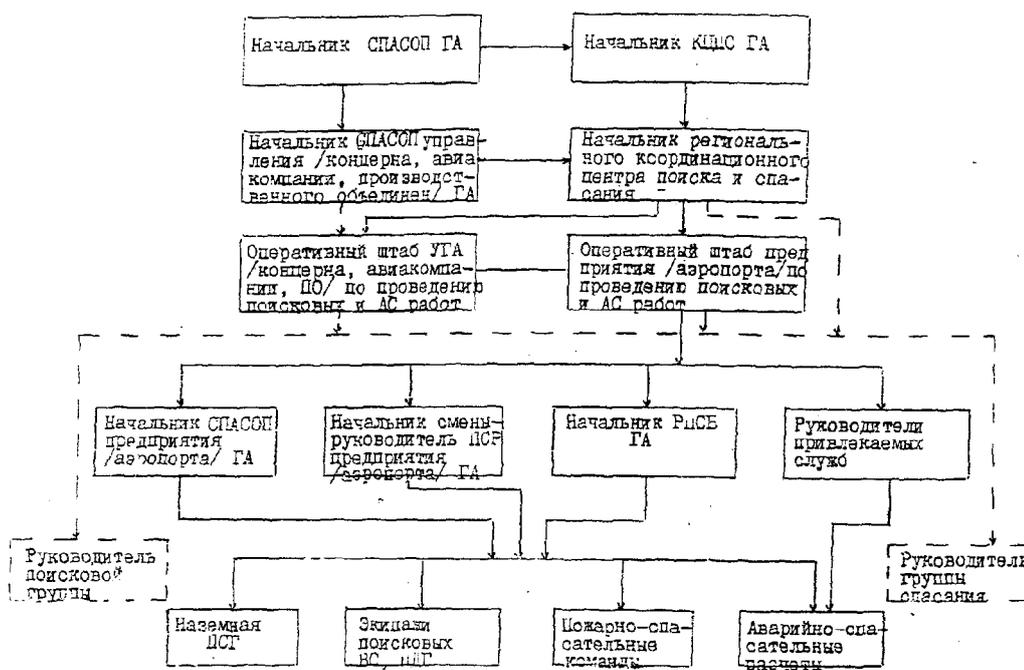


Схема 3

СХЕМА ОПЕРАТИВНОГО ПОДЧИНЕНИЯ ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКА И СПАСАНИЯ



ПОЛОЖЕНИЕ О СЛУЖБЕ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ГА (СПАСОП ГА)

1. Общие положения

1.1. Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов является структурным подразделением Центрального производственно-диспетчерского управления (ЦПДУ ГА).

1.2. Службу возглавляет начальник - заместитель начальника ЦПДУ ГА, назначаемый и освобождаемый от занимаемой должности начальником ЦПДУ ГА.

Начальник службы подчиняется непосредственно начальнику ЦПДУ ГА.

1.3. СПАСОП ГА несет ответственность за методическое руководство и контроль за организацией и совершенствованием поисковых и аварийно-спасательных работ в управлениях и предприятиях ГА.

1.4. СПАСОП ГА в своей деятельности руководствуется постановлениями и решениями Правительства, действующим законодательством, Воздушным кодексом Союза ССР, Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР, Уставом ЦПДУ ГА, приказами, инструкциями, указаниями и другими нормативными документами МГА, а также настоящим Положением.

1.5. Функциональное руководство поисковыми и аварийно-спасательными работами и организация взаимодействия с Единой государственной авиационной поисково-спасательной службой СССР (ЕГ АПСС СССР) возложены на первого заместителя Министра гражданской авиации.

2. Основные задачи

2.1. Методическое руководство и контроль за организацией и совершенствованием поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, контроль за оснащением управлений и предприятий ГА техническими средствами и их эксплуатацией.

2.2. Координация совместных действий с ЕГ АПСС СССР, Минморфлотом, другими министерствами, ведомствами СССР по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.3. Участие в работе межведомственных комиссий и международных организаций по вопросам поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и подготовка проектов международных соглашений.

2.4. Организация профессиональной подготовки штатных специалистов службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации.

2.5. Организация противопожарного обеспечения полетов воздушных судов на основе постоянной пожарно-профилактической работы, контроль оснащения предприятий ГА пожарной техникой.

3. Функции

3.1. Осуществляет оперативный контроль готовности летных экипажей и воздушных судов, расчетов и технических средств аварийно-спасательных команд, выделенных для выполнения поисково-спасательных работ. Проверяет состояние аварийного оповещения, порядок взаимодействия предприятий ГА с другими предприятиями и организациями в регионе.

3.2. Организует и осуществляет контроль за поиском и спасением пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие.

3.3. Координирует деятельность управлений, предприятий и организаций ГА в части проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.4. Осуществляет взаимодействие с Единой государственной авиационной поисково-спасательной службой, Минморфлотом, ГУПО МВД, другими министерствами и ведомствами СССР при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.5. Организует проведение комплексных учений и тренировок по ПСО с участием взаимодействующих сил и средств ЕГ АПСС, Минморфлота, ГУПО МВД, других министерств и ведомств СССР.

3.6. Организует через координационный центр поиска и спасания ГА оперативный контроль за ходом ведения поисково-спасательных работ, координирует действие управлений и предприятий ГА и взаимодействующих сил и средств при проведении этих работ.

3.7. Контролирует правильность эксплуатации, хранения и технического обслуживания бортовых аварийно-спасательных средств, проверяет подготовку летных экипажей в практическом их применении.

3.8. Контролирует организацию парашютно-спасательной подготовки экипажей ВС, членов парашютно-десантных групп и курсантов летных училищ.

3.9. Оказывает методическую помощь управлениям и предприятиям ГА в организации, функционировании региональных поисково-спасательных баз ГА и в обучении их специалистов.

3.10. В тесном взаимодействии с УАБ МГА контролирует состояние и организацию противопожарного обеспечения полетов в управлениях и предприятиях ГА.

3.11. Обобщает и распространяет передовой опыт проведения поисковых и аварийно-спасательных работ, тактику и методы тушения пожаров на воздушных судах.

3.12. Организует разработку и утверждение перечней и нормативов оснащения ВС парашютным и бортовым аварийно-спасательным оборудованием; носимых аварийных запасов, табелей аварийно-технических, аварийно-спасательных команд и пожарных средств. Контролирует их наличие и использование по назначению в предприятиях.

3.13. Участвует в проверках готовности на соответствие нормам годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов и дает заключение по ним.

Обеспечивает внедрение в практику организации поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов Стандартов и Рекомендаций ИКАО.

3.14. Принимает участие в разработке и согласовании технической документации на новую поисковую и пожарно-спасательную технику и снаряжение, бортовые аварийно-спасательные средства. Участвует в

испытаниях и приемке опытных образцов, осуществляет методическое руководство по освоению и внедрению их в отрасли.

3.15. Организует во взаимодействии с координационным центром системы "КОСПАС" внедрение этой системы в практику поисково-спасательных работ гражданской авиации.

3.16. Организует обучение и переподготовку специалистов поисково-спасательной службы на курсах повышения квалификации при филиале 21 УТО и по договоренности с ГШ ВВС в Военно-воздушной академии им. Ю.А. Гагарина.

3.17. Принимает участие в разработке совместно с заинтересованными управлениями и организациями МГА учебных программ подготовки летного состава, курсантов летных училищ и расчетов АСК по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов.

Проверяет организацию обучения по данным программам.

3.18. Ведет учет проведенных поисковых и аварийно-спасательных работ. Ежеквартально анализирует и информирует управления ГА о недостатках и положительном опыте при проведении этих работ.

3.19. Разрабатывает наставления, руководства, инструкции и памятки по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов в гражданской авиации.

3.20. Организует участие поисковых воздушных судов ГА и аварийно-спасательных команд в оказании помощи населению при стихийных бедствиях и в экстремальных ситуациях.

3.21. Рассматривает письма, заявления и жалобы граждан по вопросам, относящимся к деятельности службы ПАСОП ГА.

4. Организация работы службы ПАСОП ГА

4.1. Структура и штатное расписание службы ПАСОП ГА утверждается начальником ЦПДУ ГА.

4.2. Начальник службы ПАСОП ГА имеет заместителя, назначаемого и освобождаемого от должности начальником ЦПДУ ГА.

4.3. Должностные инструкции работников службы ПАСОП ГА утверждаются начальником ЦПДУ ГА.

4.4. Деятельность службы ПАСОП ГА организуется в тесном взаимодействии с управлениями и службами МГА и ГА, другими министерствами и ведомствами СССР в соответствии с годовыми и квартальными планами основных мероприятий, утверждаемыми первым заместителем Министра гражданской авиации.

5. Права и ответственность начальника службы ПАСОП ГА

5.1. Начальник службы ПАСОП ГА в соответствии с действующим законодательством и в пределах своей компетенции имеет право:

а) представлять от министерства гражданской авиации в государственных органах и общественных организациях по вопросам деятельности службы, определенным настоящим Положением;

б) получать от предприятий, организаций и учреждений гражданской авиации установленную информацию для выполнения задач, возложенных на службу;

в) давать разъяснения и методические указания предприятиям, организациям и учреждениям гражданской авиации по вопросам, входящим в компетенцию службы;

г) координировать действия управлений ГА при проведении поисково-спасательных работ;

е) участвовать в распределении поисковой, аварийно-спасательной техники между управлениями ГА;

ж) требовать от работников службы ПАСОП ГА соблюдения Правил внутреннего трудового распорядка.

5.2. Начальник службы ПАСОП ГА несет ответственность за:

а) выполнение возложенных на службу задач и функций, предусмотренных настоящим Положением;

б) состояние и совершенствование поискового, аварийно-спасательного и противопожарного обеспечения полетов ВС, координацию совместных действий с другими министерствами и ведомствами по проведению указанных работ;

в) качества подготавливаемых документов и правильность применения работниками службы положений, инструкций и других нормативных актов, правильное ведение делопроизводства.

ПОЛОЖЕНИЕ О КООРДИНАЦИОННОМ ЦЕНТРЕ ПОИСКА И СПАСАНИЯ ЦПДУ ГА

1. Общие положения

1.1. Координационный центр поиска и спасания (КЦПС) ЦПДУ ГА образован в соответствии с приказом МГА от 29.06.89 N 104 и является рабочим органом службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП) ГА.

1.2. КЦПС возглавляет начальник координационного центра поиска и спасания назначаемый и освобождаемый от занимаемой должности начальником ЦПДУ ГА.

Начальник КЦПС подчиняется непосредственно начальнику службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ГА.

1.3. КЦПС несет ответственность за координацию действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств ГА с Единой государственной авиационной поисково-спасательной службой (ЕГ АПСС) СССР, с другими взаимодействующими министерствами и ведомствами СССР при поиске и спасании пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие, а также при оказании помощи населению при стихийных бедствиях.

1.4. КЦПС в своей деятельности руководствуется действующим законодательством Союза ССР, Воздушным кодексом СССР, Стандартами и Рекомендациями ИКАО, Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР, [Положением](#) о службе ПАСОП ГА, приказами, инструкциями, указаниями и другими нормативными документами МГА и взаимодействующих министерств СССР, а также настоящим Положением.

1.5. КЦПС осуществляет круглосуточное дежурство в составе оперативных комплексных смен ЦПДУ ГА. Диспетчеры КЦПС в процессе дежурства свои действия по поиску и спасанию согласовывают с начальниками оперативных комплексных смен ЦПДУ ГА.

2. Основные задачи

2.1. Функциональное руководство и контроль за работой региональных координационных центров поиска и спасания (РКЦПС).

2.2. Оперативное взаимодействие и координация совместных действий с ЕГ АПСС СССР, Координационным центром системы "КОСПАС", другими министерствами и ведомствами СССР по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.3. Оперативный контроль за готовностью воздушных судов и летных экипажей, наземных поисково-спасательных групп и аварийно-спасательных команд предприятий к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

3. Функции

3.1. Осуществляет функциональное руководство региональными координационными центрами поиска и спасания и контроль за работой их диспетчеров по организации поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.2. Осуществляет через РКЦПС оперативный контроль готовности летных экипажей и воздушных судов, расчетов и технических средств аварийно-спасательных команд для выполнения поисково-спасательных работ. Проверяет состояние аварийного оповещения, порядок взаимодействия РКЦПС с предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР.

3.3. Координирует действия поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий ГА с ЕГ АПСС СССР, другими министерствами и ведомствами СССР при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также при оказании помощи населению при стихийных бедствиях.

3.4. Совместно с дежурной сменой Главного центра ЕС УВД СССР обеспечивает беспрепятственные вылеты поисковых воздушных судов, в том числе в воздушное пространство сопредельных государств и влета для этих целей иностранных воздушных судов в воздушное пространство СССР.

3.5. Взаимодействует с Государственным авиационным спасательно-координационным центром (ГАСКЦ) СССР, Государственным морским спасательно-координационным центром (ГМСКЦ) СССР.

3.6. Принимает меры по оказанию помощи экипажам воздушных судов, в соотношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

3.7. Осуществляет оперативное руководство региональными поисково-спасательными базами (РПСБ) ГА, сосредоточивая их усилия на наиболее трудных районах выполнения поисково-спасательных работ.

3.8. Начальник и диспетчеры КЦПС ЦПДУ ГА по указанию начальника службы ПАСОП ГА участвуют в организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также в комиссиях Госавианадзора и МГА СССР по расследованию авиационных происшествий.

3.9. Ведет учет проведенных поисковых и аварийно-спасательных работ в гражданской авиации, готовит отчеты и информации о них.

3.10. Готовит карты и другие справочные материалы для работы оперативного штаба руководств поисковыми и аварийно-спасательными работами.

4. Организация работы КЦПС

4.1. Структура и штатное расписание КЦПС утверждаются начальником ЦПДУ ГА.

4.2. Должностные инструкции работников КЦПС утверждаются начальником ЦПДУ ГА.

4.3. Деятельность КЦПС осуществляется в тесном взаимодействии с Государственным авиационным спасательно-координационным центром СССР, координационным центром системы "КОСПАС-САРСАТ" и органами управления поиском и спасением других министерств и ведомств СССР.

5. Права и ответственность начальника КЦПС

5.1. Начальник КЦПС имеет право:

а) давать указания региональным координационным центрам поиска и спасания и создаваемым на период проведения поисково-спасательных работ в управлениях и предприятиях ГА оперативным штабам;
б) запрашивать от РКЦПС, объединений и предприятий ГА установленную информацию для выполнения задач, возложенных на КЦПС.

5.2. Начальник КЦПС несет ответственность за:

а) немедленное оповещение руководства МГА, ЦПДУ ГА, дежурной смены ГАСКЦ СССР, органов управления взаимодействующих министерств и ведомств СССР об авиационных происшествиях и принимаемых мерах по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие;

б) контроль за своевременным приведением в действие в управлениях и предприятиях ГА поисковых и аварийно-спасательных сил и средств;

в) организацию координации сил и средств поиска и спасания гражданской авиации, ЕГ АПСС СССР, других министерств и ведомств СССР при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СЛУЖБЕ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ (СПАСОП) УПРАВЛЕНИЯ (КОНЦЕРНА, АВИАКОМПАНИИ, ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

1. Общие положения

1.1. Служба ПАСОП УГА (концерна, авиакомпания, производственного объединения) входит в структуру данного управления.

1.2. Начальник службы ПАСОП УГА подчиняется непосредственно руководителю управления, а в функциональном отношении - начальнику службы ПАСОП ГА.

1.3. Служба ПАСОП УГА несет ответственность за организацию поиска и спасания пассажиров и

экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, на территории ответственности УГА в соответствии с Воздушным кодексом СССР, документами министерства гражданской авиации СССР, Стандартами и Рекомендациями ИКАО.

1.4. Служба ПАСОП УГА через региональный координационный центр поиска и спасания организует взаимодействие с воинскими частями, предприятиями и организациями на территории УГА при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

2. Основные задачи

2.1. Организация совершенствования поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов в предприятиях УГА.

2.2. Координация совместных действий сил и средств органов ЕГ АПСС СССР, Минморфлота СССР, МВД СССР, предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР при организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ на территории УГА.

2.3. Организация профессиональной подготовки специалистов службы и аварийно-спасательной подготовки экипажей воздушных судов.

2.4. Контроль оснащения аварийно-спасательных команд предприятий УГА аварийно-спасательной и поисковой техникой.

3. Функции

3.1. Осуществляет оперативный контроль готовности поисковых экипажей и воздушных судов, расчетов АСК.

3.2. Проверяет состояние оперативного оповещения в предприятиях УГА, порядок передачи информации при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.3. Осуществляет взаимодействие с подразделениями ЕГ АПСС СССР, спасательным координационным центром и спасательным подцентром Минморфлота СССР, пожарной службой МВД СССР и органами Минздрава СССР.

3.4. Проверяет и направляет деятельность региональных поисково-спасательных баз, профессиональную подготовку их личного состава.

3.5. Контролирует правильность эксплуатации, хранения и технического обслуживания БАСС. Принимает меры по предотвращению полетов ВС без необходимых аварийно-спасательных средств. Проверяет подготовку летных экипажей к практическому применению БАСС.

3.6. Организует участие поисковых воздушных судов и аварийно-спасательных команд при оказании помощи населению при стихийных бедствиях на территории УГА.

3.7. Организует и проводит ежегодно комплексные поисково-спасательные учения с участием взаимодействующих сил и средств ГА.

3.8. Разрабатывает приказы, указания, инструкции и планы взаимодействия по вопросам поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

3.9. Принимает участие в работе комиссий по сертификации и категорированию аэродромов, предприятий, служб и разрабатывает мероприятия по доведению их до норм годности в части поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ГА. Осуществляет контроль за подготовкой таблиц соответствий предприятиями ГА.

3.10. Организует обучение и переподготовку специалистов служб ПАСОП в УТЦ и на специальных курсах. Осуществляет контроль за аварийно-спасательной подготовкой летных экипажей и особенно экипажей, выполняющих поисково-спасательные работы.

3.11. Ведет учет проведенных поисковых и аварийно-спасательных работ, готовит годовые анализы.

3.12. Доводит до предприятий УГА информацию по действиям личного состава службы при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ, принимает меры по устранению недостатков, отмеченных в квартальных и годовых бюллетенях по безопасности полетов в гражданской авиации.

3.13. Принимает меры и оказывает практическую помощь предприятиям по укомплектованию службы квалифицированными специалистами, оснащению ее поисковыми и аварийно-спасательными средствами и их целенаправленному использованию.

4. Организация работы службы ПАСОП УГА

4.1. Деятельность службы ПАСОП УГА осуществляется во взаимодействии с подразделениями ЕГ АПСС СССР, спасательным координационным центром и спасательным подцентром Минморфлота СССР, пожарной службой МВД СССР и органами Минздрава СССР.

4.2. Служба ПАСОП УГА объединяет службы ПАСОП предприятий, региональные поисково-спасательные базы, региональный координационный центр поиска и спасания и работает в тесном контакте с инструкторами (инспекторами) пожарной профилактики отдела авиационной безопасности и инспекторским составом летно-штурманского отдела.

4.3. Начальнику службы ПАСОП УГА функционально подчиняются начальники служб ПАСОП предприятий УГА и начальники региональных поисково-спасательных баз. <*>

<*> Начальнику СПАСОП УГА функционально подчиняются и стартовые пожарно-спасательные расчеты, где они включены в ее штаты.

4.4. Функции регионального координационного центра поиска и спасания (РКЦПС) по решению руководства управления выполняют штатные диспетчера РКЦПС или диспетчерский состав ПДСУ с указанием обязанностей в их должностных инструкциях.

4.5. На период проведения особо сложных поисково-спасательных работ в управлении создается оперативный штаб руководства, возглавляемый начальником управления, а при его отсутствии заместителем начальника управления по организации летной работы.

5. Права и ответственность начальника службы ПАСОП УГА

5.1. Начальник службы ПАСОП УГА имеет право:

- а) представлять от УГА в государственных органах и давать разъяснения по вопросам поиска и спасания в пределах своей компетенции;
- б) требовать от предприятий ГА поддержания в постоянной готовности сил и средств для поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;
- в) участвовать в испытаниях опытных и приемке серийных образцов поисковых и аварийно-спасательных средств.

5.2. Начальник службы ПАСОП УГА несет ответственность за:

- а) организацию спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие на территории УГА;
- б) готовность и эффективность деятельности региональных поисково-спасательных баз и расчетов АСК предприятий;
- в) полноту доведения документов СПАСОП ГА до исполнителей и своевременное исполнение их требований;
- г) качество подготавливаемых документов;
- д) профессиональную подготовку штатных специалистов СПАСОП.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О РЕГИОНАЛЬНОМ КООРДИНАЦИОННОМ ЦЕНТРЕ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

1. Общие положения

1.1. Региональный координационный центр поиска и спасания (РКЦПС) образуется на базе ПАСУ в соответствии с разделом "Поиск и спасание" аэронавигационного Сборника информации (АИП СССР), Руководством по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов ГА, Стандартами и Рекомендациями ИКАО; функциональное руководство его работой осуществляется координационным центром поиска и спасания (КЦПС) ЦПДУ ГА.

1.2. РКЦПС осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством Союза ССР,

Руководством по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов ГА, Стандартами и Рекомендациями ИКАО, приказами и нормативными документами министерства гражданской авиации СССР, управления ГА, других взаимодействующих министерств и ведомств СССР, связанных с деятельностью РКЦПС в закрепленном за ним поисково-спасательном районе, а также настоящим Типовым положением.

1.3. РКЦПС осуществляет предусмотренные ИКАО функции по координации действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств управления ГА с органами ЕГ АПСС, соответствующими службами взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР при поиске и спасании пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие на территории управления ГА.

1.4. Диспетчер РКЦПС в процессе дежурства по вопросам координации действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий управления ГА, взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР руководствуется указаниями КЦПС ЦПДУ ГА и Государственного авиационного спасательно-координационного центра (ГАСКЦ) СССР.

2. Основные задачи РКЦПС

2.1. Организация выполнения на территории управления ГА требований Положения о Единой государственной авиационной поисково-спасательной службе СССР, введенного Постановлением СМ СССР от 21.09.89. N 772, Стандартами и Рекомендациями ИКАО, нормативных документов МГА по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.2. Оперативный контроль готовности летных экипажей и воздушных судов, расчетов и технических средств аварийно-спасательных команд для выполнения поисково-спасательных работ.

2.3. Координация совместных действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий с органами ЕГ АПСС других министерств и ведомств СССР при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

3. Функции РКЦПС

3.1. Осуществляет оперативный контроль готовности летных экипажей и воздушных судов, расчетов и технических средств аварийно-спасательных команд предприятий УГА для выполнения поисково-спасательных работ. Ежедневно проверяет состояние аварийного оповещения, порядок взаимодействия с предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР.

3.2. Организует, координирует и проводит силами и средствами аварийно-спасательных команд предприятий ГА, региональных поисково-спасательных баз, спасательных служб взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР поиск и спасание пассажиров и экипажей ВС, терпящих бедствие, а также оказание помощи населению при стихийных бедствиях.

3.3. Принимает меры через КЦПС ЦПДУ ГА и взаимодействующие организации других министерств и ведомств СССР по наращиванию поисково-спасательных сил и средств с целью оказания помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих бедствие.

3.4. Проводит необходимые мероприятия по оказанию помощи воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства.

3.5. Совместно с органами УВД обеспечивает беспрепятственный прием и выпуск, внеочередное обслуживание на аэродромах управления ГА воздушных судов всех ведомств, участвующих в поисково-спасательных работах.

3.6. Участвует совместно со спасательным координационным центром (СКЦ) и спасательным подцентром (СПЦ) Минморфлота СССР в организации и проведении силами морских пароходств, экспедиционных отрядов аварийно-спасательных подъемно-транспортных работ (ЭО АСПТР) и иностранных государств в организации поиска и спасания людей, судов и самолетов, терпящих бедствие на море.

3.7. Готовит карты и другие справочные материалы для работы оперативного штаба УГА по руководству поисковыми и аварийно-спасательными работами.

3.8. Учитывает проведенные поисковые и аварийно-спасательные работы в управлении ГА, готовит информацию о них.

4. Права, обязанности и ответственность начальника РКЦПС

4.1. Начальник регионального координационного центра поиска и спасания имеет право:

а) давать указания региональным поисково-спасательным базам, предприятиям и их оперативным штабам по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории управления ГА;

б) получать от служб управления и предприятий ГА информацию, необходимую для выполнения задач, возложенных на РКЦПС;

в) привлекать воздушные суда, специалистов, технические средства спасательных служб предприятий и организаций других министерств и ведомств согласно плану взаимодействий для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ;

г) пользоваться правом ведения радиотелефонных переговоров с предприятиями ГА, взаимодействующими организациями, предприятиями, с координационными центрами поиска и спасания сопредельных государств по вопросам, связанным с деятельностью РКЦПС;

д) вносить на рассмотрение СПАСОП ГА, руководства управления ГА и взаимодействующих организаций предложения по совершенствованию организации поиска и спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих бедствие.

4.2. Начальник регионального координационного центра поиска и спасания обязан организовать и обеспечить выполнение функций, предписанных настоящим Положением, региональным координационным центром поиска и спасания.

4.3. Начальник регионального КЦПС несет ответственность за:

а) немедленное оповещение руководства УГА, КЦПС ЦПДУ ГА, предприятий УГА, органов ЕГ АПСС СССР, взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР об авиационных происшествиях и принимаемых мерах по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих бедствие;

б) контроль за своевременным приведением в действие поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий УГА, взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР;

в) координацию действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятий УГА, предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР.

Положение подписывается заместителем начальника управления ГА по организации летной работы и утверждается начальником УГА.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О СЛУЖБЕ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ (СПАСОП) ПРЕДПРИЯТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1. Общие положения

1.1. Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов предприятия гражданской авиации является структурным подразделением предприятия.

1.2. Службу возглавляет начальник СПАСОП, назначаемый и освобождаемый от занимаемой должности руководителем (начальником) предприятия по представлению начальника службы ПАСОП УГА.

Начальник службы ПАСОП предприятия непосредственно подчиняется руководителю (начальнику) предприятия, а функционально - начальнику службы ПАСОП УГА.

1.3. СПАСОП предприятия в своей деятельности руководствуется Воздушным кодексом СССР, Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР, НПП ГА-85, РПАСОП ГА-91, Стандартами и Рекомендациями ИКАО.

2. Основные задачи

2.1. Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ во взаимодействии с

воинскими частями, предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР.

2.2. Организация выполнения авиационным персоналом предприятия требований нормативных документов по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов.

2.3. Выполнение технического обслуживания бортовых аварийно-спасательных средств.

