

Об утверждении Правил проведения авиационных поисково-спасательных работ

Утративший силу

Приказ Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 октября 2004 года № 203. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 28 октября 2004 года № 3176. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 6 августа 2011 года № 496

Сноска. Утратил силу приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 06.08.2011 № 496.

Согласовано:
Министр по чрезвычайным
ситуациям Республики Казахстан
27 октября 2004 года

Согласовано:
Главнокомандующий Силами
воздушной обороны
Вооруженных Сил
Республики Казахстан

27 октября 2004 года

В целях приведения базы нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан в соответствие с требованиями Закона Республики Казахстан "О государственном регулировании гражданской авиации" и Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона, "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан",

ПРИКАЗЫВАЮ:

см. Z100339

1. Утвердить прилагаемые Правила проведения авиационных поисково-спасательных работ.

2. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника Управления государственного надзора за безопасностью полетов Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан

Жолдыбаева

А.Б.

3. Настоящий приказ вступает в силу со дня государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

Председатель

У т в е р ж д е н ы
приказом Председателя Комитета

гражданской авиации Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203
"Об утверждении Правил
проведения авиационных
поисково-спасательных работ"

Правила

проведения авиационных поисково-спасательных работ

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила проведения авиационных поисково-спасательных работ (далее - Правила) разработаны на основании и в соответствии с требованиями следующих нормативных правовых актов и международных документов:

1) статей 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63 главы VIII "Поиск и спасание" Указа Президента Республики Казахстан, имеющего силу закона "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан";
с м . Z 1 0 0 3 3 9

2) пунктов 2.1, 2.3, 2.4, 2.6 главы 2, пунктов 4.1, 4.2 главы 4, Приложения 12 "Поиск и спасание" к Конвенции о Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), издание седьмое - март 1996 года;

3) пунктов 2.1, 2.9, 2.10 главы 2 Приложения 14 "Проектирование и эксплуатация аэродромов", ИКАО, издание первое - июль 1990 года;

4) главы 2 "Планирование поисково-спасательной службы" Руководства по поиску и спасанию, часть 1, ИКАО, издание четвертое, 1994 года;

5) пунктов 2.1, 2.5, 2.7, 2.9, 2.10 главы 2, пунктов 4.1, 4.3, 4.4 главы 4, пунктов 6.2 главы 6, глав 7, 11, 12, 13, добавлений 1, 2 Руководства по аэропортовым службам "Спасание и борьба с пожаром", часть 1, ИКАО, Doc 9137-AN/898, издание третье - 1990 года;

6) Руководства по аэропортовым службам "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту", часть 7, ИКАО, Doc 9137-FN/898, издание второе - 1991 года;

7) Руководства по аэропортовым службам "Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться", часть 5, ИКАО, Doc 9137-AN/898, издание третье - 1996 года;

8) Положения об Единой авиационной поисково-спасательной службе

Республики Казахстан (далее - ЕАПСС РК), утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 января 1996 года, N 13;

9) "Инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан", утвержденной Председателем Координационного Совета ЕАПСС РК от 27 сентября 1996 года.

2. Основные понятия, используемые в настоящих Правилах:

1) авиационное происшествие - событие, происшедшее при использовании воздушного судна с целью выполнения полета, связанное с нарушением нормального функционирования этого судна, его экипажа, другого авиационного персонала или связанное с воздействием внешних условий и приведшее к гибели людей, значительному повреждению, разрушению или утрате воздушного судна;

2) аварийно-спасательные работы - это комплекс мероприятий, направленных на своевременное оказание помощи потерпевшим;

3) организация гражданской авиации - юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации;

4) воздушное судно, потерпевшее бедствие - воздушное судно, получившее при взлете, посадке или падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома;

5) воздушное судно, терпящее бедствие - воздушное судно, которому, или находящимся на борту которого, людям угрожает непосредственная опасность, либо с которым потеряна радиосвязь и его местонахождение неизвестно;

6) галс - линия пути воздушного судна от поворота до поворота;

7) квадрат - местность в границах района поиска и спасания в форме прямоугольника с равными сторонами;

8) опасные грузы - изделия или вещества, которые способны вызвать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в Перечне опасных грузов "Технической инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", ИКАО, ДОС 9284 AN-905, издание 2003-2004 года;

9) палетка - прозрачная пластинка или бумага, расчерченная на квадраты определенной величины для измерения площадей на плане или карте;

10) поисково-спасательные работы (далее - ПСР) - комплекс мероприятий, проводимых с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов потерпевших бедствие, а также поиска и оказания помощи людям при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

11) поисково-спасательные силы и средства - понятие, включающее поисково-спасательные воздушные суда с их экипажами, средствами спасения и жизнеобеспечения, спасательные парашютно-десантные группы и наземные поисково-спасательные команды с аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и средствами их доставки к месту бедствия, органы и пункты связи, к о н т р о л я и у п р а в л е н и я ;

12) район аэродрома - местность, прилегающая к территории аэродрома и воздушное пространство над ней в радиусе 8-10 километров от контрольной т о ч к и а э р о д р о м а ;

13) район поиска и спасания - местность и воздушное пространство над ней в границах, установленных приложением 4 к настоящим Правилам по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденной Председателем Координационного совета Единой авиационной поисково-спасательной службы Республики Казахстан (далее - КС ЕАПСС РК) от 27 сентября 1996 года, в пределах которых осуществляется поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов;

14) соглашение о взаимопомощи на случай аварийной обстановки - предварительная договоренность с соответствующими организациями, расположенными в районе аэродрома, в рамках которой определяются порядок первоначального уведомления и ответственность каждого из них;

15) уполномоченный орган - орган государственного управления, осуществляющий в пределах своей компетенции реализацию государственной политики в области гражданской авиации, государственный контроль и надзор, координацию и регулирование деятельности гражданской и экспериментальной авиации и использование воздушного пространства Республики Казахстан;

16) Щ-код - кодовые обозначения и сокращения для связи между экипажем воздушного судна и диспетчерами органов обслуживания воздушного движения

(далее - ОВД), а также между аэропортами;

17) эксплуатант - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

3. Настоящие Правила определяют организацию и проведение мероприятий по поисково-спасательному и противопожарному обеспечению полетов воздушных судов и объектов гражданской авиации Республики Казахстан.

4. В аэропорту для аварийно-спасательного обеспечения полетов создается служба поисково-аварийного спасательного обеспечения полетов (далее - С П А С О П) .

5. Для организации аварийно-спасательных работ в каждом аэропорту разрабатывается "Аварийный план по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома" (далее - Аварийный план). Аварийный план подлежит согласованию с уполномоченным органом, взаимодействующими организациями и утверждается первым руководителем аэропорта. Инструктивные рекомендации по составлению Аварийного плана приведены в приложении 1 к настоящим Правилам.

6. Аварийно-спасательное обеспечение полетов гражданской авиации Республики Казахстан является комплексом мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных аварийно-спасательных работ по спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим, эвакуацию их с места происшествия и включает в себя:

- 1) организацию дежурства ОВД, аварийно-спасательных сил и средств;
- 2) организацию и выполнение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома;
- 3) обеспечение координированных совместных действий служб гражданской авиации с соответствующими службами других министерств и ведомств при проведении аварийно-спасательных работ (далее - АСР);
- 4) организацию и проведение профессиональной подготовки специалистов СПАСОП, нештатных расчетов аварийно-спасательной команды (далее - АСК) и поисково-спасательных экипажей;
- 5) организацию технического оснащения расчетов АСК.

Глава 2. Поисково-спасательные силы и средства

7. В организациях гражданской авиации создаются штатные и нештатные наземные поисковые спасательные команды (далее - НПСК), в состав которых в х о д я т :

- 1) штатные работники СПАСОП аэропорта;
- 2) нештатные члены расчетов АСК организации гражданской авиации;
- 3) спасательные парашютно-десантные группы (далее - СПДГ).

8. Организации гражданской авиации выделяют поисково-спасательные экипажи, предназначенные для проведения ПСР с целью обнаружения места авиационного происшествия, а также для оказания медицинской помощи и эвакуации потерпевших бедствие с места авиационного происшествия. В состав поисково-спасательных экипажей назначается летный состав, прошедший наземную и летную подготовку и имеющий специальный допуск.

9. Организации гражданской авиации выделяют поисково-спасательные воздушные суда, оборудованные поисковой аппаратурой, оснащенные спасательным имуществом и снаряжением в соответствии с приложением 2 к настоящим Правилам. Вертолеты должны быть оборудованы поисковыми фарами и грузоподъемными лебедками, спусковыми устройствами, обеспечивающими одновременный подъем спасаемого и спасателя.

10. Кроме специально выделенных поисково-спасательных воздушных судов для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ могут использоваться воздушные суда, не имеющие на борту поисково-спасательного оборудования (резервные, санитарные, лесопатрульные), а также воздушные суда, находящиеся в воздухе вблизи района поиска и спасания.

11. НПСК оснащается :

1) автомобилем повышенной проходимости, оборудованным средствами связи ;

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

3) подвижным узлом радиосвязи с коротковолновыми (далее - КВ) и ультракоротковолновыми (далее - УКВ) радиостанциями. Передвижной командный пункт может быть организован на базе подвижного узла связи;

4) техническими средствами согласно приложения 3 к настоящим Правилам.

12. Поиск и спасание экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие на море и внутренних водоемах, осуществляется в соответствии с пунктом 23 ЕАПСС РК.

13. В аэропортах, где взлет и заход на посадку воздушных судов производится над морем или водоемом, первому руководителю аэропорта необходимо заключить соглашения о взаимодействии с организациями, расположенными в данном районе, укомплектованными необходимым количеством подготовленных специалистов и плавательных средств для проведения ПСР и АСР на воде. Аэропорты укомплектовываются плавательными средствами в необходимом количестве.

14. СПДГ формируется из состава дежурных инструкторов парашютной службы, спасателей, медицинских и инженерно-технических работников, входящих в состав АСК и оснащается техническими средствами в соответствии с приложением 4 к настоящим Правилам.

15. Поисково-спасательные команды проходят:

- 1) специальную наземную и летную подготовку;
- 2) предварительную подготовку к поисково-спасательным полетам.

16. Поисково-спасательным командам необходимо уметь:

- 1) принимать и передавать сообщение о бедствии;
- 2) проверять работоспособность аварийных каналов радиосвязи;
- 3) вести радиосвязь с потерпевшими бедствие, другими поисково-спасательными командами, НПСК, десантированными СПДГ, морскими и речными судами, участвующими в ПСР;
- 4) применять методы и способы поиска над сушей и водной поверхностью с применением радиотехнических средств и визуально с использованием палетки в соответствии с приложением 5 к настоящим Правилам;
- 5) использовать бортовое аварийно-спасательное имущество и аварийно-спасательные средства;
- 6) осуществлять наведение поисково-спасательных сил и средств на место бедствия;
- 7) производить десантирование СПДГ, сброс грузов с парашютом и без парашюта;
- 8) эвакуировать и извлекать пострадавших из аварийного воздушного судна, оказывать доврачебную или первую медицинскую помощь, эвакуировать пострадавших с места бедствия;

9) применять правила выживания в различных климатических и физико-географических условиях. Рекомендации по выживанию изложены в приложении 6 к настоящим Правилам.