2.4. Организация обучения штатных и нештатных расчетов АСК, специалистов службы, летного состава и бортпроводников правилам и методам проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

3. Функции

3.1. Осуществляет контроль готовности поисковых экипажей и воздушных судов, штатных и нештатных расчетов аварийно-спасательной команды предприятия. Проверяет состояние аварийного оповещения.

3.2. Организует поисковые и аварийно-спасательные работы при авиационных происшествиях и стихийных бедствиях во взаимодействии с подразделениями ЕГ АПСС СССР, Минморфлота СССР, МВД СССР, органами здравоохранения, предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР.

3.3. Выполняет техническое обслуживание бортовых аварийно-спасательных средств, обеспечивает правила их хранения, выдает на борт воздушных судов в соответствии с заданием на полет.

3.4. Осуществляет контроль за укомплектованностью, профессиональной подготовкой пожарно-спасательных расчетов.

3.5. Контролирует деятельность региональной поисково-спасательной базы, организацию дежурства, оснащение и эффективность проведения поисково-спасательных работ.

3.6. Разрабатывает инструкции, планы, аварийные расписания. Готовит наглядные пособия, макеты. Оформляет классы по аварийно-спасательной подготовке.

3.7. Проводит занятия с летным составом и бортпроводниками в соответствии с программами и методиками. Дает разрешение на прием на работу летного состава и бортпроводников после проверки их по аварийно-спасательной подготовке.

3.8. Организует занятия, тренировки и учения расчетов аварийно-спасательной команды предприятия. Готовит мероприятия по совершенствованию и эффективному проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

3.9. Начальник службы ПАСОП готовит отчеты о проведенных поисковых и аварийно-спасательных работах. Принимает меры по устранению недостатков при их проведении. Готовит заявки на необходимую поисковую и аварийно-спасательную технику и средства, заключает прямые договоры на их поставку.

3.10. Доводит до специалистов аварийно-спасательной команды, летных экипажей опыт проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в СССР и в зарубежных авиакомпаниях. Обеспечивает внедрение в практику работы предприятия Стандартов и Рекомендаций ИКАО и нормативных документов МГА СССР.

3.11. Принимает участие в испытаниях и приемке опытных образцов поисковых и аварийно-спасательных средств и техники. Организует освоение новых серийных поисковых и аварийно-спасательных средств и техники.

3.12. Готовит необходимую документацию по сертификации и категорированию аэродрома и принимает участие в работе комиссии.

3.13. Участвует в работе комиссий по расследованию авиационных происшествий, разрабатывает планы мероприятий по заключению комиссии.

4. Организация работы службы ПАСОП предприятия

4.1. Структура и штатное расписание службы ПАСОП утверждаются руководителем (начальником) предприятия на основании указания МГА N 244/У - 90 г., квалификационных требований 9/и - 90 г.

4.2. Служба ПАСОП предприятия состоит из штатных и нештатных расчетов АСК, поисковых экипажей и поисковых воздушных судов.

Количественный состав штатных и нештатных расчетов АСК комплектуется в соответствии с письмом МГА от 04.06.90 N 3.21-183 "О нормативах численности АСК".

4.3. По решению руководства предприятия пожарно-спасательные расчеты могут быть в подчинении начальника службы ПАСОП.

4.4. При наличии в предприятии РПСБ она входит в состав СПАСОП. Должность начальника СПАСОП

может совмещаться с должностью начальника РПСБ.

4.5. На период проведения поисково-спасательных работ создается оперативный штаб, возглавляемый руководителем (начальником) предприятия.

5. Права и ответственность начальника службы ПАСОП предприятия ГА

5.1. Начальник службы ПАСОП предприятия ГА имеет право:

- а) требовать от начальников служб, расчеты которых входят в АСК, выполнения нормативных документов в части поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;
- б) давать разъяснения по вопросам, входящим в компетенцию службы;
- в) участвовать в составлении заявок на поисковые и аварийно-спасательные средства и технику, находящихся на балансе других служб;
- г) отстранять от полетов воздушные суда, не укомплектованные аварийно-спасательными средствами в соответствии с НЛГС, НПП ГА-85, РПАСОП-91.

5.2. Начальник службы ПАСОП предприятия ГА несет ответственность за:

- а) выполнение возложенных на службу задач и функций, предусмотренных настоящим Положением;
- б) готовность и эффективность действий поисковых и аварийно-спасательных сил и средств предприятия к выполнению поисковых и аварийно-спасательных работ и организацию взаимодействия с предприятиями и организациями других ведомств СССР;
- в) полноту доведения документов СПАСОП ГА до исполнителей и своевременное исполнение их требований;
- г) качество подготавливаемых документов и их исполнение работниками предприятия;
- д) наличие необходимых инструкций, памяток, схем на рабочих местах специалистов, участвующих в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- е) профессиональную подготовку личного состава штатных и нештатных расчетов АСК и РПСБ и состояние аварийно-спасательных средств.

ТИПОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ О РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ БАЗЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (РПСБ ГА)

1. Общие положения

1.1. Региональная поисково-спасательная база гражданской авиации (РПСБ ГА) осуществляет проведение поисковых и аварийно-спасательных работ в своем районе ответственности.

1.2. Региональная поисково-спасательная база является функциональным подразделением службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов управления, (предприятия) гражданской авиации.

1.3. Региональная поисково-спасательная база организуется в управлениях и предприятиях ГА в соответствии с приказом Министра гражданской авиации СССР.

1.4. Структура и штаты региональной поисково-спасательной базы разрабатываются на основе рекомендуемых типовых организационной структуры и нормативов численности и утверждаются начальником управления (руководителем предприятия) ГА.

1.5. Деятельность региональной поисково-спасательной базы регламентируется законодательством Союза ССР, Воздушным кодексом Союза ССР, Наставлением по авиационной поисково-спасательной Службе СССР, Стандартами и Рекомендациями ИКАО, Руководствами по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов ГА и по парашютно-спасательной подготовке ГА, руководящими документами МГА, приказами и указаниями управления, предприятия ГА, а также настоящим Положением.

2. Основные задачи

- 2.1. Организация и осуществление поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие в районе ответственности.
- 2.2. Проведение аварийно-спасательных работ в районе ответственности по спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие.
- 2.3. Организация обучения летного состава ГА и членов региональной поисково-спасательной базы по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.
- 2.4. Оказание помощи при стихийных бедствиях предприятиям и организациям других министерств и ведомств СССР всего региона, а также населению.

3. Функции

- 3.1. Осуществляет непрерывное дежурство работников РПСБ.
- 3.2. Осуществляет поиск воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.
- 3.3. Осуществляет десантирование работников РПСБ к месту промышленности для проведения аварийно-спасательных работ и обеспечении связи с поисковыми воздушными судами, РКЦПС и ближайшими аэропортами.
- 3.4. Производит эвакуацию пассажиров и экипажей из воздушных судов, потерпевших бедствие.
- 3.5. Оказывает доврачебную или первую медицинскую помощь пострадавшим пассажирам и членам экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие.
- 3.6. Производит эвакуацию пассажиров и экипажей в ближайший населенный пункт, аэропорт или медицинское учреждение.
- 3.7. Осуществляет тушение пожаров на воздушных судах, потерпевших бедствие.
- 3.8. Участвует в поиске и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов.
- 3.9. Оказывает помощь при стихийных бедствиях взаимодействующим поисково-спасательным силам и средствам предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР своего района ответственности.
- 3.10. Оказывает помощь в поисковых и аварийно-спасательных работах соседним региональным поисково-спасательным базам.
- 3.11. Оказывает помощь населению при авариях, катастрофах и других экстремальных ситуациях.
- 3.12. Участвует в оказании помощи экипажам морских судов в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
- 3.13. Осуществляет взаимодействие с поисково-спасательной службой ВВС военного округа и аварийно-спасательными службами другим министерств и ведомств СССР по вопросам проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.
- 3.14. Участвует в организации и проведении комплексных учений с взаимодействующими поисково-спасательными службами других министерств и ведомств СССР.
- 3.15. Проводит обучение экипажей поисковых воздушных судов и членов парашютно-десантных групп (групп спасателей) методам и способам проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.
- 3.16. Проводит тренировки летного состава и бортовых проводников по действиям в аварийной ситуации на воздушных судах и правилам выживаемости, а также правилам пользования бортовыми аварийно-спасательными средствами.
- 3.17. Проводит теоретические занятия и практические тренировки с экипажами воздушных судов и членами парашютно-десантных групп по правилам десантирования парашютистов и грузов в соответствии с программами МГА.
- 3.18. Содержит в постоянной готовности поисково-спасательное оборудование и снаряжение, закрепленное за РПСБ, и принимает меры по их полному укомплектованию.
- 3.19. Осуществляет контроль за хранением и эксплуатацией бортовых индивидуальных и групповых аварийно-спасательных средств.
- 3.20. Ведет в установленном порядке документацию и делопроизводство в РПСБ.

4. Руководство региональной поисково-спасательной базой

- 4.1. Руководство региональной поисково-спасательной базой гражданской авиации осуществляет
-

начальник региональной поисково-спасательной базы, который назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя управления (предприятия) ГА по представлению начальника службы ПАСОП УГА.

4.2. На должность начальника региональной поисково-спасательной базы назначается лицо, отвечающее требованиям квалификационного справочника отдельных работ и профессий рабочих и квалификационных характеристик должностей специалистов и служащих службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ГА (N 9/и от 11.07.90).

4.3. Начальник региональной поисково-спасательной базы непосредственно подчиняется начальнику службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов предприятия ГА.

4.4. Начальнику региональной поисково-спасательной базы непосредственно подчиняются инструкторы парашютной службы и оперативно-дежурные врачи (фельдшеры) и авиационные техники-спасатели.

4.5. Обязанности начальника региональной поисково-спасательной базы в период его временного отсутствия возлагаются на одного из инструкторов парашютной службы.

4.6. Начальник региональной поисково-спасательной базы обязан:

4.6.1. Все работы по поиску и спасанию пассажиров и экипажей, терпящих или потерпевших бедствие проводить в тесном взаимодействии с работниками служб ПАСОП предприятий ГА.

4.6.2. Организовывать и проводить поиск воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие.

4.6.3. Организовывать и осуществлять поиск космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов после посадки.

4.6.4. Организовывать и лично осуществлять прыжки с парашютом с воздушных судов и спуски с вертолетов к местам воздушных судов, потерпевших бедствие.

4.6.5. Организовывать и осуществлять радиосвязь с потерпевшими бедствие воздушными судами, с поисковыми воздушными судами, поисковыми группами, соседними регионами и ближайшими аэропортами.

4.6.6. Организовывать и производить эвакуацию пассажиров членов экипажей из воздушных судов, потерпевших бедствие.

4.6.7. Оказывать доврачебную или первую медицинскую помощь пассажирам и членам экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие.

4.6.8. Организовывать эвакуацию пассажиров и членов экипажей в ближайший населенный пункт, аэропорт или медицинское учреждение.

4.6.9. Организовывать и лично осуществлять тушение пожаров на воздушных судах, потерпевших бедствие.

4.6.10. Руководить аварийно-спасательными работами до полного их окончания или передачи другому должностному лицу по распоряжению вышестоящего руководителя.

4.6.11. Участвовать в организации эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов после их посадки.

4.6.12. Оказывать помощь при авариях и катастрофах предприятиям и организациям других министерств и ведомств СССР в районе ответственности РПСБ.

4.6.13. Участвовать в оказании помощи экипажам морских судов при аварийной обстановке.

4.6.14. Организовывать помощь населению при стихийных бедствиях в районе ответственности РПСБ.

4.6.15. Осуществлять взаимодействие с предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР по вопросам организации и проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

4.6.16. Проводить занятия и тренировки с парашютно-десантными группами предприятий ГА своего района ответственности.

4.6.17. Организовывать и проводить обучение летного состава поисковых воздушных судов и членов парашютно-десантных групп методам и способам проведения поиска, правилам доставки имущества и снаряжения к месту происшествия, навыкам сброса грузов с парашютом и без парашюта и десантированию парашютистов.

4.6.18. Организовывать и проводить с личным составом РПСБ тренировочные прыжки с парашютом с ВС, спуски на спусковых устройствах с вертолетов.

4.6.19. Проводить обучение летного состава действиям в аварийных ситуациях в воздухе, правилам применения бортовых аварийно-спасательных средств при экстренной эвакуации пассажиров из воздушных судов и обеспечению выживаемости в различных физико-географических и климатических условиях.

4.6.20. Организовывать и своевременно проводить осмотр и регламентные работы парашютных и

аварийно-спасательных средств.

4.6.21. Осуществлять контроль за работой группы обслуживания бортовых аварийно-спасательных средств.

4.6.22. Участвовать в организации и проведении комплексных учений с взаимодействующими поисково-спасательными службами других министерств и ведомств СССР, а также предприятий ГА своего района ответственности.

4.6.23. Совершенствовать методику и технику прыжков с парашютом и спусков со спусковыми устройствами.

4.6.24. Составлять планы-графики парашютно-спасательной подготовки членов РПСБ.

4.6.25. Проводить ежеквартально контрольно-выборочную проверку состояния парашютных и бортовых аварийно-спасательных средств.

4.6.26. Своевременно подавать заявки в органы снабжения на парашютное имущество и аварийно-спасательное оборудование и снаряжение.

4.6.27. Обобщать и внедрять передовой опыт проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

4.6.28. Участвовать в приеме, перемещении, увольнении и повышении квалификации работников базы.

4.6.29. Обеспечивать соблюдение правил и норм охраны труда и техники безопасности при проведении работ.

4.6.30. Вести учет парашютных и аварийно-спасательных средств РПСБ.

5. Права и ответственность начальника региональной поисково-спасательной базы

5.1. Начальник региональной поисково-спасательной базы имеет право:

а) осуществлять контроль за хранением и эксплуатацией парашютных и аварийно-спасательных средств;

б) проверять знание экипажами поисковых воздушных судов порядка и правил применения парашютных и бортовых аварийно-спасательных средств;

в) отстранять от выполнения прыжков с парашютом и спусков с вертолетов лиц, не подготовленных к прыжкам и спускам или не прошедших предполетный медицинский контроль;

г) представлять работников базы к поощрению и награждению;

д) требовать от работников базы соблюдения правил внутреннего трудового распорядка.

5.2. Начальник региональной поисково-спасательной базы несет ответственность за:

а) своевременное проведение поисковых и аварийно-спасательных работ членами РПСБ ГА;

б) качество проводимых занятий по парашютно-спасательной подготовке;

в) своевременную укладку и переукладку парашютов и качественное проведение ремонтных и регламентных работ;

г) исправность и готовность к применению парашютных и аварийно-спасательных средств РПСБ ГА;

д) невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных нормативными документами и настоящим Положением.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ СТАРШЕГО ИНЖЕНЕРА ПО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫМ РАБОТАМ АЭРОПОРТА 4 - 5 КЛАССА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ <*>

<*> Далее по тексту "Старший инженер по АСР".

1. Общие положения

1.1. Основной задачей старшего инженера по АСР является организация оперативного поиска и

спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, организация и проведение аварийно-спасательных работ и оказание помощи населению при стихийных бедствиях и других экстремальных ситуациях.

1.2. Старший инженер по АСР входит в состав службы аэропорта и подчиняется непосредственно начальнику аэропорта.

1.3. Старший инженер по АСР назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя предприятия ГА.

1.4. На должность старшего инженера по АСР назначается лицо, отвечающее требованиям квалификационных характеристик должностей руководителей, специалистов и служащих ГА.

1.5. Старший инженер по АСР в своей работе руководствуется Воздушным кодексом Союза ССР, законодательством СССР, Стандартами и Рекомендациями ИКАО, Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР, руководящими документами МГА, приказами и указаниями управления, предприятия ГА, регламентирующими деятельность аварийно-спасательных служб, распоряжениями начальника аэропорта, а также настоящей должностной инструкцией.

2. Обязанности

Старший инженер по АСР обязан:

2.1. Организовывать проведение работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие и оказание им доврачебной или первой медицинской помощи.

2.2. Организовывать эвакуацию пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие в безопасные места, ближайшие лечебные учреждения.

2.3. Организовывать тушение пожаров на воздушных судах, потерпевших бедствие.

2.4. Обеспечивать взаимодействие с местными органами власти, МВД и пожарной охраной для использования пожарной и другой техники предприятий и организаций, необходимой для проведения аварийно-спасательных работ на воздушных судах, потерпевших бедствие.

2.5. Обеспечивать взаимодействие с медицинскими учреждениями для оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, потерпевших бедствие.

2.6. Формировать аварийно-спасательную команду в аэропорту, планировать и проводить с ней тренировки и учения совместно с пожарными частями, органами здравоохранения, спецчастями МВД и другими подразделениями.

2.7. Контролировать укомплектованность АСК аварийно-спасательными средствами и имуществом.

2.8. Обеспечивать постоянную готовность АСК к выполнению поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.9. Организовывать и проводить подготовку членов расчетов аварийно-спасательной команды к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в соответствии с программами МГА.

2.10. Организовывать оказание помощи населению при стихийных бедствиях и других экстремальных ситуациях.

2.11. Постоянно совершенствовать свою профессиональную подготовку.

2.12. Вести установленную документацию и делопроизводство.

3. Права и ответственность старшего инженера по АСР

3.1. Старший инженер по АСР имеет право:

а) комплектовать аварийно-спасательную команду аэропорта;

б) требовать оснащения аварийно-спасательной команды необходимым оборудованием и снаряжением;

в) контролировать готовность аварийно-спасательной команды к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

г) представлять от имени предприятия при организации взаимодействия с другими ведомствами и предприятиями по вопросам поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

3.2. Старший инженер по АСР несет ответственность за:

а) организацию и постоянную готовность АСК к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности аэропорта;

б) уровень подготовки расчетов аварийно-спасательной команды аэропорта;

- в) обоснованность даваемых указаний и предложений по вопросам поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;
- г) невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных нормативными документами и настоящей должностной инструкцией.

ТИПОВАЯ ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ
НАЧАЛЬНИКА СМЕНЫ - РУКОВОДИТЕЛЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ
ПРЕДПРИЯТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ <*>

<*> Далее по тексту: "Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ".

1. Общие положения

1.1. Основной задачей начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ является организация и непосредственное руководство проведением поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности предприятия ГА.

1.2. Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ непосредственно входит в состав дежурной комплексной смены предприятия и подчиняется непосредственно первому заместителю руководителя предприятия ГА, а в оперативном отношении - начальнику регионального координационного центра поиска и спасания.

1.3. Начальнику смены - руководителю аварийно-спасательных работ подчиняются функционально руководители оперативных смен служб предприятия, а в оперативном отношении - весь личный состав аварийно-спасательных сил и средств аварийно-спасательной команды предприятия ГА.

1.4. При аварийных ситуациях начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ лично возглавляет наземную поисково-спасательную группу и аварийно-спасательную команду предприятия ГА.

1.5. Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ назначается на должность и освобождается от нее приказом руководителя предприятия ГА, по представлению первого заместителя руководителя предприятия ГА.

1.6. На должность начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ назначается лицо, отвечающее требованиям квалификационного справочника отдельных работ и профессий рабочих и квалификационных характеристик должностей специалистов и служащих службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов ГА (N 9/и от 11.07.90).

1.7. Руководителем аварийно-спасательных работ приказом руководителя предприятия ГА может назначаться другое должностное лицо.

1.8. Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ в своей работе руководствуется Воздушным кодексом Союза ССР, законодательством Союза ССР, Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе СССР, Руководством по поиску и спасанию ИКАО, другими организационно-распорядительными документами МГА, ЕГ АПСС СССР, приказами и указаниями управления и предприятия ГА по вопросам поисковых и аварийно-спасательных работ и настоящей должностной инструкцией.

2. Обязанности

Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ, кроме выполнения своих непосредственных задач и функций, обязан:

2.1. Знать организацию и порядок проведения работ по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов, в соответствии с требованиями законодательства СССР, Стандартов и Рекомендаций ИКАО, организационно-распорядительных документов МГА, ЕГ АПСС СССР, взаимодействующих министерств и ведомств СССР.

2.2. Знать компоновочную схему эксплуатируемых воздушных судов, места для вскрытия обшивки

фюзеляжей, особенности эвакуации пассажиров и экипажей ВС, методы и способы тушения пожаров на воздушных судах.

2.3. Разрабатывать совместно с начальником службы ПАСОП предприятия инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе ответственности предприятия.

2.4. Ознакомить всех руководителей аварийно-спасательных расчетов с инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ и мерам безопасности при их проведении.

2.5. Иметь карту района ответственности предприятия с нанесенными местами расположения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР.

2.6. Контролировать укомплектованность расчетов аварийно-спасательной команды в предприятии и уровень их подготовки к выполнению поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.7. Контролировать оснащенность расчетов в предприятии аварийно-спасательным и радиотехническим оборудованием и техникой, их готовность к поисковым и аварийно-спасательным работам.

2.8. Контролировать порядок оповещения расчетов аварийно-спасательных команд предприятия по сигналу "Тревога" и правила использования штатной аварийно-спасательной техники.

2.9. Участвовать в проведении тренировок с полными расчетами АСК предприятия по отработке практических действий тушения пожаров и оказанию помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, потерпевших бедствие.

2.10. Ежедневно проверять связь и поддерживать взаимодействие с органами ЕГ АПСС СССР, МВД СССР, взаимодействующими предприятиями и организациями других министерств и ведомств СССР, а также местными органами власти по вопросам проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.11. Осуществлять контроль готовности технических и транспортных средств расчетов АСК предприятия.

2.12. Участвовать в комплексных учениях и тренировках по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов.

2.13. По сигналу "Тревога" немедленно направлять в указанный руководителем полетов район личный состав и технические средства наземной поисково-спасательной группы и расчетов АСК предприятия.

2.14. Лично руководить действиями своих и прибывающих от взаимодействующих предприятий и организаций расчетов по тушению пожаров на воздушных судах и оказанию помощи пострадавшим пассажирам и экипажам воздушных судов. Контролировать соблюдение мер безопасности при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.15. Принимать эффективные меры по эвакуации всех пассажиров и членов экипажей независимо от их состояния из воздушных судов, потерпевших бедствие. Организовывать периодическую подмену спасателей, работающих внутри задымленного воздушного судна по эвакуации пострадавших.

2.16. Принимать все необходимые меры для сохранения первоначального положения воздушного судна, его частей и деталей для объективного расследования летных происшествий.

2.17. Систематически передавать информацию о ходе поисковых и аварийно-спасательных работ руководителю полетов или диспетчеру РКЦПС и оперативному штабу.

2.18. Привлекать дополнительные силы и средства взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств СССР для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.19. Анализировать состояние поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов в предприятии ГА.

2.20. Представлять отчет о проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

3. Права и ответственность начальника смены - руководителя аварийно-спасательных работ

3.1. Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ имеет право:

а) использовать все возможные меры, пути и средства для поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие;

б) использовать все средства, методы и способы тушения пожаров на воздушных судах, потерпевших бедствие;

в) требовать от начальников служб предприятия полного укомплектования и оснащения расчетов АСК соответствующим снаряжением, оборудованием, средствами связи и оповещения для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ;

г) контролировать проведение тренировок и учений расчетов АСК и фактическую готовность личного состава, средств спасания и эвакуации;

д) в ходе проведения поисковых и аварийно-спасательных работ привлекать дополнительные силы и средства для более эффективного завершения работ.

3.2. Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ несет ответственность за:

а) своевременное принятие мер по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, проведение аварийно-спасательных работ на территории аэродрома и в районе ответственности предприятия ГА;

б) постоянную укомплектованность расчетов АСК предприятия и их готовность к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

в) постоянную готовность аварийно-спасательных средств, оборудования и техники;

г) соблюдение правил техники безопасности, противопожарной и индивидуальной защиты;

д) достоверность представляемой информации по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

е) невыполнение обязанностей и неиспользование прав, предусмотренных нормативными документами и настоящей должностной инструкцией.

Таблица 1

НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ УПРАВЛЕНИЯ (КОНЦЕРНА, АВИАКОМПАНИИ,
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

№ п/п	Наименование должности	Численность, чел.	Условия введения должности
1	2	3	4
1	Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов управления (концерна, авиакомпания, производственного объединения) гражданской авиации	1	
2	Начальник регионального координационного центра поиска и спасения <*>	1	
3	Диспетчер регионального координационного центра поиска и спасения <*>	1	в смену

<*> Должности могут совмещаться с должностями работников ПДСУ.

Примечание: Нормативы численности работников региональных поисково-спасательных баз ГА приведены в таблице 2.

Таблица 2

НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (РПСБ ГА)

№ п/п	Наименование должности	Численность, чел.	Условия введения должности
1	2	3	4
1	Начальник региональной поисково-спасательной базы	1	
2	Инструктор парашютной службы региональной поисково-спасательной базы	2	в смену
3	Дежурный врач (фельдшер) региональной поисково-спасательной базы	1	в смену
4	Авиационный техник региональной поисково-спасательной базы	1	в смену

Примечания: 1. РПСБ ГА создается в управлениях (концернах, авиакомпаниях, ПО), предприятиях ГА в соответствии с приказом Министра ГА.

2. Нештатные должности дежурного врача (фельдшера) и авиационного техника комплектуются за счет работников соответствующих служб предприятия с установлением оплаты по совмещению, по месту базирования РПСБ ГА.

Таблица 3

**НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ СЛУЖБЫ ПОИСКОВОГО И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ И ПОЖАРНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ
ПРЕДПРИЯТИЯ (АЭРОПОРТА) ГА**

№ п/п	Наименование должности	Численность, чел.	Условия введения должности
1	2	3	4
1	Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов предприятия (аэропорта) ГА	1	вводится в предприятиях 1 - 3 классов
2	Старший инженер по аварийно-спасательным работам	1	вводится в аэропортах 4 - 5 классов
3	Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ	1	в смену, вводится в предприятиях 1 - 3 классов
4	Старший инструктор парашютной службы <*>	1	вводится в предприятиях, где не базируется РПСБ ГА,
5	Инструктор парашютной службы <*>	1	вводится в предприятиях, где не базируется РПСБ ГА
6	Спасатель <*>	3	в смену, вводятся в предприятиях 1 - 2 классов, где не базируется РПСБ ГА
		2	в смену, вводятся в предприятиях 3 класса, где не базируется РПСБ ГА
7	Водитель вездехода <*>	1	в смену, вводится в предприятиях 1 - 3 классов

8	Заведующий складом <*>	1	вводится в предприятиях 1 - 3 классов
Пожарно-спасательная команда			
9	Начальник пожарно-спасательной команды	1	в смену, вводится в предприятиях 1 - 3 классов
10	Начальник расчета пожарной машины по категориям УТПЗ аэродрома:		
	9	4	в смену
	8	3	в смену
	6 - 7	2	в смену
	4 - 5	1	в смену
11	Пожарный	5	в смену, вводится в предприятиях 1 - 3 классов
12	Водитель пожарного автомобиля ПСК	1	в смену, на каждый пожарный автомобиль

<*> Должности вводятся по решению руководства предприятием гражданской авиации.

НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1. Общая часть

Настоящие нормативы определяют минимальную численность одной дежурной смены аварийно-спасательной команды (АСК) предприятия гражданской авиации, которая организуется на основе штатных пожарно-спасательных расчетов (ПСР) и нештатных аварийно-спасательных расчетов (АСР). Нештатные АСР формируются из работников смен служб предприятия (АТБ, аэродромная служба (АС), служба организации перевозок (СОП), служба спецтранспорта (ССТ), медицинская служба (МС), база (ЭРТОС)).

На основе обобщения опыта проведения аварийно-спасательных работ при авиационных происшествиях и специальных исследований, выполненных ГосНИИ ГА, установлена минимальная численность ПСР и АСР, необходимая для проведения основных этапов аварийно-спасательных работ, к которым относятся:

- тушение пожара на ВС и вентиляция салонов после пожара;
- эвакуация пассажиров и экипажа из аварийного ВС;
- оказание первой помощи пострадавшим.

Численность личного состава ПСР и АСР определена для наиболее сложного случая авиационного происшествия на аэродроме, при котором требуется тушение наружного и внутреннего пожаров на ВС, эвакуация терпящих бедствие из ВС и оказание пострадавшим первой помощи на месте происшествия.

2. Нормативы численности

Нормативы численности одной дежурной смены аварийно-спасательной команды для аэродромов (ИВПП) заданной категории по уровню требуемой пожарной защиты (УТПЗ) представлены в таблице 4.

Таблица 4

Категория аэродрома (ИВПП) по УТПЗ	Нормативы численности, чел.
1	11
2	11
3	11
4	20
5	24
6	35
7	43
8	55
9	72

3. Порядок применения нормативов

Численность АСК, соответствующая указанным нормативам, обеспечивается за счет штатных пожарно-спасательных и нештатных аварийно-спасательных расчетов. В таблице 5 представлена численность ПСР и АСР в зависимости от категории аэродрома (ИВПП) по УТПЗ. Численность нештатных АСР образуется за счет дежурных смен следующих служб предприятия: АТБ, АС, СОП, МС. В нормативы не включена численность расчетов ССТ и базы ЭРТОС, а также личного состава милиции аэропорта, привлекаемых к проведению аварийно-спасательных работ.

Таблица 5

Категория аэродрома (ИВПП) по УТПЗ	Численность пожарно-спасательных расчетов, чел.	Численность нештатных аварийно-спасательных расчетов, чел.	Всего, чел.
1	4	7	11
2	4	7	11
3	4	7	11
4	8	12	20
5	8	16	24
6	12	23	35
7	12	31	43
8	16	39	55
9	20	52	72

4. Порядок расчета численности АСК

При расчете численности аварийно-спасательной команды необходимо руководствоваться примерным распределением функций между расчетами при выполнении аварийно-спасательных работ:

Этап работ	Участвующие расчеты
Тушение пожара на ВС	ПСР
Вентиляция салонов аварийного ВС	Расчет АТБ
Эвакуация терпящих бедствие на ВС	ПСР, расчет АТБ, расчет АС, расчет СОП
Оказание первой помощи пострадавшим	Расчет МС, расчет СОП, расчет АС (ПСР, расчет АТБ)

Примечание: Расчет службы организации перевозок участвует в эвакуации терпящих бедствие из ВС при необходимости в зависимости от складывающейся аварийной обстановки. Пожарно-спасательный расчет и расчет АТБ участвует в оказании первой помощи пострадавшим после окончания эвакуации людей из ВС.

С учетом примерного распределения функций и данных таблицы 5 численность личного состава нештатных АСР одной дежурной смены, принимающего участие в аварийно-спасательных работах, рекомендуется устанавливать в соответствии с данными таблицы 6.

Таблица 6

Категория аэродрома (ИВП) по УТПЗ	Численность нештатных АСР, чел.				Всего не менее
	АТБ	АС	СОП	МС	
1	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	7
2	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	7
3	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	7
4	5 - 7	1 - 3	2 - 3	2 - 3	12
5	6 - 8	2 - 4	3 - 4	2 - 3	16
6	10 - 13	3 - 4	4 - 5	3 - 4	23
7	13 - 16	4 - 5	6 - 7	4 - 5	31
8	17 - 21	5 - 7	8 - 10	4 - 5	39
9	22 - 26	10 - 12	10 - 12	4 - 5	52

При формировании состава и численности нештатных АСР должны учитываться специфические особенности структуры служб предприятия. При этом общая численность нештатных расчетов должна быть не менее численности, указанной в таблице 5.

При формировании АСК, составлении обязанностей членов расчетов и организации их обучения целесообразно установить примерную численность личного состава каждого АСР, которая участвует в выполнении того или иного этапа аварийно-спасательных работ при АП. Рекомендации по численности расчетов АСК, участвующих в основных этапах аварийно-спасательных работ представлены в таблице 7.

Таблица 7

Расчеты АСК	Категория аэродрома (ИВП) по УТПЗ								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Тушение пожара на ВС									
ПСР	4	4	4	8	8	12	12	16	20
Вентиляции салонов ВС									
АТБ	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Эвакуация людей из аварийного ВС									
ПСР	3	3	3	7	7	10	10	13	16
АТБ	4	4	4	3 - 5	4 - 6	8 - 11	11 - 14	15 - 19	20 - 24
АС	-	-	-	1 - 3	2 - 4	3 - 4	4 - 6	2 - 4	1 - 3
СОП	-	-	-	1 - 2	1 - 2	1 - 2	-	-	-

Оказание первой помощи пострадавшим									
МС	1 - 2	1 - 2	1 - 2	1 - 3	2 - 3	3 - 4	4 - 5	4 - 5	4 - 5
СОП	1 - 2	1 - 2	1 - 2	1 - 2	2 - 3	3 - 4	6 - 8	8 - 10	10 - 12
АС	-	-	-	-	-	-	-	3 - 5	9 - 10

Примечание: Вентиляция салонов производится двумя членами расчета АТБ. Для этих целей используются передвижные моторные подогреватели (аэродромные кондиционеры) типа УМП-350. Общие правила вентиляции салонов ВС после наземного пожара даны в "Рекомендациях по методам и тактике тушения пожаров на воздушных судах на аэродромах гражданской авиации".

Распределение функций между личным составом расчетов АСК при проведении аварийно-спасательных работ определяет следующие требования к подготовке и обучению штатных АСР.

Личный состав расчетов АТБ и АС (по крайней мере часть личного состава этих расчетов) должен быть подготовлен начальником службы ПАСОП к выполнению работ по эвакуации людей из аварийного ВС, в том числе к работе в дыхательных аппаратах типа АСВ-2. Это позволит усиливать пожарно-спасательные расчеты, работающие при эвакуации на борту, обеспечивать замену личного состава ПСР при длительном времени работы в задымленных помещениях ВС. Кроме того, расчет АТБ должен быть подготовлен к работе с передвижными моторными подогревателями для вентиляции салонов. Состав штатных расчетов АТБ, АС, СОП целесообразно обучить правилам оказания первой помощи пострадавшим при АП (травмы, ожоги, удушье, отравление газами).

Приложение 2

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ "ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ"

"Инструкция по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на территории управления гражданской авиации"

1. Документы, в соответствии с которыми разработана инструкция.
 2. Организация и проведение поиска и спасания на территории управления ГА.
 3. Районы ответственности предприятий ГА по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов.
 4. Силы и средства, выделяемые предприятиями для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.
 5. Места базирования поисковых и аварийно-спасательных сил на территории управления ГА.
 6. Порядок оповещения поисковых и аварийно-спасательных сил на территории управления ГА.
 7. Организация взаимодействия между различными ведомствами.
 8. Организация связи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
 9. План лечебно-эвакуационных мероприятий.
- Приложения к "Инструкции"
1. Схема организации СПАСОП управления ГА и взаимодействия.
 2. Карта районов ответственности предприятий ГА.
 3. Схема организации связи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
 4. Климато-географические и гидрометеорологические условия на территории управления ГА.

5. Список ответственных лиц за организацию и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ на территории управления и в районах ответственности предприятий ГА.

"Инструкция по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе ответственности предприятия гражданской авиации"

1. Документы, в соответствии с которыми разработана инструкция.
 2. Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ на территории аэродрома и в районе ответственности предприятия.
 3. Силы и средства, выделяемые для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.
 4. Оповещение и выдача сигналов.
 5. Действия аварийно-спасательной команды по сигналам оповещения.
 6. Оказание медицинской помощи.
 7. Эвакуация пассажиров и экипажа.
 8. Тушение пожара.
- Приложения к "Инструкции"
1. Карта района ответственности.
 2. Схема оповещения об авиационном происшествии расчетов АСК, руководства предприятий и управлений ГА, взаимодействующих организаций.
 3. Графический план территории аэродрома, с указанием кратчайших путей следования АСК (приложение 9).
 4. Оперативный план действий пожарных подразделений предприятия по тушению пожаров и проведению аварийно-спасательных работ на воздушном судне, потерпевшем бедствие.
 5. Схемы воздушных судов с указанием основных и аварийных выходов, мест вскрытия обшивки, расположение бортового аварийно-спасательного оборудования, расположение топливных баков, агрегатов электросистемы и кислородного оборудования.
 6. Табель технических и транспортных средств оснащения расчетов АСК.
 7. План подачи автотранспорта для расчетов АСК.
 8. План лечебно-эвакуационных мероприятий.
 9. Инструкция и схема организации радиосвязи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ в районе ответственности предприятия.
 10. Приказ о создании аварийно-спасательных команд в сменах аэропорта.
 11. Планы взаимодействия.
 12. Телефонный справочник.

Приложение 3

**ТАБЕЛЬ
ИМУЩЕСТВА ДЛЯ УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ПОИСКОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

№ п/п	Имущество и снаряжение	Единица измерен.	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Обмундирование теплое (куртка, брюки, сапоги юфтевые на меху, носки шерстяные плюшевого переплетения, шлем, рукавицы)	компл.	2	в районах с холодным климатом - меховые, остальных - демид-

2	Мешки спальные ватные облегченные (с вкладывшем)	---	2	сезонные в районах с хо- лодным климатом - меховые
3	Палатка туристская с комплектом стоек и кольев	---	1	
4	Набор продовольствия для сбрасывания потерпевшим бедствие	набор	4	
5	Кружка мелолитовая	шт.	2	
6	Ложка алюминиевая	---	2	
7	Котелок алюминиевый	---	2	
8	Фляга алюминиевая (в чехле) с питьевой водой	---	2	
9	Радиостанции аварийные: Р-855УМ (Р-855А1) с частотой 121,5 МГц с блоком питания	компл.	2	
10	Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	10	
11	Сигнальный краситель (уранин)	упаков.	4	
12	Нож-мачете	шт.	2	
13	Фонарь электрический с двумя комплектами батарей	компл.	2	
14	Плот типа ПСН-6 (лодка ЛАС-5М-3)	---	1	
15	Жилет (пояс) спасательный	шт.	2	
16	Компас	---	2	
17	Накидка медицинская НМ-1	---	2	
18	Аптечка для летательных аппаратов	компл.	1	
19	Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа "Родничок")	шт.	2	
20	Носилки санитарные	---	2	
21	Щит для транспортировки людей с поврежденным позвоночником	шт.	1	
22	Лыжи с палками	компл.	2	в районах со снежным покро- вом
23	Электромегатон с комплектом батарей	---	1	
24	Термос емкостью 12 литров с питьевой водой	шт.	1	
25	Канистра емкостью 20 литров	---	2	
26	Огнетушители (углекислотные, аэрозольные, объемом не менее 10 литров)	шт.	2	
27	Топор	---	2	
28	Лом	---	1	
29	Пила ручная по дереву	---	1	
30	Пила ручная по металлу (с 10-ю запасными полотнами)	---	1	
31	Лопата штыковая	---	2	
32	Багор	---	1	
33	Примус малогабаритный туристский с горючим в непроницаемой оболочке (упаковке)	компл.	1	
34	Бинокль	шт.	1	
35	Спусковое устройство роликное (СУ-Р)	компл.	2	

36	Бензопила для резки металла типа ПДС-400	—"	1	
37	Сухое горючее	гр.	270	в таежных районах
38	Сетка-накомарник	шт.	на каждого члена экипажа	

Примечания: 1. Спасательное имущество и снаряжение, указанное в п. п. 1 - 19, укладывается в мягкие мешки типа ПДММ-47 или контейнеры КАС-150 (КАС-90) и др., и перед заступлением на дежурство загружаются в самолеты (вертолеты). Имущество (кроме плавсредств) упаковывается в водонепроницаемые мешки.

2. Имущество и снаряжение, указанное в п. п. 20 - 38, загружается только в вертолеты.

3. Лодки ЛАС-5М-3, плиты ПСН-6 и спасательные жилеты (пояса) расконсервируются и загружаются в предусмотренной для них упаковке, подготовленные к применению.

4. На наружной поверхности мешков (контейнеров) прикрепляется (наносится) описание имущества и делается маркировка в виде цветных кольцевых полос шириной 50 мм, обозначающих содержимое комплекта:

- КРАСНАЯ - медикаменты и средства оказания медицинской помощи;
- СИНЯЯ - вода и продовольствие;
- ЖЕЛТАЯ - обмундирование, спальные мешки, палатка;
- ЧЕРНАЯ - радиостанции, сигнальные средства, посуда и др.

5. На поисково-спасательных самолетах и вертолетах, осуществляющих дежурство на приморских направлениях и имеющих оборудование для сброса бомб, должно быть два буя для обозначения мест затопления и по два ОМАБ для обеспечения захода на посадку поисково-спасательного воздушного судна (ОМАБ-25-8Н; ОМАБ-25-12Д).

6. Экипажи вертолетов, направляемые для выполнения работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях, перед вылетом на задание (дежурство) укомплектовываются имуществом и снаряжением в полном объеме указанного перечня.

7. Настоящий перечень решением руководителя предприятия ГА может изменяться в зависимости от климато-географических и гидрометеорологических условий зоны (района) ответственности.

Приложение 4

**ТАБЕЛЬ
ОСНАЩЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ
НАЗЕМНЫХ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ГРУПП**

№ п/п	Имущество и снаряжение	Единица измерен.	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Автомшины повышенной проходимости (ГАЗ-71 или другие) с радиостанцией внутривоздушной связи	шт.	1	
2	Передвижной узел радиосвязи	—"	1	
3	Радиостанции: - переносная УКВ диапазона 100 - 500 МГц	компл.	1	

	- Р-855УМ (Р-855А1) с блоком питания	-"-	2	
	- Р-861 с блоком питания	-"-	2	
4	Антенна пеленгационная для радиостанций Р-855УМ (типа "Азимут")	-"-	2	
5	26 мм сигнальный пистолет СП81, СПШ	шт.	2	
6	26 мм сигнальные патроны к сигнальному пистолету (зеленого, красного и белого цветов)	-"-	30	по 10 шт. каждого цвета
7	Заряд огневой сигнальный (ЗОС-1, ЗОС-2)	-"-	20	
8	Комплект осветительных наземных средств КО-1А	компл.	1	
9	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета	шт.	16	по 8 шт. каждого цвета
10	Посадочные шашки ПШ	-"-	10	
11	Компас	-"-	6	
12	Фонарь электрический с комплектом батарей	компл.	6	
13	Топографические карты местности масштабов 1:100000 и 1:200000 с палеткой визуального поиска	-"-	2	
14	Бинокль	шт.	2	
15	Перчатки термостойкие технические пятипалые	пар	6	
16	Бензопила для резки металла типа ПДС-400	компл.	1	
17	Бензопила "Дружба"	-"-	2	
18	Топор	шт.	4	
19	Лом	-"-	2	
20	Лопата штыковая	-"-	4	
21	Пила поперечная	-"-	2	
22	Багор	-"-	1	
23	Слесарный инструмент: кувалда, зубило, молоток, пила ручная	компл.	1	
24	Огнетушители разные (ручные)	шт.	3 - 5	
25	Мегафон с комплектом батарей	компл.	2	
26	Фотоаппарат с фотопленкой	-"-	2	
27	Фалы капроновые диаметром 12 мм	м	320	
28	Носилки санитарные	шт.	1	
29	Щит для транспортировки людей с поврежденным позвоночником	-"-	1	
30	Лодка-волокуша	-"-	2	для условий севера
31	Лыжи с палками	компл.	1	на каждого члена группы (в районах со снежным покровом)
32	Спальный мешок	шт.	10	в районах с холодным климатом - меховой; в остальных - ватный
33	Металлический трос с крючками (сечение 8 - 10 мм, длина 50 м)	-"-	1	

34	Медикаменты	компл.	2	
35	Ножи (на каждого члена ПСГ)	шт.	1	
36	Ружье с боеприпасами 16 - 12 калибра	-"-	2	
37	Лодка ЛАС-5	компл.	2	
38	Жилеты (пояса) спасательные	шт.	6	
39	Сетка-накомарник	-"-	6	в таежных районах
40	Бензоплитка "Турист"	-"-	2	
41	Палатка типа "Памир"	-"-	3	
42	Палатка 8 - 12 местная	-"-	2	
43	Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа "Родничок")	-"-	6	
44	Термос 36-литровый с питьевой водой	-"-	1	
45	Бачки для воды (10 и 20 л)	-"-	2	
46	Кружки, ложки (каждому члену ПСГ)	-"-	по 1	
47	Дыхательные аппараты, тепло-отражательные костюмы	-"-	по 4 - 5	
48	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	20	
49	Продукты питания (тушенка, сухари, молоко сгущенное, крупа, чай, спирт медицинский 2,0 л)	компл. на 3 суток	1	на каждого члена ПСГ

Примечания: 1. Перечень технических средств может уточняться и дополняться в зависимости от климатических, физико-географических и гидрометеорологических условий района ответственности предприятия ГА.

2. Указанные технические средства должны быть упакованы в тару и быть готовыми к доставке их к месту происшествия вертолетами или самолетами с выброской на парашюте (без парашюта).

Приложение 5

**ТАБЕЛЬ
ОСНАЩЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИМИ СРЕДСТВАМИ ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНЫХ ГРУПП**

№ п/п	Имущество и снаряжение	Единица измерен.	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Летное обмундирование: шлемофон зимний, костюмы летний и демисезонный (для районов с холодным климатом - меховой), сапоги кожаные на меху (или унты меховые с галошами), ботинки полетные (или ботинки полетные облегченные), перчатки кожаные на меху, носки шерстяные плюшевого переплетения	компл.	16	
2	Парашютная система (десантная, тренировочная, спортивная, специальная)	шт.	16	
3	Запасная парашютная система	-"-	16	

4	Парашютный полуавтомат комбинированный	---	16	
5	Блок контроля высоты и времени	---	16	
6	Высотометр парашютный	---	16	
7	Секундомер	---	16	
8	Шлем защитный парашютиста	---	16	
9	Нож стропный (стропорез)	---	16	
10	Жилет (пояс) спасательный	---	16	
11	Лодка ЛАС-5М-3 (при наличии водных бассейнов в районе проведения ПСР)	компл.	4	
12	Радиостанция Р-855УМ (Р-855А1)	---	16	
13	Антенна пеленгационная типа "Азимут" для радиостанции Р-855УМ (Р-855А1)	---	16	
14	Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	по 2	каждому члену группы
15	Фонарь электрический карманный с комплектом батарей	компл.	16	
16	Светомаяк типа МИМ с комплектом батарей	---	16	
17	Компас	шт.	16	
18	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	16	
19	Сетка-накомарник (в таежных районах)	шт.	16	
20	Фляга в чехле с питьевой водой	---	16	
21	Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников (типа "Родничок")	шт.	16	
22	Нож-мачете в чехле	---	16	
23	Нож-пила	---	16	
24	Гидрокостюм спасательный с утеплителем	компл.	16	
25	Перчатки термостойкие технические пятипалые	пар	16	
26	Бинт марлевый медицинский стерильный размером 7 м x 14 см	шт.	по 2	каждому члену группы
27	Йода 5% спиртовый раствор Ампулы по 2 мл с оплеткой (в пенале)	---	---	---
28	Лейкопластырь размером 5 м x 5 см	---	по 1	каждому члену группы
29	Спальный мешок (в районах с холодным климатом - меховой; в остальных - ватный)	---	16	
30	26 мм сигнальный пистолет СП81, СПШ	---	8	
31	26 мм сигнальные патроны (зеленого, красного и белого цвета)	---	30 на каждую группу	по 10 каждого цвета на группу
32	Ружье с боеприпасами 16 - 12 калибра	---	1	на каждую группу
33	Бензоплитка "Турист"	---	4	
34	Палатка "Памир"	---	4	
35	Кружки, ложки (каждому члену группы)	---	по 1	
36	Продукты питания (тушенка, сухари, молоко стуженное, чай, крупа, спирт медицинский 2,0 л)	компл. на 3 суток	1	на каждого члена ПДГ

Примечания: 1. Перечень технических средств может уточняться и дополняться в зависимости от

климатических, физико-географических и гидрометеорологических условий района ответственности предприятия ГА.

2. Указанные технические средства должны быть упакованы в тару и быть готовыми к доставке их к месту происшествия вертолетами или самолетами с выброской на парашюте (без парашюта).

Приложение 6

СОДЕРЖАНИЕ МЕДИЦИНСКОГО ИМУЩЕСТВА
СУМОК ВРАЧА (ФЕЛЬДШЕРА) ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНОЙ
И НАЗЕМНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ГРУППЫ

№ п/п	Имущество и содержание	Единица измерен.	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Атропин сульфата 0,1% раствор для инъекций по 1 мл в ампул.	ампул	5	
2	Кодтерпин, табл. N 6 в упаковке	упаковка	2	
3	Промедола 2% раствор по 1 мл в шприц-тюбике	шт.	2	
4	Амидопирин 0,25, анальгин 0,25, табл. N 6 в упаковке	упаковка	3	
5	Валидол 0,06, табл. N 10 в упаковке	упаковка	1	
6	Аммиака 10% раствор ампулы по 1 мл с оплеткой	ампул	5	
7	Димедрол 0,05, табл. N 10 в упаковке	упаковка	2	
8	Йода 5% спиртовой раствор, ампулы по 1 мл с оплеткой	ампул	10	
9	Кордиамин для инъекций по 2 мл в ампулах	ампул	5	
10	Кофеин бензоната натрия 20% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	ампул	5	
11	Любелина гидрохлорида 1% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	ампул	5	
12	Натрия гидрокарбонат	кг	0,1	
13	Натрия гидрокарбонат 0,5, табл. N 10 в упаковке	упаковка	3	
14	Натрия хлорид	кг	0,1	
15	Новокаина 0,5% раствор для инъекций по 5 мл в ампулах	ампул	10	
16	Спирт этиловый	кг	0,5	
17	Амилнитрит по 1 мл в ампулах с оплеткой	ампул	5	
18	Эфедрина гидрохлорида 5% раствор для инъекций по 1 мл в ампулах	ампул	5	
19	Тетрациклина гидрохлорид 0,1 табл., покрытые оболочкой, N 20 в упаковке	упаковка	1	
20	Косынка (перевязочная)	шт.	1	
21	Бинт марлевый стерильный размер 7 м x 14 см	шт.	5	
22	Бинт марлевый стерильный, размер 5 м x 10 см	шт.	10	

23	Вата медицинская гигроскопическая	кг	0,1	
24	Лейкопластырь, размер 5 м x 5 см	шт.	1	
25	Лейкопластырь бактерицидный, размер 4 м x 10 см	шт.	20	
26	Пакеты перевязочные медицинские индивидуальные стерильные	шт.	3	
27	Повязка медицинская большая стерильная	шт.	4	
28	Повязка медицинская малая стерильная	шт.	6	
29	Жгут кровоостанавливающий резиновый	шт.	2	
30	Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой N 1 (длина 160 м) с нарезкой	шт.	3	
31	Ножницы с одним острым концом прямые, длиной 140 см	шт.	1	
32	Пинцет хирургический общего назначения длиной 150 мм	шт.	2	
33	Роторасширитель с кремальерой большой	шт.	1	
34	Скальпель остроконечный средний	шт.	2	
35	Стетофонендоскоп	шт.	1	
36	Термометр медицинский	шт.	1	
37	Фонарь электрический карманный	шт.	1	
38	Катетер уретральный цилиндрический резиновый N 16	шт.	1	
39	Шина проволочная (лестничная) для рук	шт.	2	
40	Трубка трахеотомическая металлическая N 1, диам. 7 мм	шт.	1	
41	Трубка трахеотомическая металлическая N 4, диам. 10 мм	шт.	1	
42	Трубка трахеотомическая пластмассовая N 3, диам. 10,3 мм	шт.	1	
43	Трубка трахеотомическая пластмассовая N 4, диам. 11,3 мм	шт.	1	
44	Трубки индикаторные Мохова-Шинкаренко	шт.	5	
45	Футляр для шприца типа "Рекорд" вмест. 2 мл	шт.	1	
46	Футляр для шприца типа "Рекорд" вмест. 10 мл	шт.	2	
47	Шпатель для языка	шт.	1	
48	Набор перевязочный малый N 2	шт.	1	
49	Трубка дыхательная ТД-1	шт.	1	
50	Аппарат искусственной вентиляции легких ДП-9 (ДП-2, АИ-8, КИ-3м)	шт.	1	
51	Накидка медицинская НМ-1	шт.	10	

Примечания: 1. Имущество, указанное в п. 1 - 49, укладывается в контейнер типа ГК-30 или рюкзак десантника РД-54.

2. Имущество, указанное в п. 50 - 51, размещается на борту спасательного вертолета и в упаковке НПСГ.

3. При формировании сумок количество медицинского имущества может дополняться за счет запасов текущего снабжения в соответствии с числом членов экипажей ВС и объемом выполняемых задач.