17. Членам НПСК необходимо уметь:

1) вести ориентировку на пересеченной и труднодоступной местности, пользоваться топографической картой и выполнять переходы по азимуту;

2) вести радиосвязь с экипажами воздушных судов, потерпевших бедствие, аэропортами базирования, районным координационным центром поиска и спасания (далее - РКЦПС) и поисково-спасательными воздушными судами;

3) применять различные способы проведения поиска с соблюдением мер безопасности при проведении АСР;

4) эвакуировать и извлекать пострадавших из воздушного судна, потерпевшего бедствие, оказывать доврачебную или первую медицинскую помощь;

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

6) применять способы и средства тушения пожаров на воздушных судах;

7) выбирать и обозначать площадку для посадки поисково-спасательного воздушного судна.

18. Члены СПДГ должны быть подготовлены к выполнению парашютных прыжков в любое время суток в различных климатических и географических условиях.

19. Медицинскому работнику, входящему в состав НПСК и СПДГ необходимо уметь:

1) оказывать доврачебную и первую медицинскую помощь непосредственно на месте бедствия;

2) быстро и грамотно использовать содержимое медицинского имущества сумок врача (фельдшера) НПСК, указанного в приложении 7 к настоящим Правилам;

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

Глава 3. Организация и выполнение поисково-спасательных работ

20. ПСР организуются и проводятся с целью спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно и выполняются в случаях:

- 1) получения сообщения о бедствии с борта воздушного судна;
- 2) получения сообщения о бедствии с морского судна;
- 3) получения доклада от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие;
- 4) приема сигналов аварийных радиостанций и радиобуев;
- 5) получения сообщений очевидцев бедствия;
- 6) если в течение 10 минут, после расчетного времени прилета, воздушное судно не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- 7) если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- 8) если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
- 9) если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 минут установить не удалось;
- 10) получения сообщения о предполагаемой посадке космического корабля в районе поиска и спасания;
- 11) указания руководителя организаций гражданской авиации или уполномоченного органа;
- 12) по заданиям Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан (далее - МЧС) при авариях, катастрофах и стихийных бедствиях.

21. Непосредственное руководство поиском и спасанием экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в районе аэродрома, возлагается на оперативный штаб, создаваемый в РКЦПС.

22. Руководитель НПСК назначается приказом первого руководителя аэропорта и перед заступлением на смену проверяет:

- 1) укомплектованность группы личным составом;
- 2) знание составом группы своих обязанностей при проведении ПСР и АСР;
- 3) экипировку и наличие необходимого личного снаряжения;
- 4) готовность транспортных средств и наличие схем автомобильных дорог;
- 5) исправность средств связи;
- 6) наличие и состояние аварийно-спасательного снаряжения, имущества и технических средств.

23. Руководитель аэропорта обеспечивает оснащение НПСК аварийно-спасательными техническими средствами, снаряжением, имуществом и транспортом высокой проходимости.

24. Руководители организаций гражданской авиации обеспечивают оснащение поисково-спасательных воздушных судов аварийно-спасательным имуществом и снаряжением. Аварийно-спасательное имущество хранится на борту поисково-спасательного воздушного судна или в отведенном месте. За его сохранность отвечает командир воздушного судна - при хранении его на борту воздушного судна, или лицо, назначенное первым руководителем организаций гражданской авиации - при хранении его вне воздушного судна.

25. Диспетчеры органов ОВД, 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.

26. Руководитель полетов, диспетчеры органов ОВД, РКЦПС при получении сообщения о бедствии немедленно докладывают об этом на Командный пункт Сил воздушной обороны Вооруженных сил Республики Казахстан и Главный центр планирования воздушного движения Республики Казахстан при Министерстве обороны Республики Казахстан.

27. При принятии решения на подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств учитываются:

- 1) удаление мест их базирования от района бедствия;
- 2) возможности применения авиационных, наземных и плавательных средств по метеорологическим, климатическим условиям, рельефу местности и наличию препятствий на ней;
- 3) уровень подготовки поисково-спасательных экипажей;
- 4) целесообразность привлечения дополнительных своих поисково-спасательных сил и средств, а также дежурных сил и средств из соседних районов, зон ответственности или других государств;
- 5) возможность организации постоянного контроля за действиями поисково-спасательных сил и средств.

28. Поиск воздушного судна, потерпевшего бедствие, начинается с проведения радиотехнического поиска авиационными средствами. Если в

результате радиотехнического поиска экипаж и пассажиры воздушного судна, потерпевшего бедствие, не обнаружены, принимается решение на проведение детального визуального обследования местности предполагаемого района бедствия авиационными и наземными силами и средствами.

29. Принятое решение на визуальный поиск РКЦПС и экипажи поисково-спасательных воздушных судов оформляют на карте масштаба 1 : 2 0 0 0 0 0 .

В решении указываются :

- 1) воздушные и наземные силы и средства для осуществления поиска;
- 2) границы района поиска и спасания, квадраты, на которые он разделен в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;
- 3) квадраты первоочередного обследования и порядок проведения последующего поиска ;
- 4) районы аэрофотосъемок;
- 5) методы и способы поиска;
- 6) аэродромы базирования поисково-спасательных воздушных судов;
- 7) основные и вспомогательные пункты управления;
- 8) привлекаемые дополнительные средства связи и радиотехнического обеспечения ;
- 9) маршруты полета поисково-спасательных воздушных судов и движения Н П С К ;
- 10) порядок, время и место постановки задачи экипажам поисково-спасательных воздушных судов;
- 11) время вылета воздушных судов и выхода НПСК на поиск;
- 12) предполагаемый порядок эвакуации пассажиров и экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, привлекаемые медицинские силы, средства и лечебные учреждения ;
- 13) меры по обеспечению безопасности полетов при выполнении ПСР;
- 14) порядок представления о результатах поиска.

30. На основе принятого решения оперативным штабом разрабатывается план ПСР на предстоящие сутки, который подписывается начальником оперативного штаба, в срочном порядке рассматривается и утверждается руководителем ПСР и доводится до исполнителей .

31. Решение на организацию и проведение ПСР авиационными средствами для оказания помощи населению при авариях, катастрофах и стихийных бедствиях вырабатывается с учетом:

- 1) времени, места, характера бедствия и размеров охваченной ими

т е р р и т о р и и ;

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

3) метеорологических, климатических и физико-географических условий района бедствия ;

4) характера проводимых спасательных мероприятий;

5) дислокации и готовности авиационных средств, которые могут быть привлечены к спасательным работам;

6) наличия и размещения пунктов управления, каналов связи с местом бедствия и МЧС, осуществляющей руководство.

32. Проведение ПСР при стихийных бедствиях организуют уполномоченные лица МЧС через руководителей организаций гражданской авиации.

33. О стихийном бедствии и возможностях по оказанию помощи населению и предприятиям РКЦПС докладывают в КС ЕАПСС РК.

34. Основными задачами органов ОВД при организации и проведении ПСР являются :

1) получение информации о дежурных поисково-спасательных силах и средствах ;

2) прием и передача информации о бедствии на воздушном судне в вышестоящие и взаимодействующие пункты ОВД;

3) обеспечение первоочередного вылета поисково-спасательных воздушных судов ;

4) непосредственное обслуживание воздушного движения в своих районах поиска и спасания ;

5) обеспечение безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов в районе бедствия ;

6) введение в районе ПСР соответствующих режимов и ограничений на использование воздушного пространства.

35. Для поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан организуется дежурство:

1) поисково-спасательных экипажей;

2) поисково-спасательных воздушных судов;

3) органов ОВД ;

4) Н П С К ;

5) расчетов РКЦПС и центров Единой системы обслуживания воздушного движения ;

6) С П Д Г ;
7) расчетов радиотехнических средств.

36. Порядок выделения дежурных поисково-спасательных сил и средств и обеспечение их готовности определяется приказами первого руководителя организации гражданской авиации.

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

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

39. Инструктаж проводится перед заступлением на дежурство, накануне, лицами командно-летного состава не ниже заместителя командира эскадрильи. В ходе инструктажа поисково-спасательный экипаж:

- 1) получает задачу на дежурство;
- 2) уточняет режим работы радиотехнических средств в районе полетов;
- 3) намечает конкретные меры по обеспечению безопасности полетов;
- 4) уточняет границы района поиска и спасания и план полетов на время дежурства.

40. Перед заступлением на дежурство поисково-спасательный экипаж:

- 1) изучает инструкцию дежурного экипажа поисково-спасательного воздушного судна;
- 2) изучает требования нормативных правовых актов по поиску и спасанию;
- 3) проводит предполетную подготовку поисково-спасательного воздушного судна, обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой аппаратуры и десантного оборудования;
- 4) проверяет наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения на борту поисково-спасательного воздушного судна;
- 5) изучает фактическое состояние и прогноз погоды;
- 6) проверяет исправность каналов связи;
- 7) проходит предполетный медицинский контроль;
- 8) докладывает о заступлении на дежурство.

41. Контроль за подготовкой поисково-спасательных экипажей осуществляет руководитель летной службы или командир летного отряда.

42. Сроки готовности к вылету дежурных поисково-спасательных воздушных судов с момента получения команды "Тревога" устанавливаются:

- 1) 30 минут - летом;
- 2) 45 минут - зимой.

Места стоянок воздушных судов и размещение их экипажей определяются таким образом, чтобы обеспечить установленную готовность к вылету.

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

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

45. Для приема сообщения о бедствии организуется аварийный канал радиосвязи на частоте 121,5 МГц в соответствии с требованиями Инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан, утвержденной Председателем КС ЕАПСС РК от 27 сентября 1996 года.

46. Сигналы бедствия и сообщения о бедствии передаются всеми имеющимися на борту воздушного судна средствами связи, оповещения и пеленгации:

- 1) УКВ радиостанциями в телефонном режиме;
- 2) КВ связными радиостанциями в телефонном и телеграфном режимах;
- 3) аппаратурой опознавания;
- 4) бортовым ответчиком вторичной радиолокации.

47. Передача сообщений о бедствии осуществляется по действующим каналам связи органов ОВД, по которым к началу возникновения аварийной ситуации воздушное судно имело связь и дублируется по общим каналам связи и пеленгации на аварийных частотах 121,5 (243); 406 МГц; 500; 2182; 4125; 4182; 8364; 12546 кГц.