СОДЕРЖАНИЕ ЧЕМОДАНА-УКЛАДКИ С МЕДИКАМЕНТАМИ,
ИНСТРУМЕНТОМ И ПЕРЕВЯЗОЧНЫМ МАТЕРИАЛОМ

№ п/п	Наименование медикамента, инструмента, перевязочного материала	Единица измерен.	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Настойка йода в ампулах	ампул	20	
2	Спирт нашатырный в ампулах	ампул	10	
3	Спирт ректификат	г	100	
4	Раствор морфия 1%	ампул	5	
5	Раствор промедола 2%	ампул	5	
6	Раствор эфедрина 5%	ампул	10	
7	Раствор кордиамина 25%	ампул	10	
8	Раствор димедрола 0,5%	ампул	5	
9	Поликлаген (или его аналоги)	фл.	2	
10	Система для инфузии одноразового пользования	шт.	1	
11	Воздуховод для искусственного дыхания	шт.	1	
12	Жгут кровоостанавливающий	шт.	2	
13	Роторасширитель	шт.	1	
14	Языкодержатель	шт.	1	
15	Воздуховоды обычные (для взрослых и детский) для профилактики западания языка	шт.	2	
16	Ножницы	шт.	1	
17	Скальпель остроконечный 150 мм	шт.	1	
18	Пинцет хирургический общего назначения 150 мм	шт.	3	
19	Зажимы кровоостанавливающие одно-двузубые и зубчатые изогнутые N 1 (160 мм)	шт.	5	
20	Шприцы 5 мл одноразового пользования	шт.	10	
21	Вата гигроскопическая 250 г (стерильная)	пачка	2	
22	Винты 5 x 10 см стерильные	шт.	20	
23	Винты 7 x 14 см стерильные	шт.	20	
24	Индивидуальные перевязочные пакеты	шт.	20	
25	Салфетки стерильные 83 x 45 см	пачка	2	
26	Косынки с булавками	шт.	15	
27	Полотенца стерильные	шт.	8	
28	Простыня нестерильная	шт.	4	
29	Лейкопластырь	шт.	2	
30	Блокнот с карандашом	шт.	1	
31	Фонарь электрический с батарейками	шт.	1	
32	Бирки для сортировки пострадавших	шт.	10	
33	Комплект транспортных шин:	шт.	10	
	шина лестничная Крамера 100 x 100 см или			
	шина фанерная 100 x 2,5 см			
34	Шина лестничная Крамера 75 x 7 см или шина фанерная 50 x 12,5 см	шт.	10	

Примечания: 1. Чемодан-укладка с медикаментами, инструментами и перевязочным материалом комплектуется из расчета два чемодана на одного члена медицинского расчета. Каждый чемодан-укладок рассчитан на оказание медицинской помощи 10 пострадавшим.

Количество чемоданов-укладок определяется типом ВС, обслуживаемых аэропортом.

2. Чемоданы-укладки хранятся в опломбированном виде и в обусловленном месте здравпункта. В чемодан вкладывается опись медикаментов с указанием срока годности и стерилизации инструментов. Состояние укладок, их комплектность контролируется с отметкой о проверке заведующим здравпунктом ежемесячно, хирургом медсанчасти - ежеквартально, начальникам медсанчасти - раз в полгода.

3. Шины хранятся с чемоданами-укладками в клеенчатом или брезентовом чехле в подготовленном виде.

Приложение 8

ОСНАЩЕНИЕ АВТОПРИЦЕПА-ФУРГОНА С МЕДИКАМЕНТАМИ СО СРЕДСТВАМИ ДОСТАВКИ

№ п/п	Наименование имущества	Единица измерения	Количество	Примечание
1	2	3	4	5
1	Носилки (в зависимости от типов ВС)	шт.	50%	от наибольшей пассажироемкости ВС
2	Щиты (размеры которых позволят уложить их в носилки)	шт.	10	
3	Комплект лестничных шин Крамера 100 x 10 см	шт.	30%	от наибольшей пассажироемкости ВС
4	75 x 7 см	шт.	30%	
5	Брезентовое полотно 10 x 2 м	шт.	2	
6	Одеяло байковое	шт.	20	
7	Палатки с кольями	шт.	2	
8	Комплект сезонного дежурного обмундирования (сапоги, плащ)	комплект	2	
9	Электрофонарь, керосиновый фонарь "летучая мышь"	шт.	2	
10	Стол раскладной	шт.	2	
11	Стулья раскладные	шт.	8	

Приложение 9

ГРАФИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ АЭРОДРОМА И ПРИЛЕГАЮЩЕЙ МЕСТНОСТИ С КООРДИНАТНОЙ СЕТКОЙ

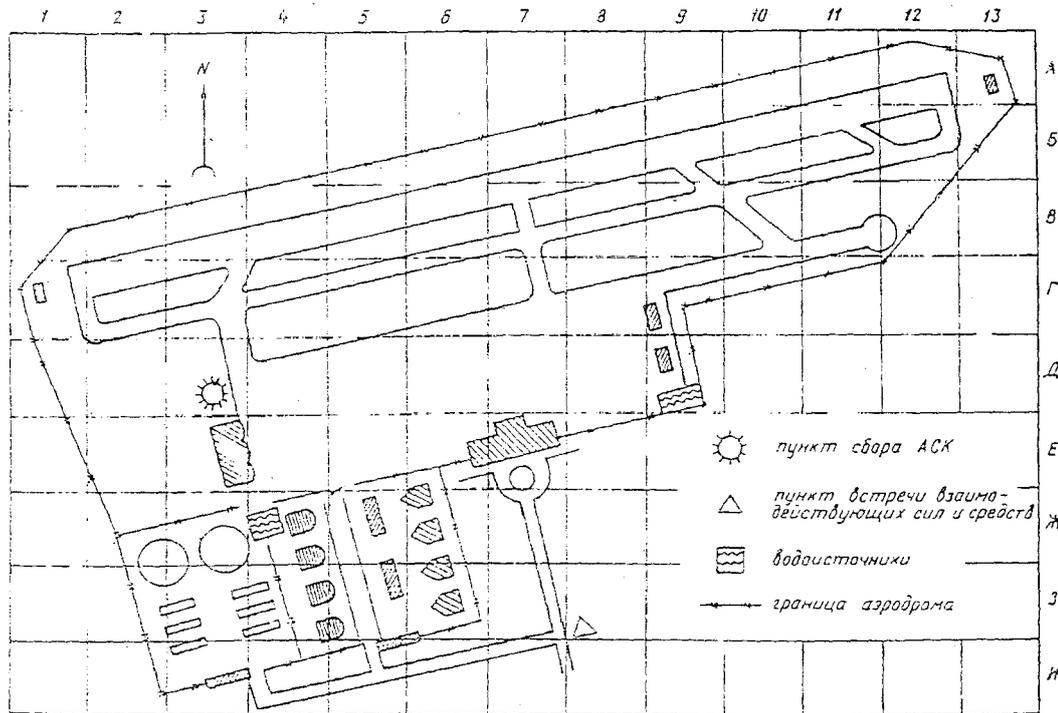


Рис. 1. Графический план аэродрома с координатной сеткой

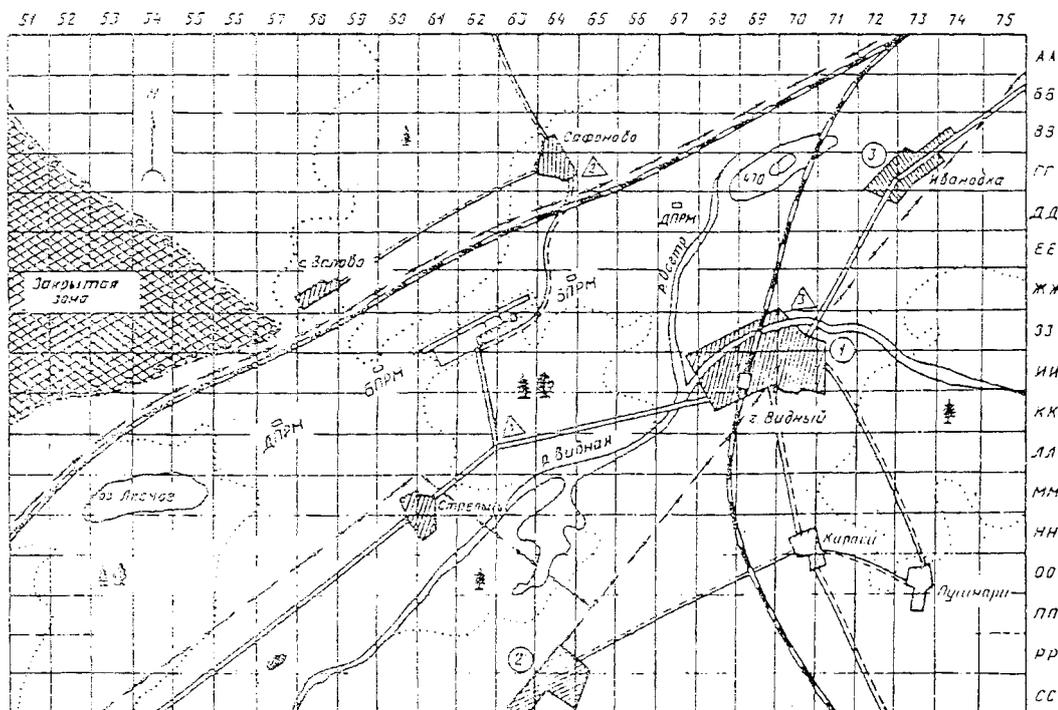


Рис. 2. Графический план аэродрома с прилегающей местностью с координатной сеткой - 1, 2, 3 - пункты встречи

Приложение 10

СИГНАЛЫ И КОДЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ
ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Таблица 1

1. ВИЗУАЛЬНЫЕ ЗНАКИ И СИГНАЛЫ, ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ПОТЕРПЕВШИМИ
БЕДСТВИЕ, А ТАКЖЕ ПОИСКОВЫМИ САМОЛетаМИ (ВЕРТОЛетаМИ)

Значение знака и сигнала	Выполнение знаков и сигналов членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Знаки и сигналы, подаваемые экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигур человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
1	2	3	4	5
Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека (рис. 1)	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека (р. 2)	-	-
Нуждается в продовольствии, воде, в теплом обмундировании	Фигура сидящего человека (рис. 3)	Купол парашюта сложен треугольником (рис. 4)	-	-
Покажите, в каком направлении идти	Обе руки подняты вверх и разведены несколько в стороны (рис. 5)	Купол парашюта вытянут в длину (рис. 6)	-	-
Здесь можно произвести посадку	Приседание на корточки с вытянутыми вперед руками (рис. 7)	Купол парашюта сложен квадратом (рис. 8)	-	-
Приземляйтесь в указанном направлении	Обе руки вытянуты вперед в направлении захода на посадку (рис. 9)	Купол парашюта сложен в виде посадочного "Т" (рис. 10)	-	-
Здесь садиться нельзя	Подняты руки кверху и сложены крестообразно (рис. 11)	Купол парашюта в виде креста (рис. 12)	-	-
Вас вижу	-	-	Вираз в горизонтальной	Зеленая ракета

Ожидайте помощи на месте, за вами прибудет самолет (вертолет)	-	-	плоскости (круг над обнаруженными людьми) Полет в горизонтальной плоскости восьмеркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении	-	-	Полет самолета над потерпевшими бедствие в направлении курса движения	Желтая ракета
Вас понял	-	-	Покачивание с крыла на крыло	Белая ракета
Вас не понял	-	-	Полет змейкой	Две красные ракеты
Обозначьте направление посадки и место приземления	-	-	Пикирование с последующим вводом в вираж	Две зеленые ракеты

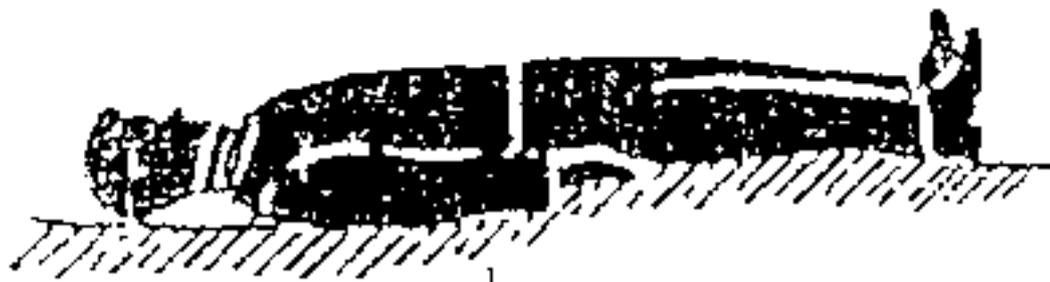


Рис. 1 Лежащий человек



Рис. 2. Купол парашюта разослан на земле в форме круга, в середине круга - лежащий человек



Рис. 3. Сидящий человек

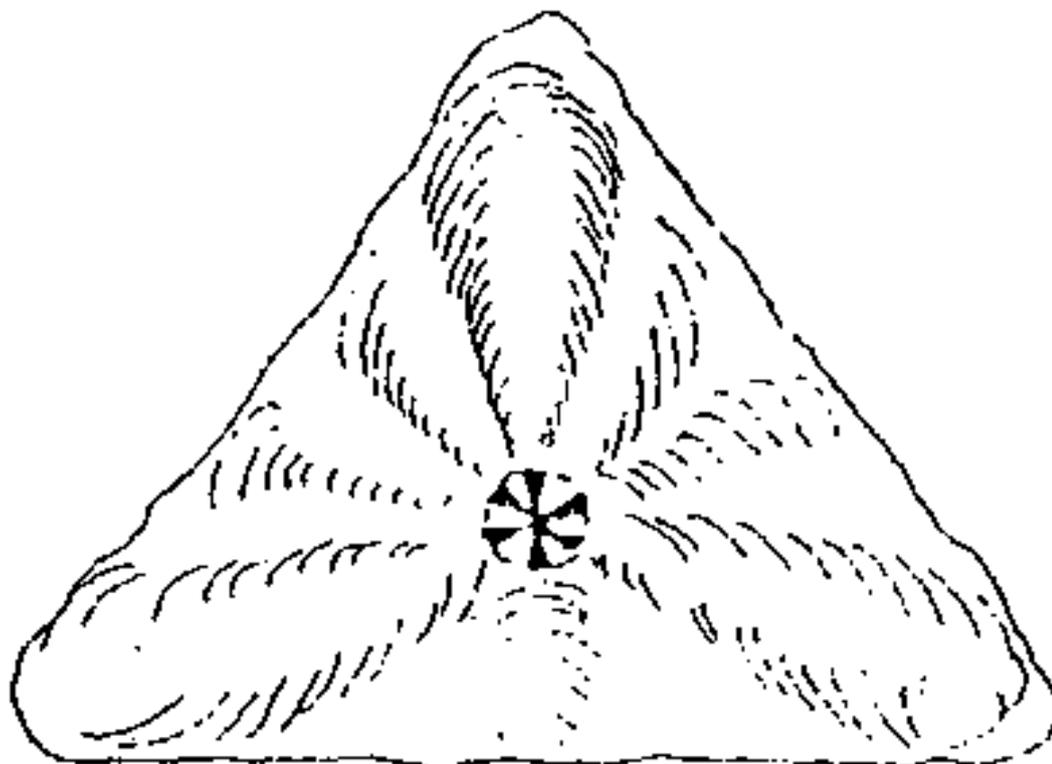


Рис. 4. Купол парашюта сложен треугольником



Рис. 5. Стоящий человек с поднятыми руками и несколько разведенными в стороны

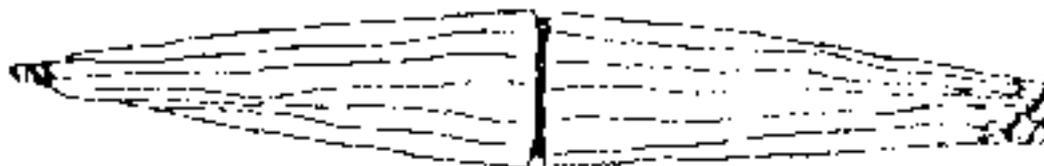


Рис. 6. Купол парашюта вытянут в длину



Рис. 7. Человек, присевший на корточки, с вытянутыми руками

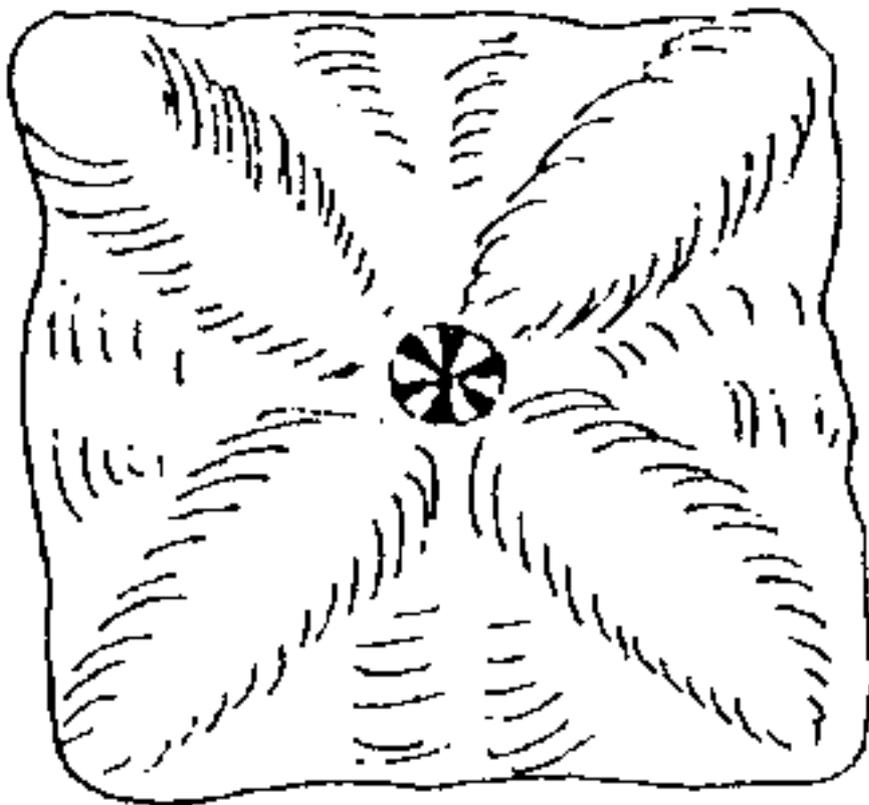


Рис. 8. Купол парашюта сложен квадратом



Рис. 9. Стоящий человек с вытянутыми вперед руками

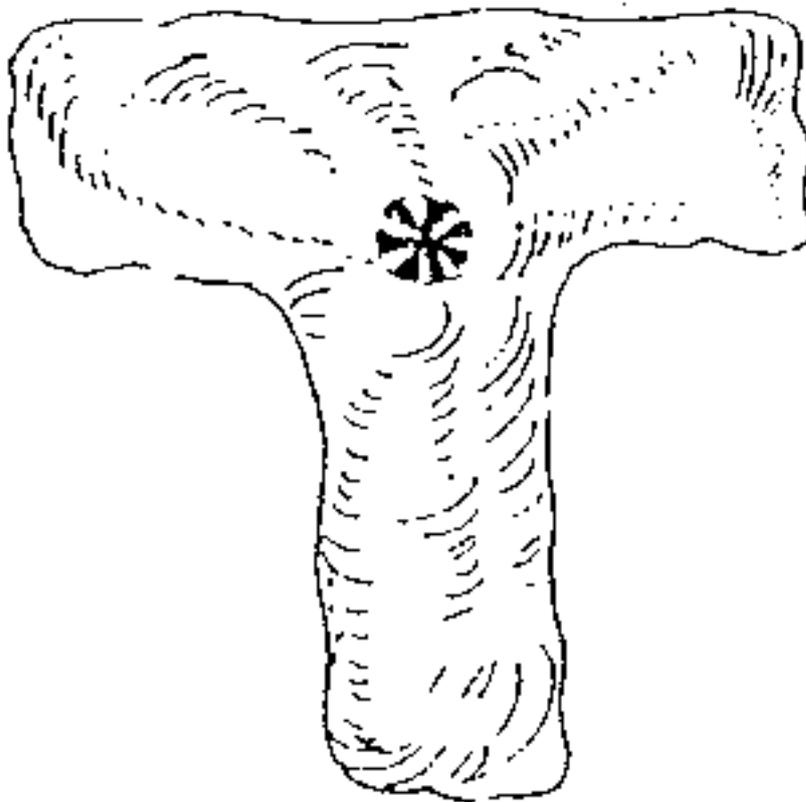


Рис. 10. Купол парашюта сложен в виде развернутого "Т"



Рис. 11. Человек с поднятыми и сложенными крестообразно руками

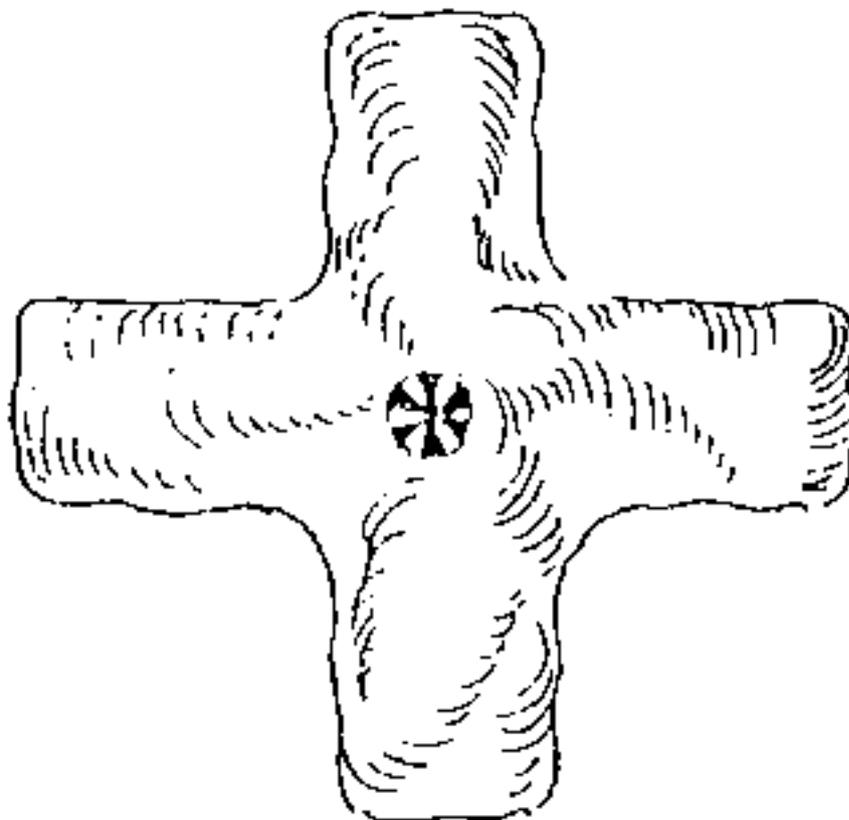


Рис. 12. Купол парашюта сложен в виде креста

Таблица 2

ВИЗУАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЗНАКИ,
ПЕРЕДАВАЕМЫЕ С ЗЕМЛИ (С МОРЯ, НАДВОДНОГО СУДНА) ЭКИПАЖАМ
ПОИСКОВЫХ САМОЛЕТОВ (ВЕРТОЛЕТОВ) И ЭКИПАЖАМИ ПОИСКОВЫХ
САМОЛЕТОВ (ВЕРТОЛЕТОВ) ЭКИПАЖАМ ВС, ПОТЕРПЕВШИМ
БЕДСТВИЕ, И ЭКИПАЖАМ НАДВОДНЫМ КОРАБЛЕЙ

Значение знака	Знак
1	2



Требуется помощь



Требуется медицинская помощь



Нет или отрицательно



Да или положительно



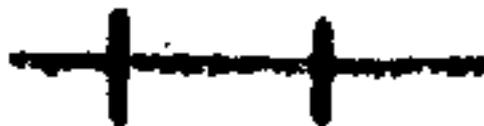
Двигаемся в этом направлении



Операции закончены



Мы нашли всех людей



Мы нашли только нескольких человек



Мы не в состоянии продолжать поиск,
возвращаемся на базу



Разделились на две группы. Каждая
следует в указанном направлении



Получены сведения, что воздушное судно
находится в этом направлении



Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск

Примечания:

1. При бедствии воздушных судов СССР на территории СССР, как правило, применяются визуальные знаки и сигналы, приведенные в [табл. 1](#).
2. При бедствии воздушных судов СССР на территории иностранных государств и вне советских зон ПСО, а также воздушных судов иностранных государств на территории СССР и в советских зонах ПСО применяются международные знаки, приведенные в [табл. 2](#).
3. Размер знаков должен быть не менее 2,5 метра и их следует делать в максимальной степени заметными.
Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли производится маслом, уранином и т.п.

Привлекать внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света, радио и т.д.

Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем воздушного судна, то он обязан подавать следующие сигналы:

а) при дневном свете - покачивание крыльями воздушного судна;

б) при наступлении темноты - включение и выключение дважды посадочных фар, если воздушное судно ими не оборудовано, включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.

4. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:

а) если экипажу воздушного судна надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры:

выполнить, по крайней мере, один круг над водным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его нижней частью и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал, указанный в [пункте "а"](#) настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры:

пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

в) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала, указанного в [пункте "а"](#) настоящего примечания, должен дать следующие сигналы:

поднять кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят):

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "Т";

изменить курс и следовать за воздушным судном.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна должен:

поднять международный флаг No (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв No.

3. Средства визуальной сигнализации

Средства визуальной сигнализации бывают пиротехническими, светотехническими, звуковыми и цветовыми.

К пиротехническим средствам относятся различные типы ракет и сигнальные патроны.

К светотехническим средствам относятся сигнальное зеркало и различные типы ручных фонарей и сигнальных ламп, входящих и комплекты НАЗ и надувных спасательных средств.

К звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки.

К цветовым средствам относятся химические вещества, для окрашивания окружающей среды в контрастные цвета.

Патрон сигнальный ночного действия (ПСН-30) горит огнем красного цвета в течение 30 сек. Дальность видимости огня при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м - 25 - 30 км;

над водной поверхностью с корабля - 20 км.

Патрон сигнальный дневного действия (ПСД-30) горит в течение 30 сек., с выделением дыма оранжевого цвета. Дальность видимости дыма при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м - 8 - 10 км;

над водной поверхностью с корабля - 6 км.

Патрон сигнальный ночного и дневного действия (ПСНД) может применяться в любое время суток. Он состоит из двух частей, на которых одна горит огнем красного цвета, а другая - с выделением оранжевого дыма. Время горения каждой части составляет 30 сек. Дальность видимости огня (ночью) и дыма (днем) такая же, как и патронов ПСН-30 и ПСД-30.

Для приведения патронов в действие необходимо отвернуть крышку, извлечь шнур и на вытянутых руках резко дернуть за кольцо на конце шнура.

У ПСНД на крышке ночной части патрона имеется выемка. Зажженный патрон держать в вытянутой руке по ветру под углом 15 - 75 градусов.

Во избежание повреждения плавсредств искрами патрон необходимо держать над водой.

Патрон РПСР-40К красного цвета служит для подачи сигналов в дневное и ночное время. Правила пользования сигнальным патроном имеются на патроне.

Сигнальный патрон красного цвета со стреляющим приспособлением предназначен для подачи сигналов поисковым самолетам и вертолетам в целях обнаружения местоположения экипажа, терпящего бедствие.