48. Сообщение о бедствии экипажами воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, передается открытым текстом, в первую очередь:

1) радиотелефоном:

терплю бедствие - 3 раза ("МЭЙ ДЭЙ" - при международных полетах);

я - один раз (ИСИ - при международных полетах);

позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие - 3 раза;

координаты места бедствия - 3 раза;

координированное всемирное время (далее - UTC) в часах и минутах - 2 раза.

2) радиотелеграфом:

сигнал, передаваемый по радиотелеграфу, состоит из группы

"SOS" (...- -...), повторяемый 3 раза, сочетания "ДЕ" (-...) - 1 раз

"THIS IS" - "ВИС ИЗ" (при международных полетах);

позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие - 3 раза;

координаты места бедствия - 3 раза;

время в часах и минутах по UTC - 2 раза;

ракетами со вспышкой красного цвета, выпускаемые по одной через короткие промежутки времени.

3) радиотелефоном и радиотелеграфом передаются:

курс полета;

скорость полета;

высота полета;

характер бедствия и требующаяся помощь;

решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию.

Пример: "Терплю бедствие, терплю бедствие, Терплю бедствие, Я, 96911, 96911, 96911, 72⁰ с.ш., 56⁰ в.д., 72⁰ с.ш., 56⁰ в.д., 72⁰ с.ш., 56⁰ в.д."

"Курс 35⁰, скорость 500 км/ч, высота 3000 м. Отказал двигатель (правый, левый). Произвожу посадку на площадку. Время 14.48, 14.48.

49. Одновременно с передачей сигнала "SOS" или сообщения "Терплю бедствие" включаются сигнал "Бедствие" аппаратуры опознавания и сигнал "Авария" с набором кода 7700 на бортовом ответчике системы вторичной радиолокации.

50. Сообщение о бедствии экипажем воздушного судна, терпящим или потерпевшим бедствие, передается открытым текстом до тех пор, пока не будет получено подтверждение о принятии этого сообщения от наземных, надводных радиостанций и воздушных судов.

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

52. Прием сообщений о бедствии наземными или самолетными радиостанциями подтверждается передачей:

- 1) сигнала бедствия "MAY DAY" ("МЕЙ ДЕЙ") - 1 раз;
- 2) позывного сигнала или любого другого опознавательного сигнала станции, передающей сообщение о бедствии, произносимый 3 раза;
- 3) слова "ДЕ" (или слова "THIS IS" - "ВИС ИЗ") - 1 раз;
- 4) позывного сигнала станции, подтверждающего прием, произносимый - 3 р а з а ;
- 5) слова "РОМЕО" - 3 раза;
- 6) сигнала бедствия "MAY DAY" ("МЭЙ ДЭЙ") - 1 раз.

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

53. Наведение НПСК осуществляется на канале, указанном руководителем ПСР, а непосредственный выход к месту авиационного происшествия НПСК и СПДГ осуществляется на канале 121,5 МГц.

54. Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении ПСР осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем П С Р :

- 1) на рабочих каналах радиосвязи органов ОВД;
- 2) на аварийной частоте - 121,5 МГц;
- 3) на специально выделенном канале радиосвязи с поисково-спасательными экипажами - 123,1 МГц.

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

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

- 1) время получения информации о бедствии по UTC и ее источник;
- 2) место и характер бедствия, тип воздушного судна, аэродром вылета и посадки ;
- 3) ведомственную и государственную принадлежность воздушного судна;
- 4) наличие у потерпевших бедствие аварийно-спасательного имущества и

с н а р я ж е н и я ;

5) бортовой номер воздушного судна, состав экипажа и количество пассажиров ;

б) меры, принятые по обеспечению поиска и оказания помощи, потерпевшим бедствие .

57. Получив команду на вылет, экипаж поисково-спасательного воздушного судна немедленно приступает к предполетной подготовке, в процессе которой:

1) получает и оформляет необходимые документы и полетные карты;

2) получает информацию о метеообстановке и прогнозе погоды в районе полетов ;

3) уточняет район поиска, тип и бортовой номер воздушного судна, потерпевшего бедствие ;

4) уточняет порядок ведения радиосвязи;

5) уточняет обязанности СПДГ и порядок взаимодействия с ними;

б) докладывает о готовности к вылету.

58. При срочном вылете постановка задачи на поиск, уточнение данных о воздушном судне и экипаже, потерпевшем бедствие, о метеоусловиях, маршруте и высоте полета, порядке взаимодействия с СПДГ и НПСК, а также передача другой информации осуществляется после взлета поисково-спасательного экипажа по каналам радиосвязи.

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

60. После взлета и набора заданной высоты экипаж поисково-спасательного воздушного судна :

1) включает бортовой комплекс поисковой аппаратуры;

2) не прекращая радиосвязи с диспетчером органов ОВД (РКЦПС), включает аварийный канал связи для прослушивания;

3) постоянно докладывает диспетчеру органа ОВД (РКЦПС) о результатах поиска .

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

1) при работе аварийной радиостанции - с помощью радиотехнических

с р е д с т в

п о и с к а ;

2) при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие - по их целеуказанию;

3) при наличии над местом бедствия другого воздушного судна - по его целеуказанию ;

4) по командам диспетчера ОВД (РКЦПС).

62. Если в результате радиотехнического поиска потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, по решению руководителя ПСР производится визуальный поиск. Независимо от применяемого метода поиска (радиотехнического или визуального), в первые 2 дня поиска полеты выполняются с включенным комплексом бортовой поисковой аппаратуры.

63. Визуальный поиск осуществляется по заданным квадратам с использованием палетки визуального поиска. Разбивку района поиска на квадраты осуществляет руководитель ПСР. Очередность обследования района поиска по квадратам указывается экипажу поисково-спасательного воздушного судна перед вылетом или по каналам радиосвязи после вылета.

64. При визуальном поиске в состав экипажа включаются наблюдатели по 2-3 человека на вертолет и 3-4 человека на самолет с целью их замены через каждые 30-40 минут полета. Командир поисково-спасательного воздушного судна определяет для каждого члена экипажа и наблюдателя секторы просмотра пролетаемой местности .

65. Высота полета поисково-спасательных воздушных судов при радиотехническом поиске назначается в пределах:

1) для самолетов типа Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ил-76 - 3000-8100 м;

2) для вертолетов и самолетов типа Ан-2 - 1200-2100 м.

66. Высота полета поисково-спасательных воздушных судов при визуальном поиске назначается в пределах:

1) для самолетов - типа Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ил-76 - 500-600 м. над рельефом местности ;

2) для вертолетов и самолетов типа Ан-2 - 100-300 м. над рельефом местности

67. Дальности визуального обнаружения объектов на местности при ясной погоде приведены в приложении 8 к настоящим Правилам.

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

1) над пересеченной местностью - 0,5 км;

- 2) над лесом - 1 км;
- 3) над густым лесом - 0,5 км;
- 4) над открытой местностью - 2 км. Рекомендуемая длина галсов - 10-20 км.

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

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

71. При установлении связи с потерпевшими бедствие, экипаж поисково-спасательного воздушного судна запрашивает его 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.

72. При обнаружении места бедствия экипажу поисково-спасательного воздушного судна необходимо:

- 1) определить координаты места бедствия и нанести на карту;
- 2) обозначить место бедствия с помощью средств, имеющихся на борту воздушного судна;
- 3) сообщить потерпевшим бедствие по радио или эволюциями воздушного судна, что они обнаружены в соответствии с п.2 приложения 10 к настоящим Правилам;
- 4) в случае, если потерпевшим бедствие требуется срочная помощь, а выполнить посадку невозможно, провести десантирование СПДГ, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- 5) обеспечить наведение других поисково-спасательных сил и средств;
- 6) если позволяет запас топлива, продолжить полет над районом бедствия до замены или указания диспетчера органа ОВД (РКЦПС) покинуть район бедствия.

73. Экипаж поисково-спасательного воздушного судна при обнаружении места бедствия сообщает по каналам радиосвязи диспетчеру органа ОВД (РКЦПС):

- 1) время обнаружения в часах и минутах по UTC, координаты района бедствия;
- 2) состояние и положение воздушного судна, наличие и видимое состояние

пассажиров и членов экипажа, эвакуировавшихся с аварийного воздушного судна ;

3) информацию, переданную потерпевшим бедствие по каналам радиосвязи;

4) погоду в районе бедствия;

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

6) возможность использования средств передвижения (водных, железнодорожных, автотранспортных, гужевых);

7) действия, предпринятые для оказания помощи потерпевшим бедствие;

8) наличие ущерба на местности.

74. Экипаж поисково-спасательного воздушного судна, выбрав площадку для посадки, сообщает ее координаты диспетчеру органа ОВД (РКЦПС). После производства посадки докладывает о посадке и согласует свои действия по эвакуации потерпевших бедствие с руководителем ПСР.

75. После посадки командир поисково-спасательного воздушного судна, в первую очередь, организует оказание доврачебной и первой медицинской помощи пострадавшим и организует их эвакуацию в ближайшее медицинское учреждение .

76. При отсутствии радиосвязи с руководителем ПСР, командир поисково-спасательного воздушного судна самостоятельно выбирает способ эвакуации потерпевших бедствие .

77. При невозможности выполнить посадку, командир поисково-спасательного воздушного судна десантирует СПДГ парашютным способом или высаживает их с режима висения на вертолете с помощью спускового устройства или лебедки.

78. Очередность эвакуации и вид транспортировки пострадавших определяется медицинским работником на месте бедствия, по согласованию со старшим СПДГ или командиром поисково-спасательного воздушного судна.

79. При пожаре на воздушном судне, потерпевшем бедствие, экипаж поисково-спасательного воздушного судна вместе с СПДГ немедленно приступает к эвакуации людей из воздушного судна и принимает меры к тушению пожара, используя все средства для тушения пожара, имеющиеся на борту поисково-спасательного воздушного судна, а также подручные средства (вода , песок , земля) .

80. После совершения вынужденной посадки вне аэродрома экипаж воздушного судна производит экстренную эвакуацию пассажиров, отводит их на безопасное расстояние не менее 100 метров от воздушного судна, оказывает пострадавшим доврачебную или первую медицинскую помощь, готовит к работе аварийные радиостанции и обеспечивает выживание.

81. Экипаж воздушного судна включает аварийную радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой КОСПАС - САРСАТ. В этом режиме необходимо работать в течение 3-х часов, после чего перейти в режим приема.

82. При появлении звука поисково-спасательного воздушного судна или визуального его наблюдения экипаж передает сообщение о бедствии и устанавливает с ним двухстороннюю радиосвязь. Если двухстороннюю связь установить не удастся, передачу сообщений о бедствии чередует с передачей сигналов для привода (режим "Маяк") в течение 1,5-2 минут. При установлении двухсторонней связи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир поисково-спасательного воздушного судна.