Стреляющее приспособление представляет собой металлический стержень в виде авторучки, на одном конце которого имеется резьбовое отверстие для навинчивания сигнальных патронов. В корпусе приспособления смонтированы боевая пружина с ударником и приспособление для взведения.

Стреляющее приспособление и сигнальные патроны укладываются в коробку.

Сигнальное зеркало предназначено для подачи светового сигнала отраженными солнечными лучами (в виде солнечного зайчика).

Зеркало изготовлено из стали с полированной плоской поверхностью.

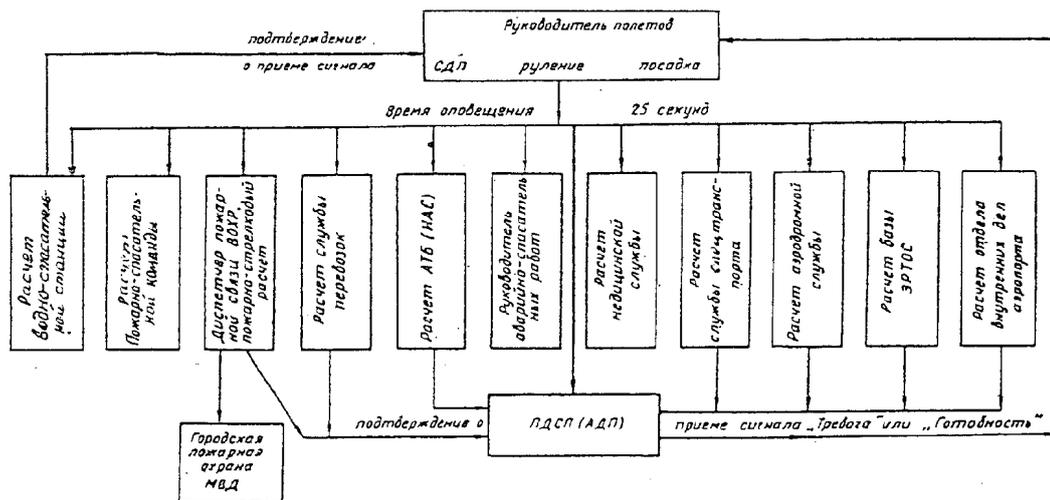
Дальность обнаружения "зайчика", поданного зеркалом из комплекта НАЗа достигает 14 км, из комплекта группового плота - 37 км.

Наведение "зайчика" на самолет осуществляется в соответствии с инструкцией, нанесенной на обратной стороне зеркала.

Сигнальный краситель - порошок, который при попадании в воду образует днем большое желто-зеленое, а ночью ярко-зеленое флюоресцирующее пятно, хорошо видимое с воздуха. С помощью его можно окрашивать также снег, для чего порошок необходимо распылить на снегу. С помощью красителя на снегу можно наносить различные знаки.

Приложение 11

ТИПОВАЯ СХЕМА СВЯЗИ ОПОВЕЩЕНИЯ РАСЧЕТОВ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ АЭРОПОРТА



Приложение 12

(ДСП по заполнению)

ЖУРНАЛ
УЧЕТА АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Дата и время происшествия	Место происшествия	Тип и принадлежность воздушного судна	Характер происшествия (поломка, пожар, авария и т.д.)	Время							Время ликвидации аварии	Время задержки эвакуации	Аэропорт при закрытии		Сведения о людях			Помощь, оказанная пострадавшим
				объяснения	оповещения	прибытия	прибытия	начала	поисков	окончания			количество	количество	на борту	количество	погибло	
Пример заполнения																		
15.10.85 19.00 ч	0,5 км зап.	ТУ-154 УУГА	Поломка пе-	19.01	19.03	19.10	19.30						4	3	100	100	12	Пострадавшие

посадка ВС.

2. На аэродроме должны быть пожарные автомобили (ПА), рекомендованные для тушения пожаров на ВС.

Количество ПА, находящихся в боевой готовности, огнетушащих составов, находящихся на этих ПА, и суммарная производительность подачи составов, обеспечивающие уровень требуемой пожарной защиты для ИВПП должны быть не менее приведенных в таблице 2.

Таблица 2

Категория УТПЗ ИВПП	Количество ПА, шт.	Количество огнетушащих составов, кг	В том числе пенообразователя, кг	Суммарная производительность подачи, кг/сек.
1	1	800	55	6
2	1	1700	120	14
3	1	2600	180	20
4	2	8000	500	64
5	2	12000	840	80
6	3	15200	1060	100
7	3	24000	1680	133
8	4	32500	2160	180
9	5	41000	2370	226

Общее количество ПА, огнетушащих составов и суммарная производительность их подачи на аэродроме должна обеспечивать УТПЗ для каждой ИВПП.

3. Время разворачивания в любой точке каждой ИВПП первого пожарного автомобиля (из количества, установленного по табл. 2) не должно превышать 3-х минут, а последующим - 4-х минут от момента объявления пожарно-спасательным расчетам сигнала тревоги до момента начала подачи огнетушащего состава.

4. Каждый пожарный автомобиль должен быть укомплектован:

пожарно-техническим оборудованием (пожарные рукава, ручные пожарные стропы, генераторы пены); средствами для обеспечения эвакуации людей из аварийного ВС (лестница, устройство для резки обшивки фюзеляжа, ножи для резки привязных ремней);

средствами для индивидуальной защиты личного состава пожарно-спасательных расчетов (дыхательные аппараты, каски, теплозащитные костюмы);

шанцевым инструментом (лом, пожарный топор, лопата, кувалда).

5. На аэродроме должен быть, по крайней мере, двухкратный резерв пенообразователя по отношению к количеству, указанному в таблице 2 и не менее двух пунктов для повторных заправок ПА водой.

6. Пожарные автомобили должны размещаться в здании аварийно-спасательной станции (станций).

7. На АСС (по крайней мере, на одной) должны быть предусмотрены наблюдательные пункты для обеспечения наблюдений за взлетом и посадкой ВС на каждой ИВПП. Наблюдательные пункты (пункт долины) быть оснащены оптическими приборами для наблюдения.

8. На аэродроме должен быть пункт централизованного наблюдения, оборудованный:

телефонной связью от АТС аэропорта с выходом на городскую телефонную сеть;

прямой телефонной или радиосвязью с пунктом связи пожарной охраны МВД СССР;

радиосвязью с аэродромами ПА;

радиосвязью с транспортным средством (автомобилем) для обеспечения руководства аварийно-спасательными работами.

9. Аварийно-спасательные станции должны быть оборудованы:

прямой связью с диспетчерскими пунктами УВД (старта, руления, посадки);

прямой связью между зданиями АСС;

звуковой сигнализацией тревоги. Возможность включения сигналов тревоги должна быть обеспечена с диспетчерских пунктов УВД (старта, руления, посадки), с пункта централизованного наблюдения и наблюдательных пунктов АСС.

10. На аэродромах, имеющих ИВПП 6 - 9 категорий по УТПЗ, должны быть устройства, рекомендованные для покрытия ИВПП пеной.

Устройства для покрытия ИВПП пеной, в зависимости от типов эксплуатируемых на данном аэродроме самолетов, должны обеспечить нанесение на ИВПП пенной полосы, имеющей размеры не менее приведенных в таблице 3. Устройства должны обеспечивать нанесение пенной полосы за время, не превышающее 10 мин. от начала подачи пены.

Таблица 3

РАЗМЕРЫ (МИНИМАЛЬНЫЕ) ПЕННЫХ ПОЛОС

Размеры	Тип самолета			
	2-моторные винтовые	2 - 3-моторные с ГТД	4-моторные винтовые	4-моторные с ГТД
Толщина, см	5	5	5	5
Длина, м	600	750	750	900
Ширина, м	12	12	24	24

11. На аэродроме должны быть санитарные автомобили (автомобиль), оснащенные аварийными

медицинскими укладками с перевязочным материалом, рассчитанным на одну четвертую часть пассажироместности самого крупного ВС, использующего аэродром, и носилками.

12. Аэродром, где взлет и посадка производятся над водным пространством (море, крупное озеро и водохранилища), должен быть обеспечен плавучими транспортными средствами (катера и моторные лодки), укомплектованными оборудованием для связи (с руководителем аварийно-спасательных работ) и освещения, групповыми или индивидуальными плавсредствами в количестве, соответствующем пассажироместности самого крупного ВС, использующего аэродром (обеспечение плавучими транспортными средствами допускается по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями).

13. На аэродроме должно быть транспортное средство повышенной проходимости (с учетом географических и погодо-климатических условий аэродрома), оборудованное УКВ и КВ радиостанциями, для проведения поисково-спасательных работ, доставки поисково-спасательной группы и аварийно-спасательного снаряжения (на аэродромах класса Г, Д, Е обеспечение транспортным средством повышенной проходимости допускается по планам взаимодействия с другими организациями и предприятиями).

14. На аэродроме должно быть транспортное средство (автомобиль) повышенной проходимости, оборудованное средствами связи и громкоговорящей установкой, для обеспечения руководства аварийно-спасательными работами на аэродроме и связи со службой УВД, пожарными автомобилями, пунктом централизованного наблюдения и экипажем ВС, терпящего бедствие.

Приложение 16

**НОРМАТИВЫ
ВРЕМЕНИ, НЕОБХОДИМОГО ДЛЯ ЭВАКУАЦИИ САМОЛЕТОВ**

Краткое содержание операций и мероприятий	Продолжительность операции при эвакуации, ч, мин.										
	Ил-62 Ту-154	Ил-18 Ту-134	Ан-12	Ан-24 Ан-26 Ан-30	Як-40	Ан-28 (Ан-2)	Л-410	Як-42	Ил-76Т	Ил-86	Ил-96
1. Выкаты-вание за пределы ВПП, РД на сухой твердый грунт	1.35 - 2.00	1.30 - 1.50	1.30 - 1.50	1.20 - 1.35	1.20 - 1.35	0.50 - 1.10	0.50 - 1.10	1.30 - 1.50	2.20 - 2.50	2.25 - 2.55	2.25 - 2.55
2. Выкаты-вание на деформируе-мый влажный грунт	2.30 - 3.00	2.15 - 2.50	2.15 - 2.55	1.55 - 2.25	1.55 - 1.25	1.20 - 1.50	1.20 - 2.50	2.15 - 2.50	8.10 - 9.10	10.00 - 12.00	10.00 - 12.00
3. Повреж-дение авиашин или конструкций колес передней опоры	1.00 - 1.20	1.00 - 1.10	1.00 - 1.15	0.30 - 0.45	0.30 - 0.40	0.20 - 0.25	0.20 - 0.25	1.00 - 1.10	1.40 - 2.10	1.50 - 2.40	1.50 - 2.40
4. Повреж-дение авиашин или конструкций	1.20 - 1.40	1.10 - 1.30	1.00 - 1.30	0.40 - 0.50	0.40 - 0.50	0.30 - 0.35	0.30 - 0.35	1.10 - 1.30	1.40 - 2.30	2.00 - 3.00	2.00 - 3.00

колес основной опоры												
5. Повреж- дение (невывпуск) передней опоры	2.20 - 3.40	2.00 - 3.00	2.00 - 3.00	1.30 - 1.10	1.20 - 1.40	1.00 - 1.30	1.00 - 1.30	2.00 - 3.00	3.30 - 5.50	3.30 - 5.30	3.30 - 5.30	
6. Повреж- дение (невывпуск) основной опоры	5.00 - 6.30	3.00 - 4.30	3.00 - 4.30	2.30 - 3.30	2.30 - 3.30	2.00 - 3.00	2.00 - 3.00	3.00 - 4.30	7.30 - 9.40	8.10	8.10	
7. Повреж- дение (невывпуск) всех опор самолета	8.00 - 10.00	6.00 - 8.00	6.00 - 8.00	3.30 - 5.30	3.30 - 3.30	3.00 - 4.00	3.00 - 4.00	6.00 - 8.00	12.00 - 14.00	13.00 - 15.00	13.00 - 15.00	

Примечания: 1. Первая цифра - время эвакуации в благоприятных условиях (светлое время суток, сухая погода), вторая цифра - при неблагоприятных условиях (ночное время, дождь, снегопад и т.д.).
2. В данные нормы не вошло время, необходимое для полного слива топлива.

Приложение 18

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ

Самолеты и вертолеты, привлекаемые к поисково-спасательным работам, оборудованы поисковой радиотехнической аппаратурой АРК-У2 или АРК-УД.

Для выполнения спасательных работ самолеты имеют устройства для сбрасывания на парашютах грузов, а вертолеты - оборудование для подъема пострадавших людей с воды и суши на режиме висения.

Основными характеристиками, определяющими эффективность поисковых самолетов и вертолетов, являются:

- ширина полосы обследования (ΔL);
- поисковая производительность (N);
- максимальная площадь обследования (S обс. макс.).

Ширина полосы обследования определяется дальностью действия (Д) поисковой аппаратуры по сигналам радиомаяков или аварийных радиостанций и коэффициентом (К), учитывающим величину перекрытия соседних полос обследования, который зависит от точности самолетовождения.

Ширина полосы обследования вычисляется по формуле:

$$\Delta L = 2DK, (1)$$

где К можно приближенно принять равным 0,75.

Под поисковой производительностью самолетов и вертолетов принимается площадь суши или водной поверхности, которую самолет (вертолет) может обследовать с помощью поисковых радиотехнических средств в течение одного часа.

Поисковая производительность определяется по формуле:

$$N = V \Delta L, (2)$$

где V - истинная скорость горизонтального полета.
Максимальная площадь обследования определяется по формуле:

$$S \text{ обл. макс.} = NT \text{ макс.}, (3)$$

где T макс. - максимальная продолжительность горизонтального полета самолета (вертолета).
Площадь обследования определяется по формуле:

$$S \text{ обл.} = NT \text{ обл.} = N (T \text{ макс.} - T) = N (T \text{ макс.} - \frac{2R}{V}), (4)$$

где T - время, потребное на полет самолета (вертолета) от аэродрома до района поиска и обратно;
T обл. - время обследования;
R - радиус полета до района поиска.

Характеристики, определяющие эффективность поисковых самолетов и вертолетов, приведены в табл. 1.

Таблица 1

ПОИСКОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВЕРТОЛЕТОВ И САМОЛЕТОВ

Тип самолетов, вертолетов	Рекомендуемая высота полета, м (при р/т поиска)	Рекомендуемая истинная скорость (V), км/ч	Варианты заправки топливом, кг	Максимальный радиус полета с 10% запасом топлива, км	Дальность действия (Д) АРК-У2 по Р-855УМ, км	Ширина полосы обследования (дельта L), км	Поисковая производительность (N), кв. км/час
1	2	3	4	5	6	7	8
Ми-26	1000	255	9220	435	25	37,5	9,4 x 10 ³
Ми-8МТ	500 - 1000	225	1420 2140 2860	215 327 445	15	22,5	4,9 x 10 ³
Ми-14ПС	500 - 1000	220	2946 3331	410 450	15	22,5	4,9 x 10 ³
КА-27ПС КА-32Т	500 - 1000	220	2600	470	15	22,5	4,9 x 10 ³
Ил-76ИС	8000	750	79000	3500	90	235	101 x 10 ³
Ан-12БП	8000	550	14600 22050	1635 2795	90	135	74 x 10 ³
Ан-72ПС	6000	550	13000	2000	65	97,5	53 x 10 ³

Ан-24ПРТ	6000	450	4800	1220	65	97,5	43,5 x 10 ³
Ан-2	2000	180	900	665	30	45	7,7 x 10 ³

Примечания. 1. Максимальный радиус полета приведен для штилевых условий, а также для высот, скоростей и заправки топливных баков, указанных в таблице.

2. Величины D , ΔL и N определены для среднепересеченной местности в районе поиска. При поиске над горной и лесистой местностью величины D , ΔL и N могут уменьшаться в 1,5 - 2 раза.

3. При поиске самолетами и вертолетами, оборудованными аппаратурой АРК-УД, величины D , ΔL и N увеличиваются в 1,5 - 2 раза.

Зная площадь района поиска (S поиска) и определив площадь обследования одним самолетом, можно рассчитать необходимый наряд самолетов (n) для обследований всего района поиска данным типом самолета за минимальный срок:

$$n = \frac{S_{\text{поиска}}}{S_{\text{обсл.}}}, \quad (5)$$

При проведении поисково-спасательных работ ночью привлекаются вертолеты МИ-8Т (МТ), оборудованные двумя дополнительными фарами типа ПРФ-4, которые обеспечивают освещение местности с высоты 150 м и посадку на необозначенные площадки.

Приложение 19

ПЕРЕЧЕНЬ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ИМУЩЕСТВА, СНАРЯЖЕНИЯ И СРЕДСТВ ПОИСКА

А. Специальная поисково-спасательная техника

Тип	Наименование	Назначение	Основные характеристики								Поисково-оборудование
			максимальная скор., км/ч	запас хода, км	экипаж, чел.	размеры, мм	масса, кг	кол-во пассажиров, чел.	полезная нагрузка, кг	авиа-транспортбельн.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ГТ-ПС	Гусеничный снегоболотный транспортер-тягач в поисково-спасательном варианте	Для поиска и эвакуации в труднодоступной местности членов экипажа и	50	400	1	5390 x 2582 x 2100	4510	6	600	Ан-12 Ми-6	НКПУ Р-855УМ Р/ст "Бак-5" Ки-13

"Барс"	Малый авиатранспорт-амфибийный поисково-спасательный катер	пассажиров ВС, потерпевших бедствие Для поиска и обнаружения членов экипажа и пассажиров ВС, потерпевших бедствие, оказания им помощи и эвакуация на внутренних водоемах, мелководье и болотистой местности	40	200	2	7100 x 3950 x 1920	2100	5	300	Ан-12 Ми-6	АРК-УД НКПУ Р/ст "Бак-5ш" Ки-13
А-ЗПС	Аэросани-амфибия в поисково-спасательном варианте	Для проведения поисково-спасательных работ в условиях бездорожья	100	500	1	6100 x 2160 x 1800	1720	3	380	Ан-12 Ми-6	Р-860 Р-809 Р-855 УМ НКПУ

Продолжение приложения 19

Б. Средства для десантирования спасательного снаряжения и специальных грузов

Наименование	Масса десантируемого груза, кг	Масса пустого устройства, кг	Габаритные размеры	Высота десантирования, м	Скорость полета ВС при десантировании, км/ч	Наличие светомаяка	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8
Парашютно-десантный мягкий мешок ПДММ-47 (УПДММ-47)	100	42,5	Д = 430 = 2080	1000 - 3000	350	имеется	
Мягкая тара МТ-002	30	20		100 - 3000	400	-"-	
Грузовой контейнер ГК-30У	32	4,3 + 5,5	460 x 490 x 310	8000	500	-	десантируется вместе с парашютистом-десантником
Парашютно-	300 -	9	1400 x	500 -	400	-	

грузовая система ПГС-500	500		1170 x 800	3000				
Парашютно-десантные универсальные ремни ПДУР-47	120	23,5	-	1000	400	имеется		
Парашютно-десантная система ПДСБ-1	200 - 275	10	-	300 - 8000	400	имеется		
Контейнер авиационный спасательный крупногабаритный КАСК-500	360 - 720	190	= 630 = 4300	300 - 1000	500	-"-		
Контейнер авиационный спасательный КАС-150	100	50	= 500 = 1700	200 - 500	500	-"-		
Контейнер авиационный спасательный КАС-90	65	30	= 450 = 1580	200 - 500	400	-"-		
Спусковое устройство роликосное Су-Р	100	11	-	45	-	-	для экстренного спуска спасателя с вертолета	

Продолжение приложения 19

В. Аварийные радиостанции и радиомаяки

Тип	Назначение	Основные характеристики							Примечание
		рабочая частота, МГц	мощность ПРД, Вт	чувствит. ПРМ, мкВ	дальность двусторонней р/связи, км Н = 1000 м	режим работы	время непрерывной работы, час.	масса, кг	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
УКВ радиостанция индивидуального пользования	Для ведения радиотелефонной связи члена экипажа, покинувшего	121,5	0,13	25	25 - 30	ТЛФ	60 при ведении р/связи, 24 в режиме "Маяк"	0,8 с источником питания "Прибой-2с"	для учебно-тренировочных целей радиостанции Р-855 с

Р-855УМ	ВС при аварии или вынужденной посадке, с поисковыми самолетами (вертолетами) и привода их к месту нахождения члена экипажа, а также для подачи сигналов бедствия								частотой излучения 114,583 МГц
УКВ радиостанция индивидуального пользования Р-855А1	---	121,5 243	0,1	10	40 - 50	ТЛФ	60 при ведении р/связи, 24 в режиме "Маяк"	1,8 с источником "Прибой-2с"	
КВ радиостанция группового пользования Р-851 "Коралл"	---	2,182 4,364 8,364	4	3 - 8	500	ТЛФ	12	12	источник питания с кадмиево-никелевых аккумуляторов типа КНП-
КВ радиостанция группового пользования Р-861 "Актиния"	---	2,182 4,182 8,364 12,546	4	3	800	ТЛФ ТЛГ	43	12	
УКВ автоматический радиомаяк "Комар-2м"	Для обеспечения привода поисковых самолетов (вертолетов), к месту (приводнения) приземления покинувшего ВС летчика при аварии	121,5	0,13	-	25 по ТЛФ приводу	ТЛФ	20	1,5	размещается в ранцах парашютов и НАЗах
УКВ автоматический радиомаяк Р-8355А2	---	121,5 243	0,1	-	25 по приводу	ТЛФ	36	0,8	
Переносный аварийный радиобуй АРБ-ПК	Для обозначения места аварии или катастрофы ВС и привода	121,5 406,025	0,1	-	40 - 50 по приводу	ТЛГ	24	1,5	

Автономный отстреливаемый радиобуй "Призыв-М"	поисковых самолетов (вертолетов) на место аварии Для обозначения места аварии или катастрофы ВС на море путем автоматического отделения радиобуя по сигналу от анализатора аварийной ситуации	121,5 243	0,25	-	40 - 50 по приводу	ТЛГ	24	7
---	--	--------------	------	---	--------------------	-----	----	---

Примечания: 1. Дальность двусторонней радиосвязи и обеспечение при поисковых самолетов (вертолетов) даны при нахождении аварийных радиосредств на земле (воде).

2. Режим работы ТЛФ - телефонный
ТЛГ - телеграфный.

Продолжение приложения 19

Г. Радиотехнические средства поиска

Тип	Диапазон частот, МГц	Дальность пеленгации, км ----- высота полета, м	Инструментальная погрешность, град.	Точность выхода, м		Масса, кг
				по курсу	по дальности	
1	2	3	4	5	6	7
Самолетный автоматический радиокompас АРК-У2 с приемником Р-852	100 - 150	15/500 25 - 35/1000 45 - 60/3000 70 - 90/7000	+/- 3	+/- 200	500 - 700	13
Самолетный автоматический УКВ радиокompас АРК-УД	114,167 114,333 114,583 121,5 123,1 124,1 243	25 - 35/500 50 - 60/500 80 - 95/3000 120/7000	+/- 3	+/- 200	500 - 700	20
Самолетный автоматический КВ радиокompас Юр-26	2 - 20 11 фикс.	10 - 70/1000 30 - 80/3000	+/- 3	+/- 200	-	24,2

Продолжение приложения 19

Д. Аварийно-спасательные плавсредства

Тип	Наименование	Назначение	Масса, кг	Кол-во секций (камер), шт.	Температура использования, °С	Время наполнения от баллона, мин.	Наличие подъемных приспособлен.	Комплектация	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
САЖ-43П	Спасательный авиационный жилет	Индивидуальный для поддержания человека на плавучести	1,5	3	-30 +45	-	-	Жилет, пакет с сигнальным красителем	
АЖЛ-49	Авиационный жилет-лодка	"-"	5,5	3	-30 +50	-	-	Жилет, лодка МЛАС-1 "ОБ"	Возможно применение без лодки
АСЖ-58	Авиационный спасательный жилет	"-"	2,0	2	-30 +50	до 0,5	есть	Жилет, углекислотный баллончик, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, сигнальное зеркало, свисток, сигнальный краситель, подъемный строп, карабин	
АСЖ-63П	Авиационный спасательный жилет	"-"	0,95	2	-15 +30	до 0,5	-	Жилет, углекислотный баллончик, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, свисток	
АСП-74	Авиационный спасательный пояс	"-"	1,3	2	-30 +50	0,5	есть	Пояс, конверты с поплавками и углекислотными баллончиками, регулировочная лямка, мягкая петля	
МАЛС-1 "ОБ"	Лодка авиационная спасательная одноместная	"-"	3,5	1	-30 +50	1 - 3	-	Лодка, углекислотный баллон, мех ручной, плавучий якорь, черпак для воды, аварийные	Изготавливается 8 размеров

ПСК-1	Плот спасательный	-"-	3,0	1	-30	1 - 1,5	-	пробки Плот, углекислотный баллон, мех ручной, плавучий якорь, губка для удаления воды	
МСК-5	Морской спасательный комплект	Индивидуальное снаряжение ЛС	10,5	1 камера на капюшоне и 2 поплавка на туюловище (АСП-74)	Обеспечивает жизнедеятельность на плавучести при температуре воды 0 °С и выше, волнение моря до 5 баллов и температура воздуха до -15° не менее 12 часов	0,5	есть	Защитный шлем, кислородная маска, защитный, водозащитный и тепло-вентилирующий комбинезоны, теплозащитные чулки, ботинки, гермоперчатки, укладки с поплавками АСП-74, сигнальный патрон ПСНД, нож авиационный, сигнальный краситель, имеется карман для р/с Р-855УМ	
ВМСК-4	Высотный морской спасательный комплект	-"-	11,9 - 13,8	2 поплавка АСП-74	-"-	0,5	есть	Гермошлем или защитный шлем с кислородной маской, высотный компенсирующий (ВКК) или противоперегрузочный (ПНК) костюм, компенсирующие перчатки и носки, ботинки, морской костюм, поплавки АСП-74 в укладке, теплозащитный комбинезон с теплозащитными чулками, гермоперчатками, нож авиационный	изготавливается 8 размеров
УГК-4	Универсальный гидрокомбинезон	Индивидуальное снаряжение спасателя, позволяет проводить	11	-	-30 +40	-	-	Комбинезон, подшлемник, перчатки, маска, ласты	изготавливается 10 размеров