83. При работе с КВ-радиостанцией группового пользования экипаж действует в следующем порядке:

1) 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 минуты в режим приема;

2) в течение 10-12 минут в начале каждого часа первых суток вынужденной посадки включается режим автоматической передачи сигнала "SOS", в остальное время радиостанция включается на прием в телеграфном режиме;

3) в последующие сутки в начале каждого часа радиостанция включается на 5 минут в режим автоматической передачи сигнала "SOS", после чего 5 минут осуществляется прием в телеграфном режиме. На остальное время радиостанция выключается.

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

85. Командир воздушного судна, принявший сообщение о бедствии:

1) фиксирует местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;

2) определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;

3) передает диспетчеру ОВД (РКЦПС) о приеме по каналам радиосвязи сообщения о бедствии;

4) учитывая состояние своего воздушного судна и запас топлива, направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

86. Связь с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, на частоте 121,5 МГц устанавливает воздушное судно или корабль, прибывший в район поиска первым. В последующем, двухсторонняя связь с экипажем, потерпевшим бедствие, осуществляется на частоте 121,5 МГц только по указанию руководителя ПСР.

87. Если командир воздушного судна обнаружил, что другое воздушное или надводное судно терпит бедствие, за исключением тех случаев, когда не в состоянии это осуществить, он:

1) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока в этом есть необходимость;

2) принимает меры, которые могут облегчить определение местонахождения его воздушного судна, если данные об этом отсутствовали;

3) сообщает диспетчеру ОВД (РКЦПС), по возможности, следующие сведения:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного судна, терпящего бедствие;

его местонахождение, выраженное в географических координатах или расстояние и пеленг на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;

время наблюдения в часах и минутах по UTC;

число замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного судна, терпящего бедствие;

число плавающих на поверхности воды людей;

внешнее физическое состояние оставшихся в живых;

4) действует в соответствии с указаниями диспетчера ОВД (РКЦПС).

88. Если на место происшествия первым прибыло воздушное судно, которое не является поисково-спасательным, оно должно руководить действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до тех пор, пока на место происшествия не прибудет первое поисково-спасательное воздушное судно. Если в этот период такое воздушное судно не может установить связь с диспетчером ОВД (РКЦПС), оно на основе взаимной договоренности передает ответственность за руководство действиями другому воздушному судну, которое может установить и поддерживать такую связь до прибытия первого

поисково-спасательного воздушного судна.

89. В том случае, когда необходимо направить надводное судно к месту бедствия, воздушное судно передает точные указания любыми имеющимися в его распоряжении средствами, при необходимости эволюциями в соответствии с п.6 приложения 9 к настоящим Правилам.

90. В том случае, когда воздушному судну необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или НПСК и, при этом двухсторонняя связь отсутствует, оно сбрасывает, если это практически осуществимо, аварийные радиостанции для установления радиосвязи или передает информацию в соответствии с п.2 приложения 9 к настоящим Правилам.

91. Члены НПСК прибывают к месту сбора или в квадрат, указанный при оповещении, не позднее чем через 10 минут после получения команды "Тревога" или "Г о т о в н о с т ь " .

92. Члены СПДГ прибывают к поисково-спасательному воздушному судну не позднее чем через 10 минут после получения команды "Тревога" или "Г о т о в н о с т ь " .

93. Руководителем НПСК и СПДГ при постановке задачи указывается:

- 1) время и место происшествия;
- 2) тип воздушного судна, потерпевшего бедствие, его номер и позывной;
- 3) наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;
- 4) маршрут движения, характеристика местности и наличие населенных п у н к т о в ;
- 5) очередность осмотра участков местности или квадратов;
- 6) рекомендуемый способ поиска;
- 7) порядок связи с руководителем ПСР, РКЦПС, поисково-спасательными воздушными судами, другими силами и средствами;
- 8) меры безопасности.

94. При движении в район поиска НПСК поддерживает непрерывную радиосвязь с диспетчером органа ОВД (РКЦПС) и действует по его указаниям. По прибытии в район поиска НПСК, при необходимости, разбивает лагерь и устанавливает радиосвязь с диспетчером ОВД (РКЦПС), поисково-спасательными воздушными судами и другими группами поиска. При отсутствии радиосвязи между НПСК и поисково-спасательными воздушными судами используется визуальные международные знаки "Земля-воздух" в соответствии с п.3 приложения 9 к настоящим Правилам.

95. Осмотр местности производится методами:

1) параллельного просмотра, применяемого в целях просмотра большой площади в минимальное время, при наличии достаточного количества членов Н П С К ;

2) контурного поиска, применяемого при поиске в горах или в долинах, когда резкие изменения рельефа местности не позволяют использовать другие методы;

3) выборочной траектории, применяемого по линии, проходящей вдоль наиболее вероятного маршрута полета воздушного судна, потерпевшего бедствие .

96. При осмотре местности интервалы между членами группы определяются условиями местности, они должны обеспечивать связь визуально или голосом. В труднопросматриваемой местности интервалы между членами группы должны быть не более 30 метров. Дневное задание поисковым группам определяется с учетом возвращения в лагерь за период светлого времени.

97. При обнаружении потерпевших бедствие руководитель НПСК:

1) оценивает обстановку на месте бедствия;

2) принимает меры к сохранению жизни пострадавших;

3) докладывает органу ОВД (РКЦПС) о принятых мерах и необходимой п о м о щ и ;

4) подбирает площадку для посадки вертолета или его зависания и готовит ее;

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

6) обеспечивает безопасность пребывания у места бедствия (тушение очагов пожаров, ограждение опасных мест);

7) обеспечивает охрану места происшествия и сохранность средств объективного контроля .

98. Решение на десантирование СПДГ парашютным или другим способом принимает старший СПДГ по согласованию с командиром поисково-спасательного воздушного судна и руководителем ПСР.

99. После десантирования и сбора группы, старший СПДГ докладывает диспетчеру ОВД (РКЦПС) или командиру поисково-спасательного воздушного судна о результатах и обстановке на месте бедствия.

100. При управлении ПСР основными задачами являются:

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

2) обеспечение координированных действий сил и средств, привлекаемых к

поиску и спасанию;

3) обеспечение наращивания сил и средств в процессе поиска и спасания.

101. Управление поисково-спасательными силами и средствами в гражданской авиации Республики Казахстан осуществляют:

1) КС ЕАПСС РК;

2) оперативные штабы РКЦПС;

3) руководители полетов и диспетчерские пункты органов ОВД районов поиска и спасания;

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

102. Руководитель полетов (диспетчер органа ОВД), получив сообщение о бедствии:

1) объявляет сигнал "Тревога" для поисковых и аварийно-спасательных сил и средств;

2) уточняет район и характер бедствия;

3) дает команду на вылет (выход) дежурных поисково-спасательных сил и средств;

4) при необходимости перенацеливает в район бедствия наиболее подготовленные экипажи воздушных судов, находящиеся в воздухе или на аэродромах и площадках местных воздушных линий;

5) дает команду на включение необходимых средств радиотехнического обеспечения полетов в районе аэродрома и в районе бедствия;

6) докладывает о бедствии руководителю организаций гражданской авиации и в РКЦПС;

7) управляет поисково-спасательными силами и средствами в ходе ПСР до прибытия руководителя ПСР;

8) ограничивает или прекращает полеты на своем аэродроме;

9) обеспечивает безопасность полетов поисково-спасательных воздушных судов.

103. Непосредственное обслуживание воздушного движения поисково-спасательных воздушных судов при полете в район бедствия и обратно осуществляют органы ОВД в пределах своих районов поиска и спасания.

104. Руководитель полетов, осуществляющий непосредственное управление поисково-спасательными силами и средствами:

1) постоянно контролирует местонахождение поисково-спасательных воздушных судов и наземных сил и средств поиска;

- 2) передает информацию о ходе ПСР руководителю работ и в РКЦПС;
- 3) своевременно информирует поисково-спасательные экипажи об изменениях в навигационной обстановке в районе поиска и опасных метеоявлениях.

105. Руководитель ПСР в процессе управления поисково-спасательными силами и средствами:

- 1) организует действия всех выделенных поисково-спасательных сил и средств с целью быстрого обнаружения и немедленного оказания помощи пострадавшим;

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

- 3) направляет поисково-спасательные воздушные суда к месту бедствия;

- 4) определяет для каждого поисково-спасательного экипажа время полета и поиска с учетом запаса топлива, светлого времени суток, а также действий на случай ухудшения метеословий;

- 5) привлекает наиболее опытные и подготовленные экипажи для ПСР в труднодоступной местности или в сложных метеорологических условиях;

- 6) выделяет в состав НПСК в сложных климатических условиях не менее двух автомобилей или другой техники высокой проходимости.

106. Если воздушное судно, потерпевшее бедствие, обнаружить не удалось, а дальнейшее продолжение поиска представляется безрезультатным, поиск может быть прекращен.

107. Решение о прекращении поиска принимает председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия по согласованию с владельцем воздушного судна и Председателем КС ЕАПСС РК.

108. Независимо от прошедшего времени с момента прекращения поисковых работ, поиск немедленно возобновляется после получения любых новых сведений о месте нахождения пропавшего воздушного судна.

Глава 4. Организация и выполнение аварийно-спасательных работ

109. АСР организуются и проводятся на территории, в районе аэродрома и в районе поиска и спасания с целью спасания пассажиров и членов экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, когда их местонахождение известно, а также:

- 1) для оказания помощи населению при стихийных бедствиях;

2) по требованию организаций и ведомств в соответствии с планами и соглашениями о взаимодействии на случай аварийной обстановки;

3) по указанию руководителя организаций гражданской авиации или уполномоченного органа.

110. Для непосредственного руководства аварийно-спасательными работами на месте авиационного происшествия в организации гражданской авиации создается подвижный командный пункт, оборудованный громкоговорящей связью.

111. Непосредственное руководство проведением АСР возлагается на лицо, назначаемое приказом первого руководителя организаций гражданской авиации. В отдельных случаях руководство проведением АСР возлагается на лицо, назначенное уполномоченным органом.

112. Для выполнения АСР в организациях гражданской авиации создаются АСК. Основной задачей АСК является спасание пассажиров и экипажей, ценного оборудования и грузов, а также авиационной техники. Нормативы численности, состав и функции расчетов АСК на основных этапах АСР приведены в приложении 10 к настоящим Правилам.

113. Из состава сил и средств СПАСОП формируются штатные пожарно-спасательные расчеты.

114. В каждой смене аэропорта формируются нештатные аварийно-спасательные расчеты из работников служб:

- 1) медицинской;
- 2) инженерно-авиационной (далее - ИАС);
- 3) организации пассажирских и грузовых перевозок (далее - СОП);
- 4) аэродромной;
- 5) эксплуатации электрорадиотехнического обеспечения и связи (далее - ЭРТОС);
- 6) специального транспорта (далее - ССТ);
- 7) авиационной безопасности (далее - САБ);
- 8) линейного отдела внутренних дел.

115. Пожарно-спасательный расчет предназначен для тушения пожаров на воздушных судах с целью создания условий для эвакуации пассажиров и членов экипажа, а также для спасания пострадавших на борту воздушного судна.

116. Пожарно-спасательный расчет оснащается:

- 1) пожарными автомобилями;
- 2) инструментом для вскрытия обшивки фюзеляжа;

- 3) теплоотражательными костюмами;
- 4) газодымозащитными приборами;
- 5) ножами для перерезания привязных ремней пассажирских кресел.

Оснащение пожарно-спасательных расчетов может дополняться в зависимости от местных условий и поступления нового аварийно-спасательного снаряжения и имущества.

117. Численность личного состава пожарно-спасательного расчета и количество пожарных автомобилей определяется категорией уровня требуемой противопожарной защиты аэродрома в соответствии с требованиями главы 8 "Норм годности к эксплуатации гражданских аэропортов Республики Казахстан" (далее - НГЭА Республики Казахстан - 99), утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 7 января 1999 года N 4.

118. Медицинский расчет формируется из состава дежурной смены медицинской службы аэропорта и предназначен для:

- 1) оказания медицинской помощи пострадавшим непосредственно на месте авиационного происшествия;
- 2) определения очередности эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- 3) подготовки пострадавших к эвакуации в медицинские учреждения.

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

120. Медицинский расчет оснащается санитарной машиной, обеспечивающей доставку расчета в нормативное время к месту авиационного происшествия и укомплектованной:

- 1) носилками 2 штуки;
- 2) кислородным ингалятором;
- 3) портативным аппаратом искусственной вентиляции;
- 4) брезентовым полотном 10 х 2 метра;
- 5) электрическим фонарем;
- 6) автоприцепом-фургоном, оснащенным согласно Табеля оснащения в соответствии с приложением 11 к настоящим Правилам;
- 7) чемоданами-укладками в необходимом количестве: из расчета 1 чемодан на 10 пострадавших (на 80-90 % от общего количества пассажиров на воздушном

судне). Перечень медикаментов, инструментов и перевязочного материала, указан в приложении 12 к настоящим Правилам.

121. Расчет ИАС предназначен для:

- 1) открытия основных и аварийных выходов из воздушного судна, потерпевшего бедствие и, при необходимости, вскрытия обшивки фюзеляжа, совместно с пожарно-спасательным расчетом;
- 2) установки к борту воздушного судна наземных средств эвакуации и приведения в рабочее состояние бортовых аварийных трапов;
- 3) вентиляции салона воздушного судна;
- 4) оказания помощи пострадавшим пассажирам и членам экипажа в покидании воздушного судна и их эвакуации;
- 5) эвакуации воздушного судна, потерявшего способность двигаться, с места авиационного происшествия совместно с расчетом аэродромной службы.

122. Расчет аэродромной службы предназначен для:

- 1) оказания помощи экипажу воздушного судна, пожарным и спасателям в ликвидации пожара;
- 2) эвакуации пострадавших с места авиационного происшествия;
- 3) эвакуации воздушного судна, потерявшего способность двигаться с места авиационного происшествия;
- 4) приведения в рабочее состояние летного поля аэродрома.

123. Расчет СОП предназначен для приема, учета и перевозки пассажиров с места авиационного происшествия, а также для выгрузки грузов и багажа.

124. Расчет службы ЭРТОС предназначен для обеспечения органов ОВД и руководителя АСР устойчивой и постоянно действующей связью:

- 1) с поисково-спасательными воздушными судами, НПСК, десантированными СПДГ;
- 2) с расчетами АСК при их оповещении, подготовке и проведении АСР;
- 3) с взаимодействующими предприятиями и организациями при оповещении и проведении ПСР и АСР.

125. Расчет ССТ предназначен для обеспечения расчетов АСК автотранспортными средствами в соответствии с Типовым планом подачи автомобильного транспорта, изложенным в приложении 13 к настоящим Правилам.

126. Расчеты САБ и линейного отдела внутренних дел предназначены для:

- 1) обеспечения контроля доступа к месту авиационного происшествия;
- 2) регулирования потока движения транспортных средств;

- 3) организации мер безопасности на месте авиационного происшествия;
- 4) участия в поиске и сохранении бортовых самописцев;
- 5) изоляции опасных грузов.

127. Старшими расчетов АСК назначаются соответствующие начальники смен, которые функционально подчиняются начальнику СПАСОП аэропорта, а при ПСР и АСР - непосредственно руководителю АСР.

128. Старшим расчетов АСК необходимо:

- 1) знать район аэродрома;
- 2) проводить с личным составом своего расчета занятия и тренировки по проведению ПСР и АСР;
- 3) изучать с работниками расчетов компоновочные схемы воздушных судов, места расположения аварийно-спасательного оборудования и способы приведения его в рабочее состояние, основные и аварийные выходы, места вскрытия обшивки фюзеляжа;
- 4) принимать меры к оснащению АСК средствами и снаряжением, необходимыми для проведения АСР;
- 5) при заступлении на дежурство проверять наличие работников АСК, а также наличие и исправность аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- 6) докладывать о готовности АСК в диспетчерскую службу аэропорта и руководителю АСР;
- 7) обеспечивать своевременное прибытие АСК с аварийно-спасательной техникой, имуществом и снаряжением к месту авиационного происшествия или к месту сбора;
- 8) осуществлять личное руководство действиями АСК на месте авиационного происшествия.

129. Для сбора расчетов АСК руководителем полетов (диспетчером ОВД с докладом руководителю полетов) применяются сигналы оповещения "Тревога" и "Готовность":

- 1) сигнал "Тревога" подается в случае, если авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;
- 2) сигнал "Готовность" подается тогда, когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

130. По сигналу "Тревога" все расчеты АСК со своим имуществом и снаряжением прибывают к месту авиационного происшествия или в квадрат, указанный при оповещении.

131. Нормативное время прибытия расчетов АСК с момента объявления

сигнала "Тревога" приведено в приложении 14 к настоящим Правилам.

132. Пожарно-спасательный расчет, по прибытию к месту авиационного происшествия, по указанию руководителя тушения пожара приступает к тушению пожара.

133. Все остальные расчеты АСК, по прибытии к месту происшествия, приступают к выполнению АСР по указанию руководителя АСР.

134. По сигналу "Готовность" все расчеты АСК остаются на рабочих местах, готовя снаряжение и имущество к немедленному применению, до объявления сигнала "Тревога".

135. Право на принятие решения о подаче сигналов "Тревога" и "Готовность" предоставляется:

- 1) руководителю полетов;
- 2) диспетчеру органа ОВД (с докладом руководителю полетов);
- 3) руководителю организаций гражданской авиации;
- 4) сменному начальнику аэропорта.

136. Объявление сигналов "Тревога" или "Готовность" осуществляется органом ОВД с применением специальной аппаратуры типа "ГОРН" или по циркулярной связи, одновременно всем расчетам согласно установленной схеме оповещения расчетов АСК в соответствии с Типовой схемой оповещения, изложенной в приложении 15 к настоящим Правилам. Время оповещения расчетов не должно превышать 25 секунд.

137. В каждой организации гражданской авиации предусматривается дублирующая система оповещения.

138. При оповещении указывается:

- 1) диспетчерский пункт ОВД, объявивший сигнал "Тревога" или "Готовность";
- 2) тип и номер воздушного судна, терпящего бедствие;
- 3) характер происшествия;
- 4) номер квадрата, в котором произошло авиационное происшествие, по координатной сетке схемы аэропорта и прилегающей местности;
- 5) количество пассажиров на борту воздушного судна;
- 6) наличие опасных грузов на борту воздушного судна;
- 7) при необходимости, дополнительные данные сообщаются расчетам АСК при движении к месту сбора по каналам радиосвязи.

139. Получение сигналов "Тревога" и "Готовность" руководители штатных и нештатных расчетов АСК подтверждают руководителю АСР через диспетчерскую службу аэропорта.

140. Руководитель АСР докладывает о готовности аварийно-спасательных сил и средств к работе руководителю полетов и руководителю организаций гражданской авиации.

141. Оповещение и вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется по указанию руководителя АСР лицами, определенными Аварийным планом.

142. Руководитель АСР после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" :

1) устанавливает связь с диспетчером ОВД (руководителем полетов) и уточняет обстановку;

2) прибывает на место авиационного происшествия за время не более 5 минут, при удалении с места авиационного происшествия в пределах 1000 метров от торцов взлетно-посадочной полосы по курсу взлета или посадки;

3) оценивает обстановку, анализирует достаточность аварийно-спасательных сил и средств, при необходимости, дает указание о вызове взаимодействующих сил и средств;

4) осуществляет непосредственное управление действиями расчетов АСК и привлекаемых дополнительных сил и средств, координирует их действия, обеспечивает эффективность и организованность при проведении АСР;

5) организует оцепление места происшествия и хронометраж проводимых работ;

6) докладывает о ходе АСР и привлечении необходимой помощи руководителю организаций гражданской авиации и руководителю полетов.

143. Если позволяют условия, руководитель АСР устанавливает радио- или проводную связь с экипажем воздушного судна, потерпевшего бедствие, с целью координации действий спасателей и экипажа.

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

1) подготовку ВПП путем покрытия ее слоем пены в случае, если ожидается посадка воздушного судна с убранными или неисправными шасси. Размеры пенных полос приведены в приложении 16 к настоящим Правилам;

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

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

4) проникновение внутрь фюзеляжа, высвобождение людей и эвакуация их из воздушного судна через выходы, проемы, проломы.

145. Решение о покрытии ВПП пеной принимает руководитель АСР по согласованию с командиром воздушного судна, при наличии времени, не менее 10 минут до посадки аварийного воздушного судна.

146. Тушение пожара производится пожарно-спасательными расчетами в соответствии с Рекомендациями по тушению пожаров на воздушных судах, изложенными в приложении 17 к настоящим Правилам.

147. При тушении пожара и эвакуации людей из аварийного воздушного судна необходимо соблюдать меры безопасности, исключаящие:

1) травмирование личного состава АСК и нанесение дополнительных травм пострадавшим;

2) повторное возгорание и распространение остаточных очагов пожара.

148. При тушении пожара и эвакуации личный состав расчетов АСК должен использовать защитное снаряжение - теплозащитные костюмы, дыхательные аппараты.

149. После окончания эвакуации пассажиров и членов экипажа, пожарно-спасательные расчеты ликвидируют остаточные очаги пожара, проверяют скрытые места в пассажирских салонах, кабине экипажа, кухне, туалетах, багажных помещениях и гардеробах, чтобы убедиться в отсутствии людей на борту воздушного судна.

150. Пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, эвакуируются в безопасное место, не ближе 100 метров от горящего воздушного судна, определенное руководителем АСР совместно со старшим медицинского расчета.

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

152. Пожарно-спасательный и медицинский расчеты находятся на месте происшествия до полного окончания АСР.