ГКД	Гидрокомбинезон десантника	надводные и подводные работы (при наличии акваланга) Индивидуальное снаряжение спасателя, позволяет проводить эвакуационные работы на воде	7 - 7,3	2	-30 +40	-	-	Куртка, брюки, перчатки, камера плавучести, разъемное кольцо, жгут, кольцо жесткое, свисток, аварийный, поисковый электроогонь АПЭ-65	изготавливается 2 размера
ЛАС-5М-3	Лодка авиационная спасательная 5-местная	Групповое спасательное средство. Предназначена для спасения экипажа (пассажиров) ВС	32	4	-30 +50	4 - 5	-	Лодка, углекислотный баллон, парус, надставка для весла, 3 весла, черпак, плавучий, якорь, аварийный запас в мешке, соединительный конец, мех ручной, аварийные пробки, аварийная радиостанция	
ПСН-6А	Плот спасательный надувной авиационный 6-местный	-"-	86	2	-30 +66	2 - 3	-	Плот со снаряжением, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, плавучий якорь, мех ручной, нож плавающий, черпак для воды, губка, аварийные пробки, контейнер с аварийным запасом, мешок со снаряжением, кольцо плавучее спасательное с линем, аварийная радиостанция	
ПСН-6АК	Плот спасательный надувной авиационный 6-местный	-"-	40,5	2	-60 +70	1	-	Плот, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь	

СП-12	Спасательный плот 12-местный	-"-	65	3	-30 +50	3,5	-	АПЭ-65, якорь плавучий, черпак, аварийные пробки, аварийный запас в чехле, кольцо плавучее с линем, аварийный радиомаяк "Комар-2МП" Плот, система газонаполнения, ручной мех, плавучий якорь, мягкий баллон для воды, 2 весла, соединительный конец, 11 мешков для дополнительного снаряжения, аварийный запас, аварийная радиостанция
ПСН-20А	Плот спасательный надувной авиационный 20-местный	Групповое спасательное средство. Предназначено для спасания экипажа (пассажиров) в случае вынужденной посадки ВС на воду	180	2	-30 +66	3	-	Плот, система газонаполнения, плавучий якорь, мех ручной, нож плавающий, черпак с губками, кольцо плавучее с линем, мешок с электрооборудованием, 2 контейнера с аварийным запасом, аварийные пробки, аварийная радиостанция
ПСН-20АК	-"-	-"-	82	2	-60 +70	1	-	Плот, система газонаполнения, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, якорь плавучий, черпак, аварийные пробки, аварийный запас в чехле, кольцо плавучее с линем, аварийный радиомаяк "Комар-2МП"
ПСН-25/30	Плот спасательный надувной 25 -	-"-	72	4	-30 +68	1	-	Плот, система газонаполнения, кольцо плавучее с

	30-местный							линем, мешок со вспомога- тельным снаряжением, аварийный запас в чехле, аварийный поисковый электроогонь АПЭ-65, плавающий якорь, черпак
--	------------	--	--	--	--	--	--	--

Продолжение приложения 19

Е. Комплектация носимых аварийных запасов

Комплектация	НАЗ-У	НАЗ-7	НАЗ-7БМ (БС)	НАЗ-8	НАЗ-8Б	НАЗ-7М	НАЗ-7МБ	НАЗ-И
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Средства радиосвязи и сигнализации								
Автоматический радиомаяк "Комар-2М" с батареей "Прибой-2с"	- к-т	-	-	1	1	1	1	-
Радиостанция Р-855УМ с батареей "Прибой-2с"; к-т	1 (размещ. в кармане обмундир.)	1	1	-	-	-	-	1
Переходный кабель, шт.	-	1	-	-	-	-	-	1
Патрон сигнальный ПСНД, шт.	2	ПСНД-1 шт. или	-	1	1	-	2	2
15 мм сигнальные патроны с приспособлением для отстрела, к-т	-	15 мм СП-1 к-т	1	1	1	1	1	1
Свисток, шт.	1	1	1	1	-	-	-	-
Сигнальное зеркало, шт.	1	1	-	1	-	1	1	1
Сигнальный краситель, упаковка (крепится к плавсредству)	-	1	-	1	-	1	-	-
Медицинская аптечка, к-т	1	1	1	1	1	1	1	1

Лагерное снаряжение								
Спички ветроустойчивые, шт.	20	10	20	30	20	20	20	10
Сухое горячее, г	45	45	45	45	-	45	-	-
Рыбснасть в коробке, к-т	-	1	-	1	-	-	-	-
Компас, шт.	1	1	1	1	1	-	-	1
Нож-мачете, шт.	-	-	-	1	1	1	1	-
Нож авиационный (размещается в кармане летного костюма), шт.	1	1	1	1	1	1	-	-
Светофильтр, шт.	-	1	1	1	1	1	1	1
Пила	-	1	-	-	-	-	-	-
проволочная, шт.	-	-	-	-	-	-	-	-
Консервный нож, шт.	-	1	1	1	-	-	-	-
Накомарник, шт.	-	-	-	1	-	-	-	-
Фонарь ФМ-1 с батареями	-	1	1	1	-	-	-	-
			(только в НАЗ-7ВМ)					
Запасные батареи к фонарю ФМ-1, шт.	-	-	-	2	-	-	-	-
Приспособление для сбора дождевой воды (полиэтиленовая пленка), шт.	-	-	-	1	-	-	-	-
Фляга	-	1	-	1	-	-	-	-
полиэтиленовая для воды (в чехле), шт.	-	-	-	-	-	-	-	-
Шапочка теплозащитная, шт.	-	-	-	1	-	-	-	-
Памятка по выживанию, брошюра	-	1	1	1	1	1	1	-
Лодка спасательная МЛАС-1 "ОБ" или плот ПСН-1, шт.	1	1 (в морском варианте)	-	1	1	1	-	-
Лыжи-снегоступы, пар	-	1 (в север. варианте)	-	-	-	-	-	-
Химический опреснитель ХО-2	-	2 к-та на 3,5 л воды (в морском варианте)	-	-	-	-	-	-
Продуктовый запас								

Фляги (бачки) с водой	1 шт. на 0,7 л	2 шт. по 1,5 л (в пустынь. варианте)	1 шт. на 1,5 л	1 шт. на 0,9 л и 1 шт. на 0,8 л	1 шт. на 1,8 л	1 шт. на 1,5 л (в варианте 2)	2 шт. по 0,5 л	1 шт. на 0,5 л
Карамель леденцовая, г	-	-	-	-	120	1020 (в варианте 1)	120	-
Консервы мясные, г	-	400	200	400	-	-	-	-
Сахар-рафинад, г	300	630	-	810	-	-	-	-
Соль, г	60	60	60	60	60	-	60	-
Оружие и боеприпасы								
Ружье с боеприпасами 16 - 12 калибра	1	1	1	1	1	1	1	1

- Примечания: 1. Носимый аварийный запас НАЗ-И предназначен для летного состава вертолетной авиации и размещается поверх летного обмундирования.
2. НАЗ-7БМ (НАЗ-7БС) комплектуется в ранце НАЗ-7.
3. НАЗ-7МБ комплектуется в ранце НАЗ-7М с дополнительным чехлом, пришнурованном к ранцу НАЗа.
4. НАЗ-8Б комплектуется в ранце НАЗ-8.
5. При использовании НАЗ-7 с парашютной системой ПС-М серии 4 в комплект аварийного запаса дополнительно укладывается нож-мачете в чехле.

Приложение 20

**ПРИМЕРНОЕ СОДЕРЖАНИЕ
КАРТЫ ПОИСКА ЭКИПАЖА И ПассаЖИРОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА,
ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ**

С началом проведения поисково-спасательных работ группа управления полетами готовит карту масштаба 1:500000, на которую наносит:

- маршрут полета воздушного судна, терпящего бедствие;
- расположение ближайших дежурных поисковых сил и средств;
- расположение необходимых для поиска радиотехнических средств;
- данные радиолокационной проводки, время потери радиосвязи, радиопеленги, запрашиваемые экипажем, терпящим бедствие;
- вероятный район бедствия (район поиска);
- маршрут полета самолета-ретранслятора;
- КДП, с которого осуществляется управление поисковыми силами и средствами;
- должность и фамилию руководителя поиска;

должность и фамилию руководителя полетов в районе поиска;
маршруты полетов поисковых самолетов (вертолетов);
маршруты движения наземных поисково-спасательных групп;
расположение медицинских пунктов;
дополнительные данные (время наступления темноты и рассвета, справочные данные);
результаты поиска.

Карту подписывает руководитель полетов (старший диспетчер) и утверждает командир (начальник) предприятия ГА.

Приложение 21

**ПОРЯДОК
ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЙОНА ПОИСКА, РАЗБИВКА ЕГО НА КВАДРАТЫ
И СПОСОБЫ ПОИСКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ТЕРпяЩИХ БЕДСТВИЕ**

**1. Порядок определения района поиска экипажей
воздушных судов, терпящих бедствие**

После принятия решения на поиск воздушного судна, терпящего бедствие, определяется район поиска, на территории которого наиболее вероятно его местонахождение.

В общем виде, когда нет дополнительных сведений, район поиска может быть определен следующим образом (рис. 3):

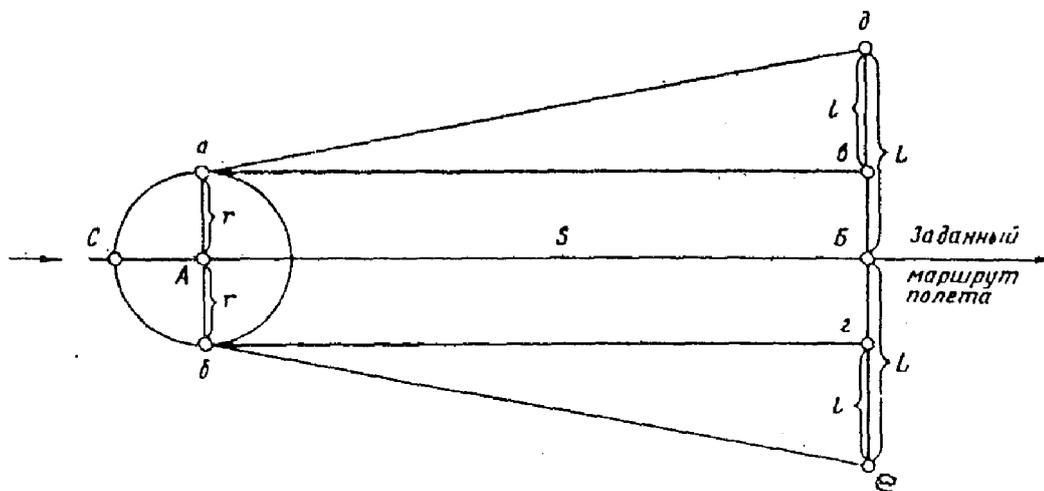


Рис. 3. Определение района поиска

а) на рабочей карте наносится участок (АБ) заданного маршрута полета воздушного судна, терпящего бедствие, от последней контрольной точки, при пролете которой с ним имелась связь (точка А), до следующей точки, в которую он не прибыл или в которой с ним не была установлена связь (точка В);

б) вдоль этого участка маршрута в масштабе карты наносится полоса шириной $\pm r$, равной величине ошибок определения места воздушного судна (бортовыми или наземными средствами) при полете точки А (полоса а, в, г, б);

в) из точки В перпендикулярно к линии маршрута откладываются отрезки Ве и Вд, равные максимальному боковому уклонению воздушного судна за время прохождения пути S; при этом $L = l \pm r$, где $l = ks$, k - постоянный коэффициент.

Величина $k = 0,02$, если воздушное судно, терпящее бедствие, было оборудовано панорамной

радиолокационной станцией обзора местности и другими радионавигационными приборами, и $k = 0,05$, если на этом воздушном судне указанных средств не было.

Полученная на карте фигура (а, д, е, б, с) и будет районом наиболее вероятного местонахождения воздушного судна, терпящего бедствие.

В случае нахождения терпящих бедствие членов экипажа и пассажиров в плавсредствах площадь района поиска увеличивается с учетом скорости дрейфа.

2. Порядок разбивки района поиска на квадраты

При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20 x 20 км согласно палетке с сеткой визуального поиска (рис. 4), при этом определяются квадраты первоочередного обследования. Маршруты поиска строятся из расчета обеспечения сплошного осмотра местности.

При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо:

- совместить продольную ось палетки с направлением полета воздушного судна, терпящего бедствие;
- совместить центр палетки с последней отметкой радиолокационной проводки (местом потери связи) воздушного судна, терпящего бедствие, или с характерным ориентиром на маршруте полета при отсутствии радиолокационной проводки (отсутствие сведений с места потери связи);
- пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки (рис. 5).

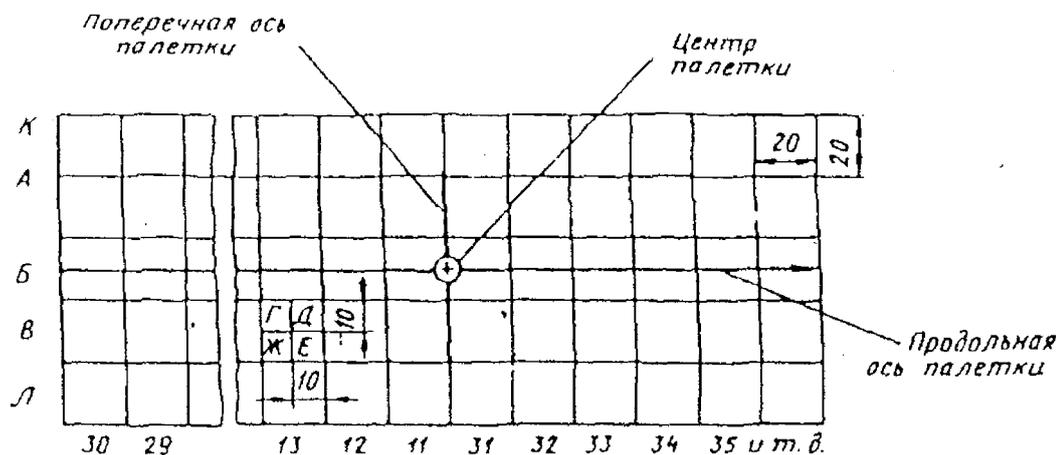


Рис. 4. Палетка с сеткой визуального поиска

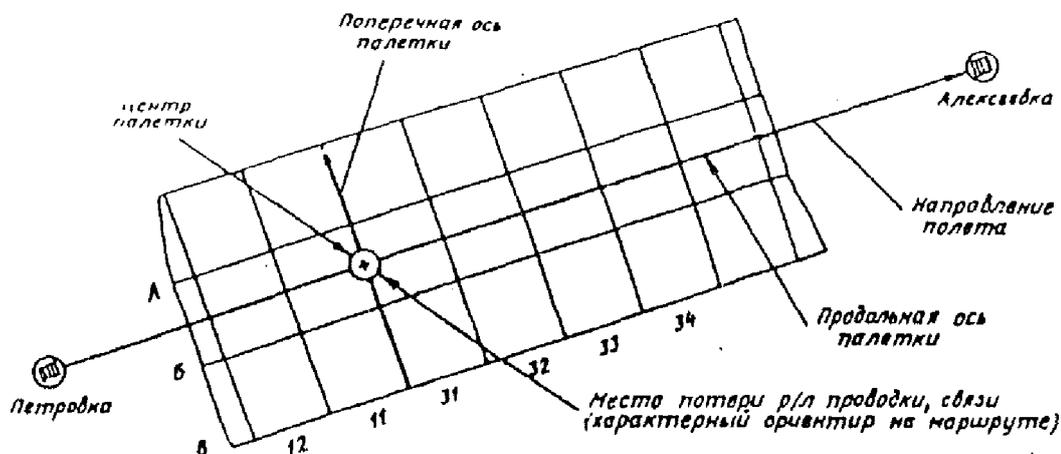


Рис. 5. Совмещение палетки с картой при поиске

воздушного судна на маршруте

- При визуальном поиске воздушного судна, терпящего бедствие в зоне пилотирования, необходимо:
- совместить центр палетки с центром зоны пилотирования на карте или с характерным ориентиром в зоне;
 - совместить поперечную ось палетки с направлением на север;
 - пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки (рис. 6).

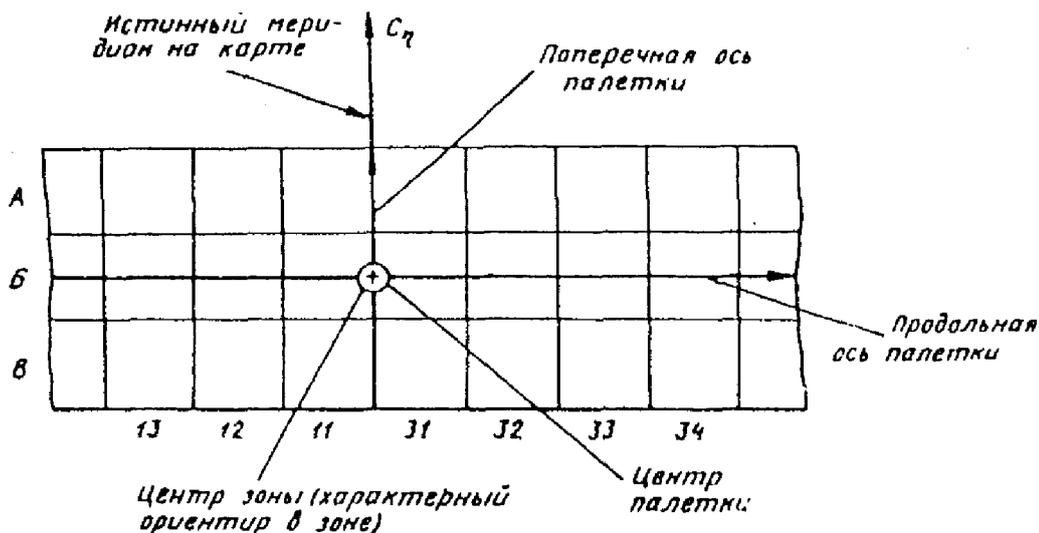


Рис. 6. Совмещение палетки с картой при поиске воздушного судна в зоне пилотирования

При обследовании полосы шире 60 км условные обозначения квадратов (К, Л и др.) согласовываются с вышестоящим пунктом управления и с ЦОПУ АПСС СССР в рабочем порядке.

При необходимости квадрат 20 x 20 км разбивается на 4 квадрата 10 x 10 км в соответствии с палеткой.

3. Способы поиска экипажей воздушных судов, терпящих бедствие

Поиск экипажей воздушных судов, терпящих бедствие, авиационными средствами может осуществляться следующими способами: "гребенка", "параллельное галсирование", "заданный маршрут" и "расширяющийся квадрат".

1. Поиск способом "гребенка" (рис. 7) применяется в целях просмотра большой площади в минимальное время и при наличии достаточного количества поисковых самолетов (вертолетов).

Указанный способ заключается в одновременном обследовании района поиска группой самолетов (вертолетов) 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 на больших удалениях от места базирования поисковых самолетов (вертолетов).

2. Поиск способом "параллельное галсирование" (рис. 8) применяется при недостаточном количестве имеющихся поисковых самолетов (вертолетов) и для обследования значительной площади.

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 (рис. 9).

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.

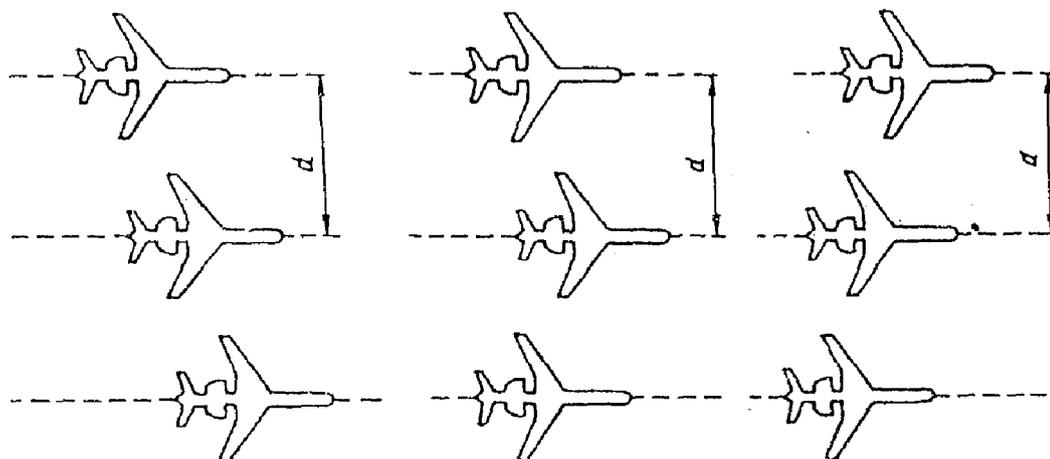


Рис. 7. Схема поиска способом "Гребенка"

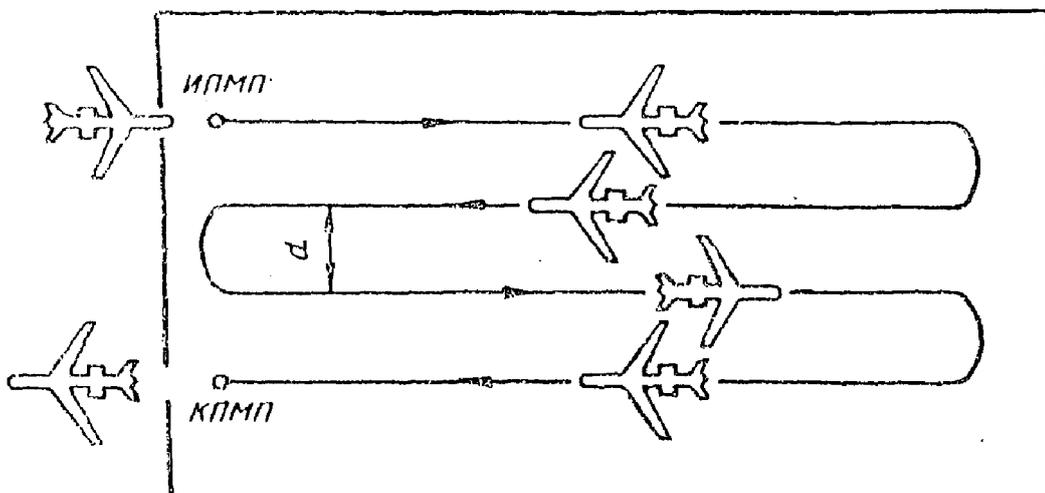


Рис. 8. Схема поиска способом "параллельное галсирование"
одиночным самолетом:

ИПМП - исходный пункт маршрута поиска;
КПМП - конечный пункт маршрута поиска

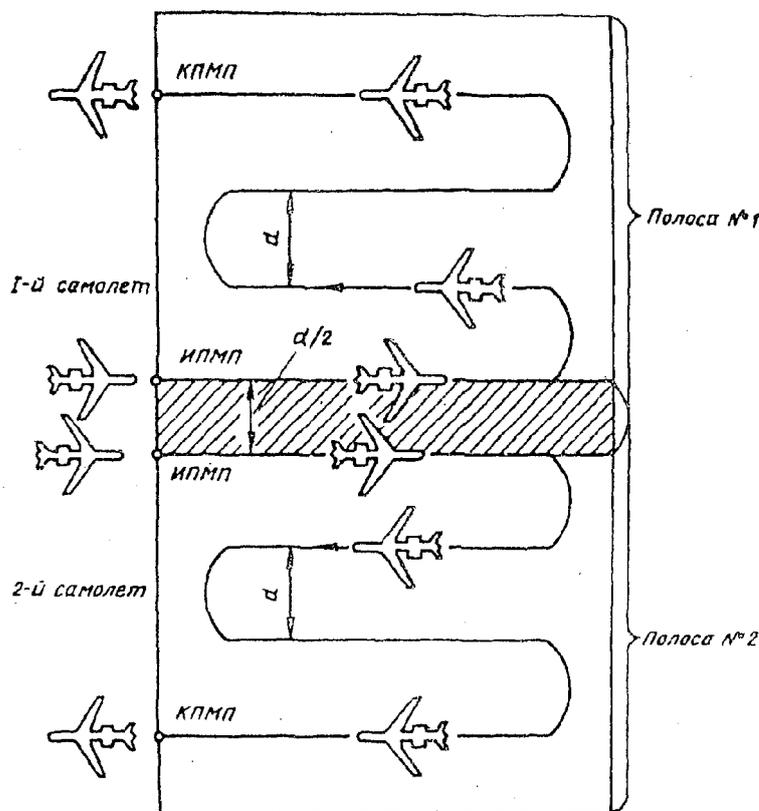


Рис. 9. Схема обследования двух полос района одновременно двумя самолетами способом "параллельное галсирование"

3. При поиске способом "заданный маршрут" (рис. 10) полет выполняется по линии заданного пути, проходящей вдоль участка маршрута воздушного судна, терпящего бедствие.

Способ применяется в случае, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0,5 - 0,7 дальности действия поисковой аппаратуры на заданной высоте полета и поискового самолета.

4. Поиск способом "расширяющийся квадрат" применяется, как правило, при наличии данных о месте бедствия воздушного судна.

Поиск состоит в обследовании одиночным самолетом (вертолетом) района вокруг известной точки, в котором предполагается нахождение терпящего бедствие экипажа (рис. 11).

Расстояние между соседними параллельными участками маршрута (d) должно гарантировать сплошной просмотр местности:

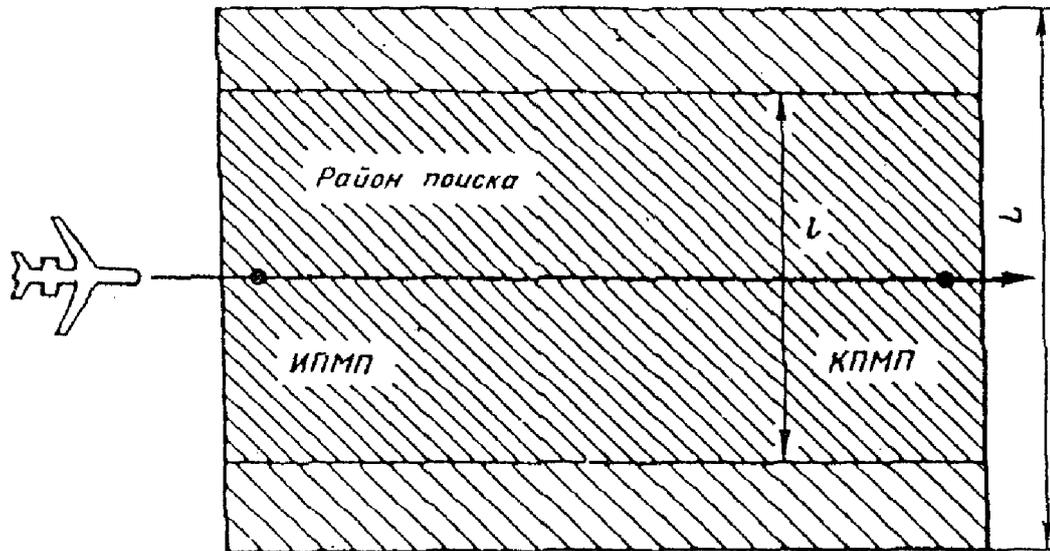


Рис. 10. Схема поиска способом "заданный маршрут":
ИПМП, КПМП - исходный и конечный пункты маршрута
поискового самолета соответственно:
L - ширина полосы захвата поисковой радиоаппаратуры;
l - ширина района поиска

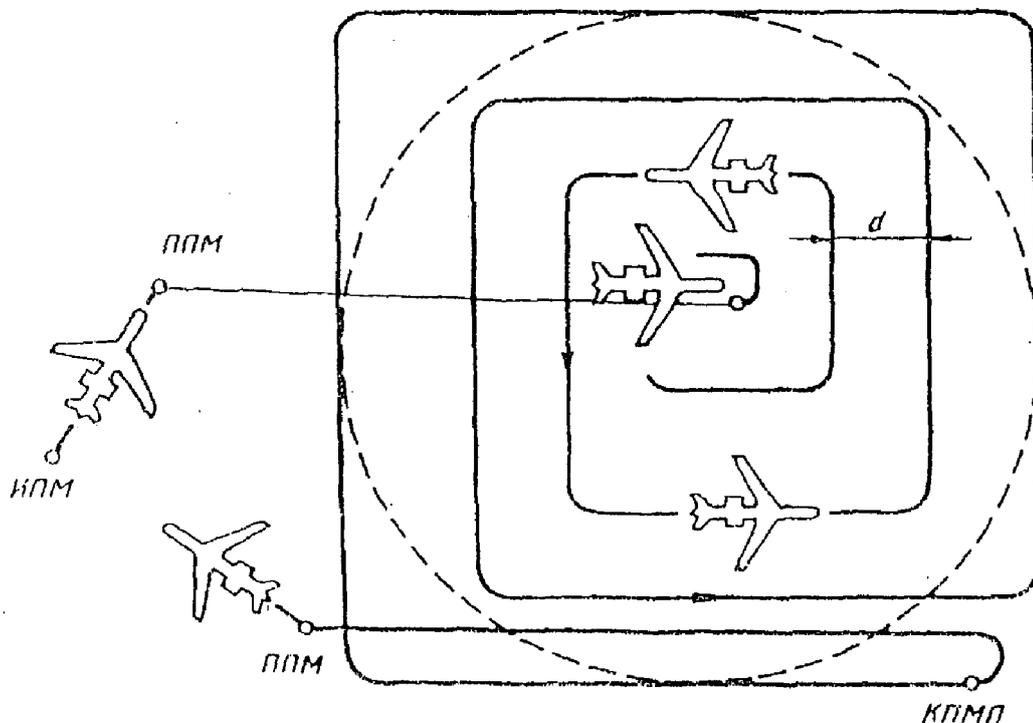


Рис. 11. Схема поиска способом "расширяющийся квадрат"

5. Поиск экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, поисковыми самолетами (вертолетами)

может выполняться с применением следующих радиотехнических средств:

- самолетной поисковой радиопеленгаторной аппаратуры (типа АРК);
- самолетных радиолокационных станций, имеющих специальную поисковую приставку (типа РПМС);
- самолетных бортовых УКВ радиостанций по уровню слышимости.

6. Поиск экипажей воздушных судов, терпящих бедствие, самолетами, оборудованными УКВ радиопеленгаторной аппаратурой, является основным методом поиска.

При обнаружении работы аварийно-спасательной радиостанции, убедившись в устойчивости индикации указателя курсовых углов радиостанции (КУР) самолетного УКВ радиопеленгатора, экипаж поискового самолета осуществляет привод самолета на указанную радиостанцию.

После пролета аварийно-спасательной радиостанции, что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180° , экипаж выполняет маневр (рис. 12) с расчетом повторного выхода на аварийно-спасательную радиостанцию на высоте полета, при которой обеспечивается визуальное обнаружение пострадавших. Снижение самолета с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полетов.

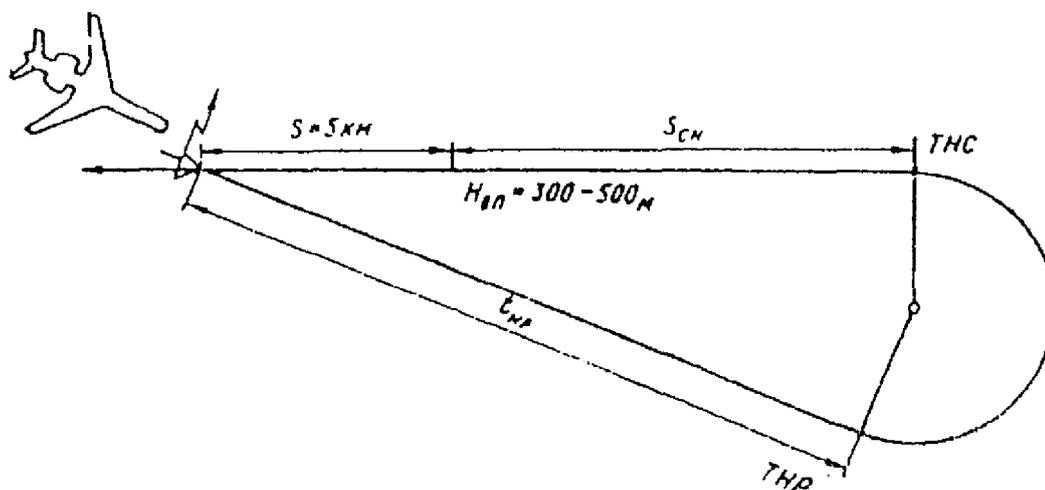


Рис. 12. Схема маневра для выхода на аварийную радиостанцию с использованием АРК:
ТНР - точка начала разворота;
ТНС - точка начала снижения

7. Поиск терпящих бедствие при наличии у них радиолокационных маяков-ответчиков производится самолетами, оборудованными радиолокационными станциями с приставками РПМС.

Обнаружив на индикаторе РЛС отметку сигналов аварийного радиолокационного маяка-ответчика, экипаж поискового самолета определяет азимут и удаление от него, а затем производит выход на радиомаяк. По разрешению руководителя полетов экипаж производит снижение самолета до безопасной высоты полета и осуществляет визуальный поиск терпящих бедствие.

8. Поиск терпящих бедствие с помощью самолетной бортовой УКВ радиостанции (при наличии у потерпевших бедствие аварийно-спасательной радиостанции) производится при отсутствии на борту самолета поисковой аппаратуры.

После выхода в район поиска экипаж самолета переключает бортовую УКВ радиостанцию на частоту приема сигнала аварийно-спасательной радиостанции и обследует местность одним из способов поиска, указанных в п. п. 1 - 4 настоящего приложения.

Через каждые 3 - 5 мин. полета экипаж вызывает терпящих бедствие на связь. В момент появления слышимости сигнала аварийной радиостанции самолет входит в зону ее действия и способом "треугольное" или "перпендикулярное галсирование" определяет место работы аварийно-спасательной радиостанции.

Определение места работы аварийно-спасательной радиостанции с помощью самолетной бортовой УКВ радиостанции способом "треугольное галсирование" осуществляется в следующем порядке (рис. 13).

В момент входа в зону слышимости сигналов аварийно-спасательной радиостанции отмечается время, наносится на карту место самолета (точка А) и продолжается полет с прежним курсом до момента выхода из зоны слышимости (точка В), которая также наносится на карту, и отмечается время выхода из зоны.

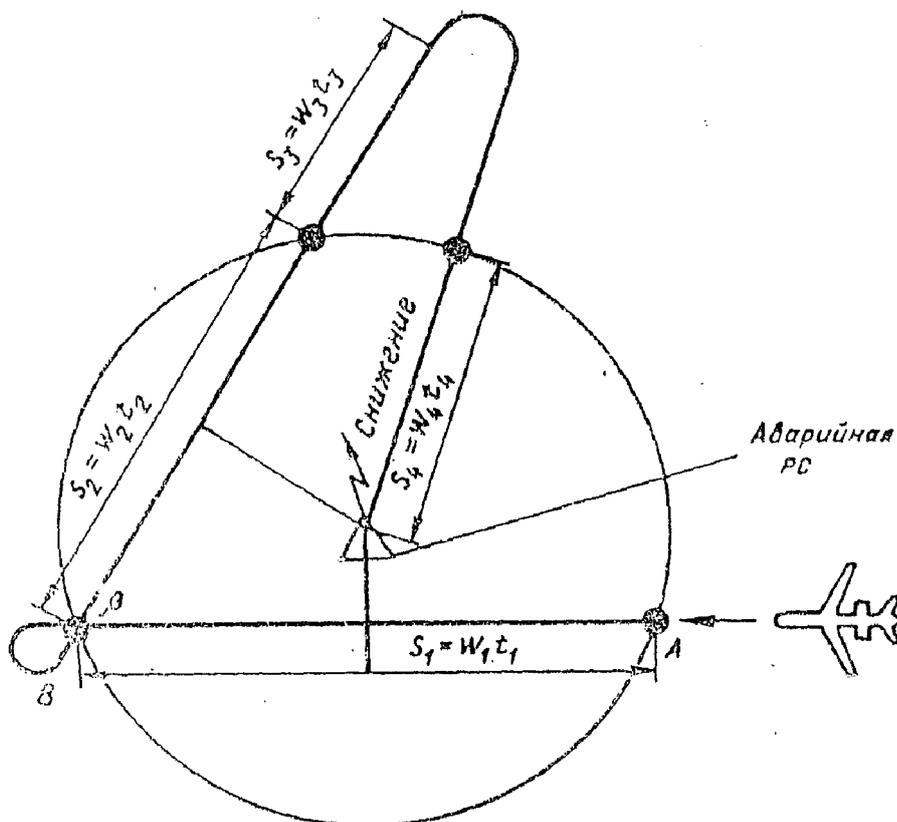


Рис. 13. Схема поиска способом "треугольное галсирование"

Определяется и прокладывается на карте путь

$$S_1 = W_1 t_1$$

где W - путевая скорость полета на участке АВ;

t_1 - время полета между точками А и В.

Выполняется разворот и берется новый курс, отличающийся от прежнего более чем на 90° (при развороте вправо) и менее чем на 270° (при развороте влево). На новом курсе полета в зоне слышимости сигналов аварийно-спасательной радиостанции определяется и наносится на карту путь S_3 . Через середины отрезков S_1 , S_2 проводятся перпендикуляры до взаимного пересечения.

Точка пересечения перпендикуляров является расчетным местом нахождения аварийно-спасательной радиостанции.

При отсутствии слышимости сигналов аварийно-спасательной радиостанции на новом курсе в течение 5 - 10 мин. следует возвратиться в исходную точку и взять другой курс, отличающийся от прежнего на 90° .

Соединить на карте расчетную точку нахождения аварийно-спасательной радиостанции (место терпящего бедствие) с местом самолета в данный момент и провести расчет полета к месту нахождения терпящего бедствие.

Определение места работы аварийно-спасательной радиостанции с помощью самолетной бортовой УКВ радиостанции способом "перпендикулярное галсирование" выполняется в следующем порядке (рис. 14).

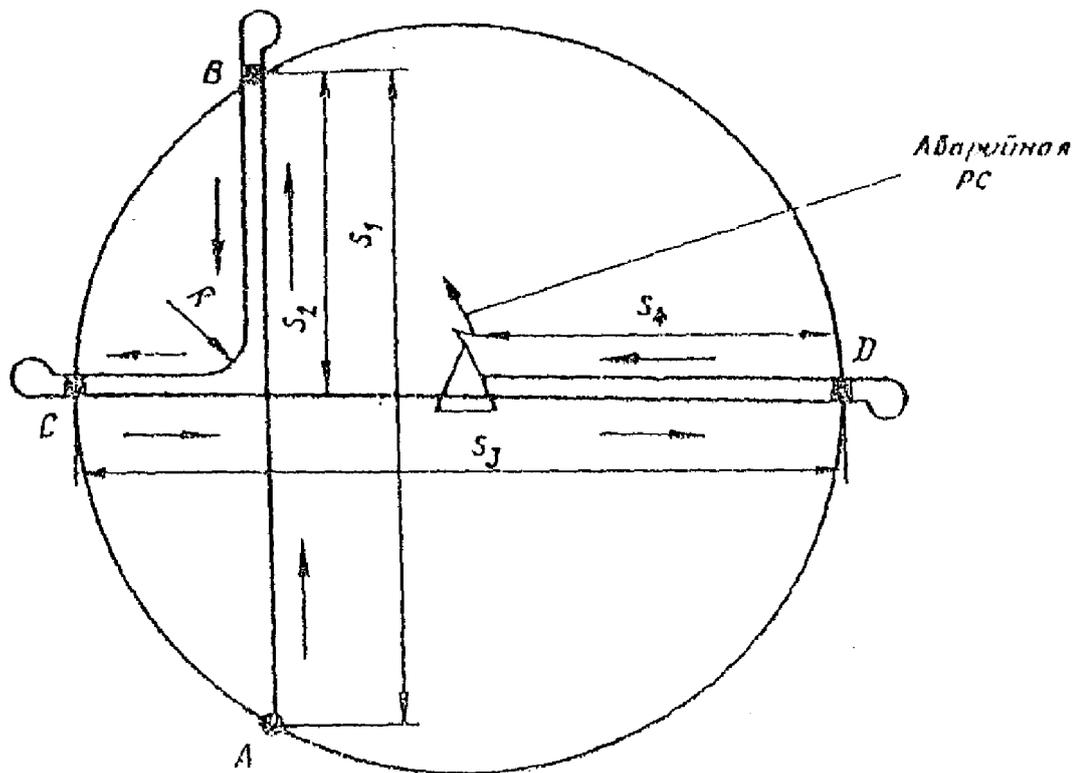


Рис. 14. Схема выхода на аварийную радиостанцию способом "перпендикулярное галсирование"

В момент входа в зону слышимости сигналов аварийно-спасательной радиостанции отмечаются место и время поискового самолета на карте (точка А) и продолжается полет до момента выхода из зоны слышимости (точка В). Прокладывается на карте путь. Выполняются стандартный разворот на обратный курс и проход этим курсом от момента входа в зону слышимости аварийно-спасательной радиостанции пути $S_2 = S_1 / 2$.

Полет контролируется по счислению пути. В конце пути с учетом радиуса разворота выполняется разворот вправо или влево на новый курс, отличный от предыдущего на 90° , и продолжается полет этим курсом до выхода из зоны слышимости аварийно-спасательной радиостанции (точка С).

В зоне слышимости аварийно-спасательной радиостанции определяется путь $S_3 = Wt$, который является диаметром этой зоны.

Для выхода в расчетную точку нахождения аварийно-спасательной радиостанции произвести стандартный разворот на обратный курс и пройти этим курсом (от точки D) путь S_4 , равный половине пути S_3 . Точка в середине пути

S_3 будет расчетным местом нахождения аварийно-спасательной радиостанции.

В случае необнаружения терпящих бедствие в расчетной точке дальнейший поиск экипажем поискового самолета производится визуально способом "расширяющийся квадрат" от расчетной точки.

Приложение 22

СОДЕРЖАНИЕ ПЛАНА ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

При проведении поисково-спасательной работы в РКЦПС на карте масштаба 1:500000 разрабатывается план проведения поисково-спасательной работы, на котором должно быть:

- "легенда" о потерпевшем бедствие воздушном судне;
 - маршрут полета воздушного судна;
 - данные радиолокационной проводки, время потери радиосвязи, радиопеленги, запрашиваемые экипажем, потерпевшем бедствие;
 - вероятный район бедствия (район поиска);
 - ближайшие дежурные поисково-спасательные силы и средства, дополнительно привлекаемые к поиску;
 - маршрут полета самолета на радиотехнический поиск и полоса обследования радиотехническим способом;
 - сетка визуального поиска;
 - маршрут полета самолета-ретранслятора;
 - командный пункт, с которого осуществляется управление поисковыми силами и средствами, центры ЕС УВД и другие органы управления воздушным движением;
 - должность и фамилия руководителя ПСР, РП в районе поиска;
 - маршруты полетов поисковых самолетов (вертолетов) и движений НПСГ;
 - местоположения медицинских учреждений;
 - погода в районе поиска;
 - время доклада на КП вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств, обнаружения, подхода спасателей, эвакуации;
 - астрономические и справочные данные;
 - результаты поиска.
- Образец плана приведен на [рис. 1](#).

Приложение 23

ОТЧЕТ КОМАНДИРА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО САМОЛЕТА (ВЕРТОЛЕТА) О ПРОВЕДЕННОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ

После выполнения ПСР командир экипажа докладывает командиру предприятия (рапортом).

Примерное содержание доклада:

- тип поискового самолета (вертолета);
- командир экипажа;
- время и дата вылета;
- выделенный район поиска;
- какой метод поиска проведен (визуальный или радиотехнический);
- какие способы применялись;

высота поиска;
время начала и конца поиска;
время, затраченное на поиск;
число наблюдателей на борту;
результаты поиска;
фактически осммотренный район;
характеристика местности (трудность поиска);
объект поиска найден (не найден);
местоположение объекта и его состояние;
количество и состояние потерпевших бедствие;
место обнаружения других объектов;
частоты и позывные, которые были использованы для связи;
сигналы, полученные от потерпевших бедствие;
наличие СПДГ на борту, ее применение и результаты;
сброшенные грузы и результаты;
погода в районе поиска;
время доклада на КП, вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств, обнаружения, подхода спасателей, эвакуации;
астрономические и справочные данные;
результаты поиска.

Подпись и дата

Приложение 24

ОТЧЕТ НАЧАЛЬНИКА НПСГ О ПРОВЕДЕННОЙ РАБОТЕ

По окончании ПСР начальник НПСГ обязан доложить о результатах поиска рапортом с указанием следующих сведений:

степень готовности;
пофамильный состав НПСГ;
поставленная задача;
время и дата получения команды на поиск;
фактическое время выхода в назначенный район поиска;
удаление района поиска от аэродромов дежурства;
способ доставки и время прибытия в район поиска;
погода в районе поиска;
какие способы поиска применялись;
время начала и окончания поиска;
результаты поиска;
осммотренный район;
характеристика местности;
объект поиска найден (не найден);
местонахождение объекта поиска и его состояние;
количество и состояние потерпевших;
средства связи и используемые частоты для радиосвязи;
используемое имущество;
снаряжение и израсходованные продукты в процессе ПСР;
предложения по совершенствованию ПСР и дополнительные данные.

Подпись и дата.

Приложение 25

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель начальника управления
"__" _____ 19__ г.

ОТЧЕТ О ПРОВЕДЕННОЙ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ

1. Общие сведения

- а) дата, время и место происшествия;
- б) тип и принадлежность воздушного судна;
- в) характер происшествия (все виды авиационных происшествий, включая эвакуацию выкатившихся за пределы ВПП, РД воздушных судов);
- г) количество пассажиров и членов экипажа, находящихся на борту.

2. Метеорологические условия

видимость, наличие осадков или других явлений, температура воздуха, направление и скорость ветра.

3. Данные по времени

3.1. Если происшествие произошло на аэродроме:

- а) время объявления тревоги;
- б) время оповещения взаимодействующих организаций (КП войсковых частей, пожарных команд МВД, медицинских организаций и т.д.);
- в) время прибытия к месту происшествия расчетов АСК аэропорта и взаимодействующих организаций;
- г) время начала работ по эвакуации пассажиров и тушению пожара;
- д) время локализации пожара;
- е) время окончания эвакуации людей;
- ж) время ликвидации пожара;
- з) время эвакуации воздушного судна из летной зоны аэродрома;
- и) время закрытия аэропорта, связанное с данным происшествием, и сколько рейсов задержано и направлено на другие аэродромы.

3.2. Если происшествие связано с поиском:

- а) время объявления тревоги;
- б) время вылета поисковых воздушных судов;
- в) время обнаружения судна, потерпевшего бедствие;
- г) время оказания помощи потерпевшим бедствие;
- д) время эвакуации потерпевших бедствие.

4. Обстановка к моменту прибытия АСК на место происшествия и условия проведения аварийно-спасательных работ

5. Данные по силам и средствам

- а) какие силы и средства были применены подразделениями ГА и взаимодействующими организациями;
- б) сколько и какие пожарные автомашины были использованы при тушении пожара;
- в) какие огнегасящие средства и методы были применены при тушении пожара;
- г) какие средства были применены при эвакуации воздушного судна с места происшествия.

6. Результаты аварийно-спасательных работ

- а) количество спасенных;
- б) получили телесные повреждения;
- в) какая помощь оказана пострадавшим;
- г) оценка эффективности проведенных аварийно-спасательных работ;
- д) анализ проведенной АСР. Ошибки, недостатки, предложения по методике и оценке выбора технических средств.

Приложение 26

СОГЛАСОВАНО
начальник ОПО УВД
_____ облисполкома
"__" _____ 199_ г.

УТВЕРЖДАЮ
Командир _____ ОАО
"__" _____ 199_ г.

ОПЕРАТИВНЫЙ ПЛАН ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРОВ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ В АЭРОПОРТУ (типовой)

1. ХАРАКТЕРИСТИКА АЭРОДРОМА

Количество искусственных взлетно-посадочных полос на аэродроме - 2 (ВПП-1 и ВПП-2).
Параметры ВПП:

	Длина, м	Посадочные курсы	
ВПП-1	2400	МК-130	МК-310
ВПП-2	3500	МК-120	МК-300

Среднее расстояние между осями ВПП - 1,2 км.

Типы воздушных судов (самолетов), выполняющих полеты на ВПП-1: ТУ-134, ЯК-42, АН-24, АН-2.

Типы воздушных судов (самолетов), выполняющих полеты на ВПП-2: ИЛ-86, ИЛ-62, ТУ-154, ТУ-134, ЯК-42.

Количество движений самолетов на аэродроме в течение трех самых интенсивных по движению месяцев года (199_ г.) составляет:

ИЛ-86	- 820;
ИЛ-62	- 90;
ТУ-154	- 3660;
ТУ-134	- 2540;
ЯК-42	- 2010;
АН-24	- 1730;
АН-2	- 810.

Категория ВПП-1 по уровню требуемой пожарной защиты (УТПЗ) установлена - шестая.

Категория ВПП-2 по УТПЗ установлена - восьмая.

На аэродроме имеется две аварийно-спасательные станции (АСС-1 и АСС-2) и пожарное депо, размещенное в здании отряда ВОХР.

Схема расположения АСС и пожарного депо представлены на рис. 1. На АСС-2 оборудован наблюдательный пункт, с которого обеспечивается наблюдение за полетом и посадкой на ВПП-1 и ВПП-2. Расстояние от АСС и пожарного депо, соответствующие наиболее рациональным маршрутам движения пожарных автомобилей (ПА), даны в таблице 2. В районе 3 и 4 стоянок организован пожарный пост с дежурным автомобилем.

Удаленность ВПП-1 и ВПП-2 от ближайших пожарных частей пожарной охраны МВД СССР, расположенных в городе и в поселке составляет 20...22 км и 8...10 км.

Время прибытия пожарных автомобилей ближайших пожарных частей МВД СССР к ВПП-1 и ВПП-2 с момента получения сообщения составляет:

из поселка	10 - 12 мин.
из города	23 - 25 мин.

Пожарное водоснабжение аэропорта, используемое для тушения пожаров на воздушных судах на аэродроме, включает:

водоем емкостью 1000 куб. м, расположенный в районе конца ВПП-2 с МК-120;

водоем емкостью 500 куб. м, расположенный в районе РД-5;

десять гидрантов, расположенных на местах стоянок самолетов, питаемых водопроводом с расходом воды от 40 л/сек. до 60 л/сек.;

пять гидрантов на перроне, питаемых от водопровода с расходом воды от 60 до 80 л/сек.;

пожарный резервуар емкостью 400 куб. м, расположенный у ангара АТБ.

Подъездные дороги на аэродроме:

грунтовая дорога по периметру ограждения, местами улучшенная щебнем;

грунтовые дороги, идущие от периметровой дороги к БПРМ.

2. ПОЖАРНАЯ ОХРАНА АЭРОПОРТА

Пожарная охрана в аэропорту осуществляется отрядом военизированной охраны. Численность личного состава, занятого пожарной охраной в аэропорту, составляет 92 человека, в том числе численность личного состава пожарно-спасательных расчетов (ПСР) - 84 человека из расчета 21 человек в каждую смену.

Дежурная смена разделена на два пожарно-спасательных расчета по 10 человек (ПСР-1 и ПСР-2). Личный состав и техника ПСР-1 размещены на АСС-1 и пожарном депо, ПСР-2 - на АСС-2.

2.1. Состав пожарных средств

На вооружении пожарно-спасательных расчетов имеется пожарная техника, представленная в таблице 1.

Таблица 1

№ п/п	Наименование	Численность личного состава ПСР на ПА	Основное место базирования	Примечание
1	2	3	4	5
1	Аэродромные пожарные автомобили: АА-60 (7310)-160.01 (N 37-84 МКИ)	4	АСС-2	

2	АА-60 (7313)-160.01А (N 38-60 МКИ)	3	АСС-2	
3	АА-60 (7310)-160.01 (N37-80 МКИ)	4	АСС-1	
4	АА-40 (43105)-189 (N 38-42 МКИ)	3	АСС-2	Используется для дежурства на пожарном посту
5	АА-40 (43105)-189 (N 39-95 МКИ)	3	АСС-1	
6	АА-40 (131)-139 (N32-12 МКИ)	2	пожарное депо отряда ВОХР	Используется для дежурства на пожарном посту
7	АСО - 5	1	пожарное депо отряда ВОХР	
8	Устройство для покрытия ВПП пеной (УПП-2)	-	АСС-1	
9	Устройство для покрытия ВПП пеной на базе ТЗ-16	1	Пожарное депо отряда ВОХР	
10	АА-60 (543)-160 (N 35-33 МКИ)	1	Пожарное депо отряда ВОХР	Резервный. Вводится в строй при переводе основных ПА на ремонт или техническое обслуживание

Комплектация пожарных автомобилей ведомости комплектаций соответствует.

Пожарные автомобили (за исключением резервного) заправлены пенообразователем ПО-1Д.

Общий объем заправки пенообразователем составляет 4350 литров. Установка углекислотного пожаротушения на ПА типа АА-60 (7313)-160.01А заряжена. Масса заряда составляет 110 кг.

Огнетушители ОП-100 на ПА типа АА-60 (7313)-160.01А заряжены порошком П-2АК. Общая масса заряда 180 кг.

В пожарном депо находятся расходные емкости для пенообразователя общим объемом 5000 литров. В емкостях находится пенообразователь типа "Поток" в количестве 2500 литров. На складе ГСМ аэропорта находится емкость для пенообразователя объемом 12000 л. В емкости находится пенообразователь типа ПО-1Д в количестве 10000 литров.

В пожарном депо находится запас порошка П-2АК в количестве 1000 кг.