153. Старшему медицинского расчета после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" необходимо:

1) уточнить обстановку через руководителя АСР и дать команду на вызов взаимодействующих сил медицинских учреждений;

2) организовать погрузку чемоданов-укладок;

- 3) забрать упаковку с наркотическими препаратами (если они хранятся отдельно), ключи от фургона и эвакуационный план;
- 4) с медицинским расчетом выехать на место происшествия.

154. Старшему медицинского расчета на месте авиационного происшествия необходимо :

- 1) совместно с руководителем АСР выбрать место для пункта сбора пострадавших и выставить опознавательные знаки;
- 2) через руководителя АСР организовать пункты временного сосредоточения пострадавших в помещениях аэропорта;
- 3) организовать работу расчета по оказанию медицинской помощи пострадавшим, принимая непосредственное участие в этой работе;
- 4) определить очередность эвакуации пострадавших в медицинские учреждения ;
- 5) организовать немедленную эвакуацию пострадавших в ближайшие медицинские учреждения ;
- 6) принять меры по защите пострадавших от неблагоприятного воздействия внешних условий ;
- 7) определить место сбора останков погибших пассажиров и членов экипажа;
- 8) поддерживать постоянную связь с руководителем АСР и информировать его о ходе работ .

155. Удаление с летного поля воздушного судна, потерявшего способность двигаться, осуществляется по заключенным соглашениям между эксплуатантом воздушного судна и организацией гражданской авиации в соответствии с требованиями пункта 2.2.1. "Руководства по аэропортовым службам. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться", ИКАО, ДОС 9137-AN/898, часть пятая, издание третье - 1996 года.

156. Сразу после эвакуации воздушного судна место происшествия приводится в порядок силами служб организации гражданской авиации.

157. Обучение и подготовка специалистов АСК организации гражданской авиации осуществляется по программам, утвержденным уполномоченным органом :

- 1) в сертифицированных учебных заведениях;
- 2) в организациях гражданской авиации;
- 3) при профессиональной подготовке штатных специалистов противопожарной службы и СПАСОП;
- 4) при подготовке работников организации гражданской авиации, входящих в

состав нештатных расчетов АСК;
5) на учениях и тренировках сил и средств СПАСОП.

158. Специалисты штатных пожарно-спасательных расчетов один раз в 5 лет проходят обучение на курсах повышения квалификации в сертифицированных учебных заведениях.

159. При нахождении на дежурстве с пожарно-спасательными расчетами проводятся :

- 1) теоретические занятия - 28 часов в месяц;
- 2) практические тренировки проводятся по решению начальника противопожарной службы организаций гражданской авиации.

160. 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.

161. Подготовка личного состава нештатных расчетов АСК проводится по программам, утвержденным уполномоченным органом.

162. Для проведения теоретических занятий и практических тренировок в каждой организации гражданской авиации создается аварийно-спасательная учебно-материальная база и учебно-тренировочный полигон в соответствии с приложением 18 к настоящим Правилам. Контроль за организацией, развитием и использованием аварийно-спасательной учебно-материальной базы и учебно-тренировочного полигона осуществляет начальник СПАСОП аэропорта.

163. Руководитель аэропорта обеспечивает создание и развитие аварийно-спасательной материальной базы и учебно-тренировочного полигона.

164. Тренировки с личным составом проводятся:

- 1) со штатными пожарно-спасательным и медицинским расчетами - 1 раз в месяц ;
- 2) с нештатными расчетами АСК - ежеквартально;
- 3) с АСК (в каждой смене) - 2 раза в год.

165. В процессе практических занятий и тренировок отрабатываются действия по :

- 1) оповещению об авиационном происшествии;
- 2) прибытию расчетов АСК в нормативное время к месту происшествия;
- 3) организации и выполнению поиска воздушного судна, потерпевшего бедствие ;
- 4) открытию основных и аварийных выходов из воздушного судна;

- 5) вскрытию фюзеляжа воздушного судна;
- 6) организации эвакуации пассажиров и экипажа из воздушного судна;
- 7) вентиляции салонов воздушного судна;
- 8) тушению пожара на воздушном судне;
- 9) оказанию первой медицинской помощи пострадавшим;
- 10) эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- 11) эвакуации воздушного судна с летного поля аэродрома.

166. В процессе теоретической подготовки, практических занятий, тренировок и учений личному составу СПАСОП организаций гражданской авиации необходимо изучить:

- 1) сигналы оповещения и действия на случай объявления сигналов "Тревога" и "Г о т о в н о с т ь " ;
- 2) порядок действий при проведении ПСР;
- 3) устройство и порядок использования аварийно-спасательного снаряжения и оборудования, которым оснащаются расчеты АСК;
- 4) способы проникновения в воздушное судно при авариях и катастрофах;
- 5) методы спасания людей в различных условиях;
- 6) устройство и порядок применения первичных средств пожаротушения;
- 7) теорию горения и возгорания материалов и тактику тушения пожаров;
- 8) способы оказания первой медицинской помощи пострадавшим;
- 9) правила эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- 10) правила эвакуации воздушного судна с летного поля аэродрома.

П р и л о ж е н и е 1
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

**Инструктивные рекомендации
по разработке "Аварийного плана по организации и проведению
аварийно-спасательных работ на территории
и в районе аэродрома" 1. Общие положения**

1. Настоящие Инструктивные рекомендации, на основе которых в каждом аэропорту Республики Казахстан разрабатывается "Аварийный план по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома" (далее - Аварийный план), необходимы для повышения эффективности действий различных аэропортовых служб и взаимодействующих организаций, предприятий и учреждений при ликвидации последствий а в а р и й н ы х с и т у а ц и й .

2. Выполнение требований и мер по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов обязательно для всех сотрудников аэропорта, а также физических и юридических лиц, осуществляющих свою деятельность на т е р р и т о р и и а э р о п о р т а .

3. Информация, содержащаяся в Аварийных планах должна согласовываться и доводиться до уполномоченных сотрудников аэропорта, участвующих в п р о в е д е н и и П С Р и А С Р .

4. Аварийный план разрабатывается на основании и в соответствии с требованиями нормативных правовых актов, указанных в пп. 2), 3), 4), 5), 6), 7), 8), п.1 гл.1 настоящих Правил.

2. Организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов

5. Указать список руководителей аэропорта со схемой подчиненности, юридический адрес аэропорта, должности, фамилии, рабочие телефоны и факсы руководителей, функции структурных подразделений аэропорта по аварийно-спасательному обеспечению полетов.

6. Описать действия первого руководителя аэропорта по организации и контролю обеспечения П С Р и А С Р .

7. Описать действия руководителя СПАСОП по руководству и организации п р о в е д е н и я П С Р и А С Р .

8. Указать государственные органы, с которыми взаимодействует аэропорт в вопросах поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, их конкретные функции и участие, юридические адреса, должности и фамилии руководителей, их рабочие телефоны и факсы.

9. Указать иные учреждения и ведомства, взаимодействующие с аэропортом в вопросах поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, их конкретные функции, юридические адреса, должности и фамилии руководителей , их рабочие телефоны и факсы.

10. Описать организацию СПАСОП аэропорта:

- 1) ее структуру;
- 2) схему взаимодействия с другими структурными подразделениями аэропорта;
- 3) штатное расписание и укомплектованность;
- 4) наличие производственной и учебной базы;
- 5) обеспеченность автотранспортной и специальной техникой и средствами связи;
- 6) порядок допуска персонала к ПСР и АСР.

3. Управление, связь и оповещение

11. Указать:

- 1) должностное лицо аэропорта, обеспечивающее поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов и осуществляющее руководство ПСР и АСР;
- 2) состав и место дислокации оперативного штаба по координации и руководству ПСР и АСР;
- 3) порядок руководства АСР на месте авиационного происшествия;
- 4) порядок руководства тушением пожара при авиационном происшествии;
- 5) порядок руководства тушением пожара на объектах аэропорта;
- 6) порядок объявления сигналов "Тревога" или "Готовность";
- 7) порядок информирования и оповещения руководства аэропорта, административных, правоохранительных, взаимодействующих организаций, предприятий и учреждений других ведомств, эксплуатанта воздушного судна;
- 8) общую схему оповещения и связи при чрезвычайном происшествии;
- 9) порядок взаимодействия с эксплуатантами воздушных судов, имеющих в аэропорту только представительства;
- 10) порядок разработки Плана лечебно-эвакуационных мероприятий при проведении АСР и взаимодействия медицинских служб аэропорта с территориальными и ведомственными органами здравоохранения по оказанию помощи пострадавшим при чрезвычайных происшествиях на территории и в районе аэродрома;
- 11) время готовности каждого штатного и нештатного аварийно-спасательного расчета аэропорта в табличной форме.

4. Проведение ПСР

1 2 . О п и с а т ь :

- 1) организацию и руководство проведением ПСР;
- 2) порядок обеспечения ПСР радиотехническими средствами;
- 3) действия экипажей поисково-спасательных воздушных судов при проведении поиска потерпевших бедствие;
- 4) действия членов НПСК и СПДГ при проведении поиска потерпевших бедствие, применяемые технические средства и другое оборудование;
- 5) действия руководителя полетов (диспетчера) органа ОВД.

5. Проведение АСР

1 3 . О п и с а т ь :

- 1) организацию и руководство проведением АСР;
- 2) порядок обеспечения АСР радиотехническими средствами;
- 3) действия руководителя полетов (диспетчера) органа ОВД данного аэродрома ;
- 4) порядок оповещения руководства аэропорта, членов АСК, эксплуатанта аварийного воздушного судна, взаимодействующих сил и средств предприятий, организаций и учреждений ;
- 5) действия аварийно-спасательных расчетов АСК при различных аварийных ситуациях ;
- 6) организацию и порядок покрытия взлетно-посадочной полосы пеной;
- 7) организацию и порядок сортировки и оказания медицинской помощи пострадавшим ;
- 8) организацию и порядок эвакуации пострадавших и не пострадавших пассажиров и членов экипажа воздушного судна с места авиационного происшествия ;
- 9) организацию и порядок проведения эвакуации аварийного воздушного судна с летного поля аэродрома.

П р и л о ж е н и е 2

к Правилам проведения авиационных поисково-спасательных работ, утвержденным приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 октября 2004 г. N 203

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

1. Перечень спасательного имущества и снаряжения:

N п / п	Имущество и снаряжение	Ед. изм.	Кол-во
1.	Обмундирование теплое	комплект	2
2.	Мешок спальный	комплект	2
3.	Палатка туристская с стоек и кольев	комплект	1
4.	Сухой паек (на каждого)	комплект	4
5.	Кружка мелалитовая	штук	2
6.	Ложка алюминиевая	штук	2
7.	Котелок алюминиевый	штук	2
8.	Фляга алюминиевая в чехле с водой	штук	2
9.	Радиостанция аварийная с блоком питания	комплект	2
10.	Радиостанция типа Р-861	комплект	1
11.	Патроны сигнальные	штук	10
12.	Уранин	упаковка	4
13.	Нож-мачете	штук	2
14.	Фонарь электрический с батареями	комплект	2
15.	Плот спасательный надувной аварийно-спасательная пятиместная	или лодка штук	1
16.	Жилет (пояс) спасательный	штук	2
17.	Компас	штук	2
18.	Накидка медицинская	штук	2
19.	Аптечка для летательных аппаратов	комплект	1
20.	Устройство для обеззараживания воды	штук	2
21.	Носилки санитарные	штук	2
22.	Щит для транспортировки с поврежденным позвоночником	пострадавших штук	1
23.	Лыжи с палками	комплект	2
24.	Электромегафон с комплектом батарей	комплект	1
25.	Термос 12 л с водой	штук	1
26.	Канистра 20 л	штук	2
27.	Огнетушитель 10 л	штук	2
28.	Топор	штук	2

29. Лом	штук	1
30. Пила ручная по дереву	штук	1
31. Пила ручная по металлу с 10 полотнами	штук	1
32. Лопата штыковая	штук	2
33. Багор	штук	1
34. Примус	штук	1
35. Бинокль	штук	1
36. СУ-Р	комплект	2
37. Бензопила для резки металла	комплект	1
38. Сухое горючее	грамм	270

2. Спасательное имущество и снаряжение, указанное в пунктах 1-20 укладывается в специальные мягкие мешки или контейнеры. Имущество (кроме плавательных средств) упаковывается в водонепроницаемые мешки.

3. Спасательные лодка, плот и жилеты (пояса) расконсервируются и загружаются в предусмотренной для них упаковке подготовленными к применению.

4. На наружной поверхности мешков (контейнеров) прикрепляется 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. Поисково-спасательные воздушные суда, направляемые для выполнения работ при стихийных бедствиях, перед вылетом на задание (дежурство) укомплектовываются имуществом и снаряжением в полном объеме указанного перечня.

6. Настоящий перечень решением первого руководителя авиапредприятия может дополняться в зависимости от климатических, физико-географических, других условий района поиска и спасания и особенностей выполнения задания.

7. Укомплектование обмундированием теплым производится: для северных районов с холодным климатом - меховое, для южных районов - демисезонное.

поисково-спасательных работ,
 утвержденным приказом Председателя
 Комитета гражданской авиации
 Министерства транспорта и коммуникаций
 Республики Казахстан
 от 26 октября 2004 г. N 203

**Оснащение техническими средствами
 наземных поисково-спасательных команд**

1. Табель оснащения:

N п / п	Имущество и снаряжение	Ед. изм.	Кол-во
1.	Автомшины повышенной проходимости с радиостанцией внутрипортовой связи	штук	1
2.	Передвижной узел радиосвязи	штук	1
3.	Радиостанции:		
	Переносная УКВ диапазона 100 - 500 МГц; Р-855УМ (Р-855А1) с блоком питания;	комплект	1
	Р-861 с блоком питания.		2
4.	Антенна пеленгационная для радиостанции Р-855УМ	комплект	2
5.	Сигнальный пистолет	штук	2
6.	Сигнальные патроны к сигнальному пистолету (зеленого, красного и белого цветов)	штук	30
7.	Заряд огневой сигнальный	штук	20
8.	Осветительные наземные средства	комплект	1
9.	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета (по 8 шт. каждого цвета)	штук	16
10.	Посадочные шашки	штук	10
11.	Компас	штук	6
12.	Фонарь электрический с комплектом батарей	комплект	6
13.	Топографические карты местности масштабов 1:100000 и 1:200000 с палеткой визуального		

поиска	комплект	2
14. Бинобль	штук	2
15. Перчатки термостойкие технические	пар	6
16. Бензопила для резки металла	штук	1
17. Бензопила	штук	2
18. Топор	штук	4
19. Лом	штук	2
20. Лопата штыковая	штук	4
21. Пила поперечная	штук	2
22. Багор	штук	1
23. Слесарный инструмент: молоток, пила ручная	кувалда, зубило, комплект	1
24. Огнетушители разные (ручные)	штук	3-5
25. Мегафон с комплектом батарей	комплект	2
26. Фотоаппарат	штук	2
27. Фалы капроновые диаметром 12 мм	метр	320
28. Носилки санитарные	штук	1
29. Щит для транспортировки с поврежденным позвоночником	пострадавших штук	1
30. Лодка - волокуша (для северных районов)	штук	2
31. Лыжи с палками (на каждого члена НПСК)	комплект	1
32. Спальный мешок (в северных районах - меховые, в остальных - ватные или ватиновые)	штук	10
33. Металлический трос с (сечение 8-10 мм, длина 50 м)	крючками штук	1
34. Медикаменты	комплект	2
35. Ножи (на каждого члена НПСК)	штук	1
36. Ружье с боеприпасами калибра 12 или 16	штук	1
37. Лодка	комплект	2
38. Жилеты (пояса) спасательные	штук	6
39. Сетка - накомарник	штук	6
40. Бензоплитка	штук	2
41. Палатка 2-местная	штук	3
42. Устройство для обеззараживания из пресноводных источников	воды штук	6
43. Палатка 8 - 12 местная	штук	2
44. Термос 36-литровый с питьевой водой	штук	1
45. Бачки для воды (10 и 20 литров)	штук	2
46. Кружки, ложки (на каждого члена НПСК)	штук	по 1

47.	Дыхательные аппараты, теплоотражательные костюмы	штук	4 - 5
48.	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	20
49.	Продукты питания (тушенка, сухари, молоко, крупа - на каждого члена НПСК)	комплект	по 1

2. Перечень технических средств может уточняться и дополняться в зависимости от климатических, физико-географических, других условий района поиска и спасания и особенностей выполнения задания.

3. Указанные технические средства должны быть упакованы в тару и быть готовыми к доставке их к месту происшествия вертолетами или самолетами с выброской на парашюте или без парашюта.

П р и л о ж е н и е 4
к Правилам проведения авиационных поисково-спасательных работ, утвержденным приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 октября 2004 г. N 203

Оснащение техническими средствами спасательной парашютно-десантной группы

1. Табель оснащения

N п / п	Имущество и снаряжение	Ед. изм.	Кол-во
1.	Летное обмундирование, по сезону	комплект	по 1-му на каждого члена СПДГ
2.	Парашютная система (десантная, тренировочная, специальная)	штук	1
3.	Запасная парашютная система	штук	1
4.	Парашютный полуавтомат комбинированный	штук	1

5.	Блок контроля высоты и времени	штук	1
6.	Высотомер парашютный	штук	1
7.	Секундомер	штук	1
8.	Шлем защитный парашютиста	штук	1
9.	Нож стропный (стропорез)	штук	1
10.	Жилет (пояс) спасательный	штук	1
11.	Кружки, ложки	комплект	1
12.	Сигнальные патроны ПСНД-30	штук	10
13.	Компас	штук	1
14.	Фонарь электрический с комплектом батарей	карманный комплект	1
15.	Сетка - накомарник	штук	1
16.	Фляга в чехле с питьевой водой	штук	1
17.	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	1
18.	Устройство для обеззараживания воды из пресноводных источников	штук	1
19.	Нож - мачете в чехле	штук	1
20.	Нож - пила	штук	1
21.	Гидрокостюм спасательный с утеплителем	комплект	1
22.	Перчатки термостойкие пятипалые	технические пары	1
23.	Продукты питания (тушенка, сухари, молоко сгущенное, чай, крупа)	комплект на 3 суток	1
24.	Радиостанция Р-855УМ (Р-855А1)	штук	1 на группу
25.	Йод 5% спиртовой по 2 мл с оплеткой (в пенале)	раствор-ампулы штук	2
26.	Лейкопластырь размером 5 м X 5 см.	штук	1
27.	Бинт марлевый медицинский стерильный размером 7 м x 14 см	штук	2
28.	Бензоплитка	штук	4
29.	Светомаяк с комплектом батарей	штук	1
30.	Палатка двухместная	штук	4
31.	Антенна пеленгационная для радиостанций Р-855УМ	штук	1

2. Перечень технических средств может уточняться и дополняться в зависимости от климатических, физико-географических, других условий района поиска и спасания и особенностей выполнения задания.

3. Указанные технические средства должны быть упакованы в тару и быть готовыми к доставке их к месту происшествия поисково-спасательными воздушными судами с выброской на парашюте или без парашюта.

П р и л о ж е н и е 5
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

Методика проведения поиска воздушных судов, потерпевших бедствие

1. Методика выполнения радиотехнического поиска потерпевших бедствие

Поиск экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, поисково-спасательными воздушными судами с помощью УКВ и КВ радиопеленгационной аппаратуры, является основным методом поиска.

См.бумажный вариант

Рисунок 1. Маневр для выхода на аварийную радиостанцию с использованием АРК:

ТНР - точка начала разворота; ТНС - точка начала снижения

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

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

После пролета аварийной радиостанции (радиомаяка), что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180^0 , экипаж выполняет маневр (рисунок 1)

с расчетом повторного выхода на нее на высоте полета, обеспечивающей визуальное обнаружение пострадавших. Снижение с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полетов.

2. Методика определения района поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие

В общем виде, когда нет дополнительных сведений, район поиска может быть определен следующим образом (рисунок 2):

См. бумажный вариант

Рисунок 2. Определение района поиска

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

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

из точки B перпендикулярно линии маршрута откладываются отрезки Be и Bd, равные максимальному боковому уклонению L воздушного судна за время прохождения пути S.

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

3. Порядок разбивки района поиска на квадраты

При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20x20 километров согласно палетке с сеткой визуального поиска (рисунок 3). При необходимости квадрат 20x20 км разбивается на 4 квадрата 10x10 километров в соответствии с палеткой. Для более детального обследования сильнопересеченной лесистой местности наземной поисково-спасательной командой квадрат 10x10 километров разбивается на 4 квадрата 5x5 километров.

Руководителем (координатором) ПСР (расчетом КП) определяются квадраты первоочередного обследования и маршрут поиска.

Рисунок 3. **См. бумажный вариант**

Палетка

Поперечная ось палетки

При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо:
совместить центр палетки с контрольной точкой аэродрома (КТА),
характерным ориентиром или центром предполагаемого района бедствия;
совместить поперечную ось палетки с северным направлением истинного
меридиана или перпендикулярно оси предполагаемого маршрута полета;
пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией
п а л е т к и .

4. Способы поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие.

Если в результате сплошного обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, решением руководителя (координатора) ПСР производится визуальный поиск, который может осуществляться следующими способами: "Гребенка", "Параллельное галсирование", "Расширяющийся квадрат и заданный маршрут":

1) поиск способом "Гребенка" (рис. 4) применяется в целях просмотра большей площади в минимальное время и при наличии достаточного количества поисково-спасательных воздушных судов.