В пожарном депо находится резервное оборудование и снаряжение:

дыхательные аппараты АСВ-2	- 6 шт.;
теплоотражательные костюмы	- 6 комплектов;
пожарные рукава	- 260 метров;

Время разворачивания ПА в концах ВПП-1 и ВПП-2 представлено в [таблице 2](#).

СХЕМА АЭРОДРОМА

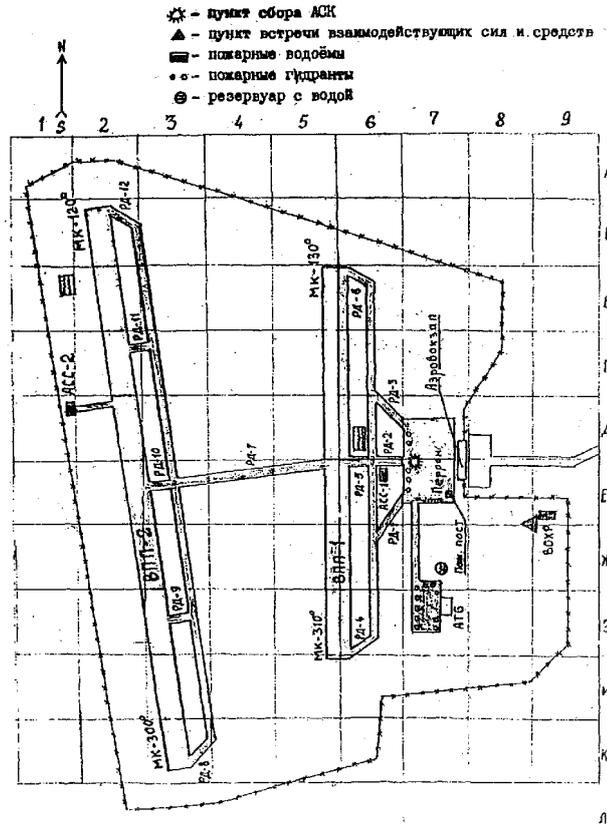


Рис. 1

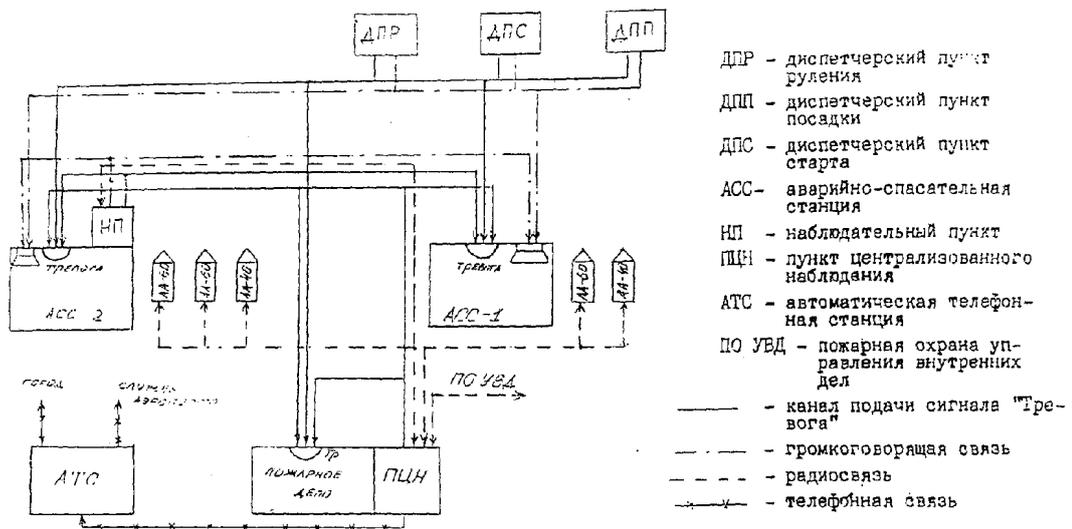


Рис. 2. Схема связи и оповещения пожарно-спасательных расчетов на аэродроме

Таблица 2

Место размещения и тип ПА	ВПП-1				ВПП-2			
	МК-130		МК-310		МК-120		МК-300	
	Рас-сто-яние, м	Время развер-тыва-ния, сек.						
АСС-1	1500		1200		2550		2600	
АА-60 (7310) и		175		140		255		260
АА-60 (7313)								
АА-40 (43105)		145		130		210		215
АСС-2	2500		2700		1600		2150	
АА-60 (7310) и		250		260		180		205
АА-60 (7313)								
АА-40 (43105)		205		225		150		175
Пожарное депо	4120		3050		5870		3800	
АА-40 (131)		340		270		605		320
Пожарный пост	2860		2460		3300		3350	
АА-40 (43105)		235		245		315		320
АА-40 (131)		260		265		335		340

Примечание. Расстояние до концов ВПП определено для наиболее рациональных маршрутов движения.

2.2. Расчет средств для тушения пожаров на воздушных судах

Расчет средств для тушения пожара включает выделение основных средств и дополнительных. Расчет основных средств производится из условия обеспечения требований норм годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (НГЭА СССР). В таблице 3 представлены данные по количеству ПА, вывозимому запасу огнетушащих составов (ОТС) и производительности их подачи, которые должны быть обеспечены для ВПП-1 и ВПП-2 по требованиям НГЭА.

Таблица 3

ВПП	Кол-во ПА	Кол-во ОТС, кг	В т.ч. пенообразователя, кг	Производительность подачи, кг/сек.
ВПП-1	3	15200	1060	100
ВПП-2	4	32500	2160	180

Время развертывания в любой точке ВПП первого ПА (из количества, указанного в таблице 3) не должно превышать 3-х мин., а последующих - 4-х мин.

К дополнительным средствам отнесены ПА, применяемые при тушении пожара на ВС, время развертывания которых превышает нормативные значения.

В таблице 4 представлены основные и дополнительные средства для тушения пожара на ВС для каждой ВПП.

Таблица 4

ВПП	Кол-во ПА	Наименование ПА (номер ПА)	Время развертывания, сек.	Суммарное кол-во ОТС, кг	В том числе пенообразователя, кг	Суммарная производительность подачи, кг/сек.
Основные средства						
ВПП-1	3	АА-40 (4305)-139 (N 39-95)	145, 130	21300	1400	140
-"-		АА-60 (7310)-160.01 (N 37-80)	175, 140			
-"-		АА-40 (4305)-189 (N 38-42)	205, 225			
Дополнительные средства						
ВПП-1	3	АА-60 (7310)-160.01 (N 37-84)	250, 260	28000	1950	140
-"-		АА-60 (7313)-160.01А (N 38-60)	250, 260			
-"-		АА-40 (131)-139 (N 37-12)	340, 270			
Основные средства						
ВПП-2	4	АА-40 (4305)-189 (N 38-42)	150, 175	34200	2300	200
-"-		АА-60 (7310)-160.01 (N 37-34)	180, 205			
-"-		АА-60 (7313)-160.01А (N 38-60)	180, 205			
-"-		АА-40 (43105)-189 (N 39-93)	210, 215			
Дополнительные средства						
ВПП-2	2	АА-60 (7310)-160.01 (N 37-80)	255, 260	15150	1050	80
-"-		АА-40 (131)-139 (N 37-12)	605, 320			

Примечание: Для каждого ПА указываются значения времени развертывания в двух концах ВПП.

2.3. Взаимодействующие силы и средства

В таблице 5 представлены пожарная техника и численность личного состава, участвующие в тушении пожара на ВС во взаимодействии с пожарной охраной аэропорта.

Таблица 5

Подразделение, место дислокации	Наименование средства пожаротушения	Кол-во	Численность боевого расчета, чел.
---------------------------------	-------------------------------------	--------	-----------------------------------

СВПЧ-28	АЦ-40 (375Н)	3	15
город	ГДЗС	1	3
	АСО-5	1	2
СВПЧ-80	АЦ-40 (375Н)	2	10
пос.	Прицеп освещения	2	2

Вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется руководителем аварийно-спасательных работ и начальником караула аэропорта или лицами, действующими по их указанию.

Вызов производится по телефонам:

СВПЧ-28 тел. 293-43-45 или 297-43-62
СВПЧ-80 тел. 2-87-16 или 2-82-05

2.4. Связь и оповещение при пожаре на воздушном судне

Принципиальная схема связи и оповещения пожарно-спасательных расчетов аэропорта при возникновении пожара на ВС представлены на [рис. 2](#).

Сигнал "Тревога" подается сиреной в дежурные помещения аварийно-спасательных станций из диспетчерских пунктов старта, руления, посадки, пункта централизованного наблюдения (ПЦН) отряда ВОХР и с наблюдательного пункта (НП) аварийно-спасательной станции АСС-2.

Информация об обстоятельствах авиапроисшествия сообщается НСР по прямой громкоговорящей связи с диспетчерскими пунктами старта, руления, посадки, ПЦН и НП.

Имеется радиосвязь между пожарными автомобилями и ПЦН.

Вызов взаимодействующих сил производится по телефонной связи. Имеется прямая радиосвязь с СВПЧ-80.

В первоначальной информации об авиапроисшествии, передаваемой ПСР, должны содержаться сведения о месте происшествия и типе ВС.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ АЭРОПОРТА ПРИ ТУШЕНИИ ПОЖАРА

3.1. Ожидаемая посадка аварийного воздушного судна

При ожидаемой посадке аварийного ВС осуществляется:

прибытие пожарно-спасательных расчетов в установленное место сбора аварийно-спасательной команды (АСК) авиапредприятия;

постановка задачи личному составу ПСР;

рассредоточение и занятие исходных позиций пожарными автомобилями вдоль ВПП, на которую производится посадка аварийного самолета;

движение пожарных автомобилей и занятие боевых позиций на месте остановки аварийного ВС;

тушение пожара на ВС и спасание пассажиров и экипажа. Специальной мерой при ожидаемой посадке самолета с убранными или полностью невыпущенными шасси может быть покрытие ВПП огнетушащей пеной. Решение о покрытии ВПП пеной принимает руководитель аварийно-спасательных работ (АСР). Покрытие ВПП пеной осуществляется в соответствии с инструкцией, утвержденной командиром ОАО.

Прибытие пожарно-спасательных расчетов к указанному месту сбора производится по указанию руководителя АСР при объявлении сигнала "Тревога" или "Готовность". Руководитель тушения пожара (РТП) прибывает на место сбора на автомобиле АСО-5 или АА-40 (131).

На месте сбора руководитель тушения получает задачу от руководителя АСР. При этом должны быть получены сведения об аварийной ситуации на ВС, в первую очередь о наличии или отсутствии пожара на борту. РТП доводит полученную информацию до личного состава ПСР и ставит перед ним первоочередные задачи.

Рассредоточение и занятие исходных позиций вдоль ВПП осуществляется следующим образом:

предполагаемое место касания ВПП: АА-60(7310);

вблизи середины ВПП: АА-60(7313), АА-40(43105), АСО-5, АА-40 (131);

вблизи предполагаемого места остановки ВС: АА-60(7310), АА-40(43105).

Устройство для покрытия ВПП пеной на базе ТЗ-16 доставляется к середине ВПП и используется при тушении пожара как резервный источник воды и пенообразователя.

На исходных позициях руководитель тушения устанавливает и поддерживает радиосвязь с ПА и руководителем АСР.

При длительном ожидании на исходных позициях двигатели ПА с разрешения руководителя тушения могут быть заглушены. Не позднее, чем за 3 - 5 мин. до посадки ВС двигатели ПА, а также двигатели насосных агрегатов автомобилей типа АА-60, должны быть запущены, средства пожаротушения подготовлены к приведению в действие.

Движение ПА к месту остановки аварийного ВС, после его касания ВПП, начинается, как правило, по команде РТП. В случаях аварийной ситуации на ВС, связанной с пожаром на борту, взрывом или угрозой взрыва ВС, посадкой с отказавшими шасси движение ПА начинается немедленно (в процессе пробега ВС) без команды руководителя тушения. Движение ПА к месту остановки ВС производится немедленно и в случае, если после касания ВС ВПП происходит разрушение конструкции ВС, взрыв, пожар, выкатывание за пределы ВПП. При движении ПА должно обеспечиваться безопасное расстояние (80...100 м) до ВС в процессе его пробега.

Пожарные автомобили на месте остановки аварийного ВС занимают боевые позиции по указанию РТП.

Руководитель тушения пожара организует действия личного состава ПСР по тушению пожара, руководствуясь оценкой складывающейся ситуации и рекомендациями по тушению пожара на ВС. В необходимых случаях оказывает помощь личному составу ПСР, работая с пожарным и пожарно-техническим вооружением.

На месте происшествия РТП поддерживает связь с ПА по радиации, команды подает через переносной мегафон.

Непосредственное руководство действиями ПСР и тушением пожара осуществляет начальник отряда ВОХР или его заместитель по ПТЧ. До их прибытия к месту происшествия руководитель тушения является начальником дежурного караула. РТП в своих действиях руководствуется указаниями руководителя АСР.

По прибытию взаимодействующих сил пожарных частей общее руководство тушением пожара на ВС осуществляется прибывшим старшим должностным лицом пожарной охраны МВД СССР.

Взаимодействующие силы и средства пожарной охраны МВД СССР прибывают к зданию отряда ВОХР и сопровождаются работником ВОХР к месту сбора АСК или происшествия.

3.2. Внезапное авиапроисшествие на аэродроме

При внезапном авиапроисшествии (АП) на территории или в районе аэродрома пожарно-спасательным расчетам, находящимся в АСС-1 и АСС-2, а также в пожарном депо, объявляется "Тревога".

Личный состав ПСР производит посадку на пожарные автомобили и выезд к месту АП. В процессе посадки ПСР по прямой громкоговорящей связи передается информация об авиапроисшествии, в первую очередь о месте АП и типе ВС. Начальник ПСР фиксирует время поступления сигнала тревоги.

Сигнал "Тревога" может быть передан с диспетчерских пунктов УВД, НП или диспетчером ЦПН. Наблюдатель НП и диспетчер ЦПН обязаны зафиксировать время передачи сигнала "Тревога" и передать сообщение о происшествии руководителю АСР.

Информация об АП передается личному составу ПСР также по радиосвязи с ПА при движении и на месте происшествия.

Руководство тушением пожара на ВС и спасением людей осуществляет начальник первого прибывшего ПСР. По прибытию начальника отряда ВОХР (его заместителя по ПТЧ) или начальника караула руководство тушением пожара передается ему.

Руководитель тушения при подъезде к месту АП производит первоначальную разведку пожара и оценку обстановки и по радиосвязи ставит задачу личному составу ПСР.

Первоочередной задачей РТП является тушение пожара с целью устранения его воздействия на фюзеляж ВС и образования проходов к выходам ВС для эвакуации пассажиров и экипажа. В случае, если обстановка позволяет производить эвакуацию немедленно, РТП принимает решение о направлении части личного состава ПСР на обеспечение эвакуации. После устранения опасности пожара ПСР участвует в эвакуации людей из аварийного воздушного судна.

При проведении работ по тушению пожара на ВС РТП контролирует соблюдение техники безопасности личным составом ПСР.

3.3. Рекомендации по тушению пожара на ВС

Личный состав ПСР при тушении пожара действует в зависимости от характера пожара и складывающейся обстановки. При этом должны обеспечиваться концентрация усилий на решающем направлении, активность действий и непрерывность тушения. Выбор средств тушения осуществляется в зависимости от характера пожара и имеющихся возможностей.

Технология тушения пожаров указана в разделе 5 "Рекомендаций по тушению пожаров на ВС на аэродромах гражданской авиации", утвержденных МГА 11.12.90 N 21/и.

Рекомендации по спасанию людей, находящихся на горящем воздушном судне

Наряду с тушением пожара спасание пассажиров и экипажа обеспечивается своевременной эвакуацией терпящих бедствие из ВС и оказанием пострадавшим первой помощи.

При проведении эвакуации необходимо:

начинать эвакуацию при первой возможности, используя для этой цели максимальное количество выходов из ВС, включая и разломы в фюзеляже;

при заклинивании дверей и люков использовать для их открытия ручной инструмент (ломы, топоры), а также прорезать эвакуационные отверстия, используя механизированные пилы ПДС-400;

в первую очередь эвакуировать людей, не способных к самостоятельному передвижению (раненых, обожженных, потерявших сознание);

привлекать к оказанию помощи в эвакуации здоровых пассажиров, в частности, к переноске пострадавших, эвакуированных из воздушного судна;

для спуска людей из воздушного судна использовать по возможности бортовое эвакуационное оборудование или пожарные трап-лестницы;

пострадавших выносить и спускать из ВС, соблюдая необходимые меры предосторожности, чтобы не усугубить имеющиеся у них повреждения;

размещать пострадавших на безопасном расстоянии от пожара, защищая их от возможного поражения корпусами пожарных автомобилей;

укладывать пострадавших на щиты и брезент, защищая при непогоде брезентовым навесом;

эвакуацию заканчивать после осмотра всех доступных помещений на ВС, убедившись в отсутствии на борту людей.

Приложения к оперативному плану:

1. Примерные схемы расстановки пожарных автомобилей и других средств пожаротушения при тушении пожара на ВС (разлитого авиатоплива, двигателей, внутри фюзеляжа).

2. Инструкция по покрытию ВПП пеной при аварийной посадке самолета с отказавшим шасси.

3. Меры безопасности при тушении пожара на ВС и спасании пассажиров и экипажа.

4. Список оперативных телефонов.

Указанные пункты описаны в "Рекомендациях по тушению пожаров на воздушных судах на аэродромах гражданской авиации", утвержденных МГА 11.12.90 N 21/и.

Начальник отряда ВОХР
_____ ОАО

"__" _____ 199__ г.

Приложение 27

ТРЕБОВАНИЯ

ПО ОБОРУДОВАНИЮ КЛАССА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ И ПАРАШЮТНО-ДЕСАНТНОЙ ПОДГОТОВКИ

1. Парашют с ранцем и подвесной системой.
2. Образцы аварийно-спасательного имущества и снаряжения.
3. Состав НАЗов и плавсредств, находящихся на эксплуатации и порядок их применения.
4. Плакаты "Организации ПСО полетов авиации".
5. Плакаты "Выживание летного состава в различных климато-географических условиях".
6. Плакаты "Порядок вскрытия аварийных люков на эксплуатируемой авиационной технике".
7. Таблица тактико-технических данных поисково-спасательных средств.
8. Выписка из НАПСС СССР: "Степени готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств".
9. Схема организации связи, взаимодействия в зоне (районе) ответственности при проведении ПСР и порядок передачи и приема сообщения о бедствии.
10. Перечень спасательного имущества на дежурных поисково-спасательных средствах, СПДГ, НПСГ и авиационной технике, находящейся на вооружении.
11. Таблица визуальных знаков и сигналов. Средства визуальной сигнализации.
12. Основные требования к оборудованию площадки для посадки вертолетов.
13. Действия потерпевших бедствие при эвакуации вертолетом с режима висения.
14. Порядок проведения радиотехнического поиска поисковыми самолетами (вертолетами).
15. Таблица допустимых сроков эксплуатации аварийно-спасательного имущества и снаряжения.
16. Обязанности должностных лиц по организации ПСО полетов авиации.

Приложение 28

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМУ ПОЛИГОНУ В ПРЕДПРИЯТИЯХ ГА

1. Назначение полигона

Учебно-тренировочный полигон предназначен для подготовки и обучения личного состава пожарно-спасательных расчетов и аварийно-спасательной команды предприятия. Полигон может использоваться при подготовке летного, технического и специального персонала.

2. Состав полигона

На полигоне ([рис. 1](#)) должны размещаться следующие объекты:

самолет-тренажер (1), площадка для тушения пожара разлитого авиатоплива (2), площадка для тушения пожара на двигателе (3), площадка для тушения пожара шасси (4), площадка для тушения истекающего авиатоплива (5), элементы конструкции фюзеляжа (6), полоса препятствий.

В случае возможности разместить на одной площади все объекты полигона, допускается располагать их на отдельных участках.

Типовая схема размещения объектов на учебно-тренировочном полигоне представлена на [рисунке](#).

3. Характеристики объектов полигона

3.1. Самолет-тренажер оборудуется на списанном с эксплуатации самолете и предназначен для проведения следующих упражнений: отработки приемов проникновения на борт ВС, тушение модельного пожара внутри салона, эвакуация манекенов из салонов ВС, проникновение в багажно-грузовой отсек, тушение пожара (подача огнетушащих составов) в багажно-грузовой отсеке, разборка груза в "горящем" отсеке. В целях обеспечения возможности многократного проведения следующих упражнений по тушению пожара в салоне, внутреннюю поверхность салона (потолок, борта, пол) в зоне размещения очага пожара защитить не горючим материалом (жесть, асбест и т.п.). Очаг пожара в салоне представляет собой горячая

масса (ветошь, древесина, декоративно-отделочные материалы и т.д.), помещенная в металлический поддон размером 1 х 1 м. Самолет-тренажер может использоваться в качестве дымокамеры.

3.2. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров разлитого авиатоплива, площадью 200 - 300 квадратных метров. Площадка разделена на участки площадью 50 квадратных метров и 100 - 150 квадратных метров. На малых площадках проводятся упражнения по тушению ручными стволами, на больших - лафетными стволами и УТПС. Площадка сооружается на основе цементных и бетонных материалов с бортиками высотой 20 - 25 см.

3.3. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров на двигателе. Площадка имеет размеры 2 х 4 м, выполняется грунтовой с бортиками высотой 15 - 20 см. На площадке установлена опора, на которой (на высоте 3,0 - 3,5 м) смонтирован списанный двигатель (или макет двигателя) в мотогондole.

В мотогондole устанавливается поддон с горючим материалом (например ветошью) пропитанным авиатопливом.

3.4. Площадка для упражнений по тушению пожаров на шасси имеет размеры 2 х 4 м, изготавливается из цементно-бетонных материалов с высотой бортиков 10 - 15 см, имеет углубление в средней части, на середине площадки устанавливается основная опора шасси со списанного самолета. При проведении упражнения на площадку заливается и поджигается некоторое количество авиатоплива.

3.5. Площадка для упражнений по тушению истекающего авиатоплива имеет размеры 2 х 3 м, бетонная, высота бортиков 10 - 15 см. На расстоянии 6 - 7 метров от площадки на высоте 1,5 - 2,0 метров установлена емкость (10) для авиатоплива, от емкости на высоте 0,8 - 1,0 м проложен трубопровод (11) с перекрытным краном (12). Трубопровод заканчивается щелевидным раструбом, размещенным над серединой площадки.

Площадка может использоваться и для упражнений по тушению пожаров авиатоплива или других материалов передвижными огнетушителями.

3.6. Элемент конструкции фюзеляжа используется для упражнений с пожарно-техническим вооружением (стволы-пробойники, механизированные пилы, пожарные топоры).

В зоне самолета-тренажера размещены площадки или поддоны (8 и 9) площадью 3 - 4 квадратных метра, горение на которых имитирует условия работы спасателей на самолете при остаточных очагах наружного пожара.

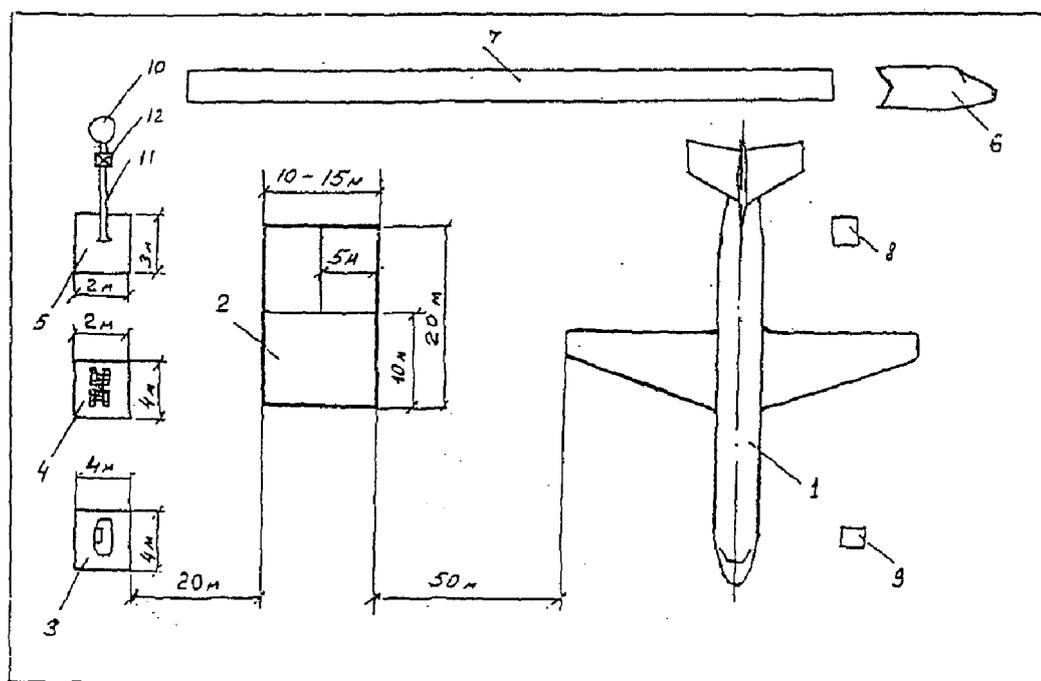


Рис 1. Типовая схема учебно-тренировочного полигона

Приложение 29

СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ И СЛОВСОЧЕТАНИЙ,
ПРИМЕНЯЕМЫХ В РПАСОП ГА-91

АСЖ - авиационный спасательный жилет.
АСК - аварийно-спасательная команда.
АСП - автоматизированная система пожаротушения.
АСС - аварийно-спасательная станция.
АСР - аварийно-спасательные работы.
АПСС - авиационная поисково-спасательная служба.
БАЗ - бортовой аварийный запас.
БАСС - бортовые аварийно-спасательные средства.
ГАСКЦ СССР - Государственный авиационный спасательно-координационный центр СССР.
ГМСКЦ - Государственный морской спасательно-координационный центр.
ЕГ АПСС СССР - Единая государственная авиационная поисково-спасательная служба СССР.
ЕС УВД - Единая система управления воздушным движением.
КЦПС - координационный центр поиска и спасания.
НАЗ - носимый аварийный запас.
НАПСС СССР - Наставление по авиационной поисково-спасательной службе СССР.
НПСГ - наземная поисково-спасательная группа.
ПДГ - парашютно-десантная группа.
ППИ - пункт приема информации.
ПАСОП - поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов.
ПСР - поисково-спасательные работы.
РКЦПС - региональный координационный центр поиска и спасания.
РПСБ - региональная поисково-спасательная база.
СКЦ - спасательный координационный центр.
СПДГ - спасательная парашютно-десантная группа.
СПАСОП - служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.
СПЦ - спасательный подцентр.
УПО (ОПО) МВД - управление (отдел) пожарной охраны МВД.
УТПЗ - уровень требуемой пожарной защиты.