Способ "Гребенка" заключается в одновременном обследовании района поиска группой воздушных судов путем совместного полета по параллельным прямолинейным маршрутам на интервалах, составляющих примерно 75% визуальной видимости или дальности действия поисковой аппаратуры.

Способ "Гребенка" применяется, как правило, при организации поиска при больших удалениях от места базирования поисково-спасательных воздушных судов.

С м . б у м а ж н ы й в а р и а н т

Рис. 4 Поиск способом "Гребенка"

2) поиск способом "Параллельное галсирование" (рис. 5, 6) применяется при недостаточном количестве имеющихся поисково-спасательных воздушных судов и для обследования значительной площади.

См. бумажный вариант

Рис. 5 Поиск способом "Параллельное галсирование" одиночным самолетом:

ИПМП - исходный пункт маршрута поиска;
КПМП - конечный пункт маршрута поиска.

При этом способе район поиска может быть разделен на несколько участков поиска (полос), которые просматриваются одновременно несколькими одиночными воздушными судами или последовательно одним воздушным судном

Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения потерпевшего бедствие воздушного судна.

Расстояние между галсами (при обеспечении 25 % перекрытия) устанавливается таким же, как и интервал между воздушными судами 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.

Рекомендуемое расстояние между галсами при поиске способом "Параллельное галсирование" и "Расширяющийся квадрат":

пересеченной местностью	-	0,5	км;
лесом	-	1	км;
густым лесом	-	0,5	км;
открытой местностью	-	2	км.

Длина галсов должна быть 10-20 км.

Рис. 6. Обследование двух полос района поиска одновременно двумя самолетами способом "Параллельное галсирование"

См. бумажный вариант

3) поиск способом "Расширяющийся квадрат" (рис. 7) применяется, как правило, при наличии данных о месте бедствия воздушного судна.

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

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

Рис. 7. Поиск способом "Расширяющийся квадрат"

См. бумажный вариант

4) поиск способом "Заданный маршрут" (рис. 8) выполняется по линии заданного пути, проходящего вдоль участка маршрута воздушного судна, потерпевшего бедствие.

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

Рис. 8 Поиск способом "Заданный маршрут":

См. бумажный вариант

ИПП - исходный пункт маршрута поиска; КПП - конечный пункт маршрута поиска;

L - ширина полосы захвата (обследования) поисковой радиотехнической

а п п а р а т у р о й ;

l - ширина района поиска.

П р и л о ж е н и е 6

к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

Правила по выживанию

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.

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.

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.

4. Построить убежище, 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 и 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.

5. При покидании стоянки:

- 1) тщательно загасить костер;
- 2) собрать в кучу тлеющие угли и залить их водой или забросать землей.

6. 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.

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

8. В Арктике для питья можно использовать воду:

- 1) из озер, рек, ручьев и снежниц (можно пить сырой);
- 2) в холодное время года для получения воды можно использовать старый многолетний лед (имеющий голубой оттенок) или снег из плотных сугробов;
- 3) молодой морской лед зеленого цвета непригоден к употреблению.

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

- 1) вода из проточных источников (рек, ручьев) и атмосферных осадков может употребляться сырой;
- 2) 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.

10. В условиях автономного плавания на море морскую воду пить категорически запрещается:

- 1) пополнять запасы пресной воды можно за счет сбора росы и жидкости, выдавливаемой из морских рыб;
- 2) при наличии опреснителя в комплектах БАЗ (НАЗ) можно получить 3,5 л

опресненной воды при использовании одного комплекта опреснителя.

11. Для уменьшения водопотерь организма в пустыне (или на плавсредствах в море) необходимо:

- 1) в течение первых суток исключить употребление воды;
- 2) ограничить физическую активность в жаркое время суток;
- 3) соорудить укрытия от солнца и находиться в тени, не снимая одежды;
- 4) ограничить суточную норму потребления воды до 500-600 мл, воду пить небольшими порциями (50-100 мл), долго задерживая ее, смачивая одежду;
- 5) воду, непригодную для употребления, следует использовать для смачивания одежды.

12. 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.

13. 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.

14. Не рекомендуется употреблять в пищу:

- 1) косточки и семена плодов;
- 2) луковицы, не обладающие характерным луковичным или чесночным запахом;
- 3) растения, выделяющие на изломе млечный сок;
- 4) грибы, издающие неприятный запах;
- 5) печень, икру, молоки рыб, а также мясо рыб с неприятным запахом и бледными скользкими жабрами;

б) 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.

15. 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.

16. 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.

17. Меры по обеспечению безопасности в период автономного существования .

18. 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.).

19. 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.

20. С целью сохранения здоровья людей необходимо:

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

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

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

21. 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).

22. Чтобы предупредить нападение акул, необходимо:

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

2) 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.

23. 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.

П р и л о ж е н и е 7
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

**Оснащение медицинскими препаратами и имуществом
сумок врача (фельдшера) НПСК и СПДГ**

1. Содержание медицинского имущества сумок врача (фельдшера) НПСК и
С П Д Г :

N п / п	Медицинские препараты и имущество	Ед. изм.	Кол-во
1.	Атропин сульфата 0,1 % р-р для инъекций по 1 мл в ампуле	ампул	5
2.	Кетонал	упаковка	2
3.	Промедол 2 % р-р по 1 мл в шприц-тюбике	штук	2
4.	Анальгин 0,25, табл. N 6 в упаковке	упаковка	3
5.	Валидол 0,06, табл. N 10 в упаковке	упаковка	1
6.	Аммиак 10 % р-р, амп. по 1 мм с оплеткой	ампул	5
7.	Димедрол 0,05, табл. N 10 в упаковке	упаковка	2
8.	Йод 5 % спирт р-р, амп. по 1 мл с оплеткой	ампул	10
9.	Кордиамин для инъекций по 2 мл в ампулах	ампул	5
10.	Кофеин бензоната натрия 20 % р-р по 1 мл в ампулах	ампул	5
11.	Любелин гидрохлорид 1 % р-р в ампулах по 1 мл	ампул	5
12.	Натрий гидрокарбонат	кг	0,1
13.	Натрий гидрокарбонат 0,5, табл. N 10 в упаковке	упаковка	3
14.	Натрий хлорид	кг	0,1
15.	Новокаин 0,5 % р-р для инъекций по 5 мл в ампулах	ампул	10
16.	Спирт этиловый	кг	0,5
17.	Амилнитрит по 1 мл в амп. с оплеткой	ампул	5
18.	Эуфиллин 2,4 % р-р по 10 мл в ампулах	ампул	5
19.	Цифран	упаковка	1

20.	Косынка (перевязочная)	штук	1
21.	Бинт марлевый стерильный (7 м x 14 см)	штук	5
22.	Бинт марлевый стерильный (5 м x 10 см)	штук	10
23.	Вата медицинская гигроскопическая	кг	0,1
24.	Лейкопластырь (5 м x 5 см)	штук	1
25.	Лейкопластырь бактерицидный (4 м x 10 см)	штук	20
26.	Пакеты перевязочные, медицинские индивидуальные стерильные	штук	3
27.	Повязка медицинская большая стерильная	штук	4
28.	Повязка медицинская малая стерильная	штук	6
29.	Жгут кровоостанавливающий резиновый	штук	2
30.	Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой № 1 (длина 160 мм) с нарезкой	штук	3
31.	Ножницы с одним острым концом прямые	штук	1
32.	Пинцет хирургический общего назначения длиной 150 мм	штук	2
33.	Роторасширитель с кремальерой большой	штук	1
34.	Скальпель остроконечный средний	штук	2
35.	Стетофонендоскоп	штук	1
36.	Термометр медицинский	штук	1
37.	Фонарь электрический карманный	штук	1
38.	Катетер уретральный цилиндрический резиновый N 16	штук	1
39.	Шина проволочная (лестничная) для рук	штук	2
40.	Трубка трахеотомическая металлическая N 1, диаметр 7 мм	штук	1
41.	Трубка трахеотомическая металлическая N 4, диаметр 10 мм	штук	1
42.	Трубка трахеотомическая пластмассовая N 3, диаметр 10,3 мм	штук	1
43.	Трубка трахеотомическая пластмассовая N 4, диаметр 11,3 мм	штук	1
44.	Трубки индикаторные Мохова - Шинкаренко	штук	5
45.	Шприц 2 мл	штук	20
46.	Шприц 10 мл	штук	20
47.	Шпатель для языка	штук	1
48.	Набор перевязочный малый N 2	штук	1
49.	Трубка дыхательная ТД - 1	штук	1
50.	Аппарат искусственной вентиляции легких	штук	1
51.	Накидка медицинская НМ - 1	штук	10

2. Имущество, указанное в п.п. 1-49, укладывается в контейнер или рюкзак десантника .

3. Имущество, указанное в п.п. 50-51, размещается на борту поисково-спасательного воздушного судна и в оснащение НПСК.

4. При формировании сумок количество медицинских препаратов и имущество может дополняться.

П р и л о ж е н и е 8
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

**Дальность визуального обнаружения
объектов на местности при ясной погоде**

№ п/п	Объект наблюдения	Время года, суток	Высота полета, м	Дальность обнаружения, км
1.	Один человек (группа людей)	зимой летом	200 200	1,6-1,8 1,0-1,4
2.	Воздушное судно	зимой и летом	200	2-4
3.	Костер	ночью	300	8-12
4.	Мигающий фонарь	ночью	300	2-4

П р и л о ж е н и е 9
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций

**С и г н а л ы и к о д ы ,
применяемые при проведении поисково-спасательных операций**

1. Визуальные знаки и сигналы, передаваемые потерпевшими бедствие, приведены в таблице 1.

Т а б л и ц а 1

N п/п	Значение знака сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна	
		С помощью фигуры человека	С помощью парашюта
1.	Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека
2.	Нуждаемся в продовольствии, воде, в теплом обмундировании	Фигура сидящего человека	Купол парашюта сложен треугольником
3.	Покажите, в каком направлении идти	Фигура человека с руками, поднятыми	Купол парашюта вытянут в длину в в е р х н е с к о л ь к о
	разведенными в стороны		
4.	Здесь можно произвести посадку с вытянутыми руками	Фигура человека, присевшего на корточки	Купол парашюта сложен квадратом
5.	Приземляйтесь в указанном направлении	Фигура стоящего человека с вытянутыми вперед руками	Купол парашюта сложен в виде посадочного "Т"
	на посадку		в н а п р а в л е н и и з а х о д а
6.	Здесь садиться нельзя	Фигура человека с поднятыми и сложенными крестообразно руками	Купол парашюта сложен в виде креста

2. Визуальные знаки и сигналы, передаваемые поисково-спасательными воздушными судами, приведены в таблице 2.

Таблица 2

N п/п	Значение знака или сигнала	Эволюциями воздушного судна	Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного воздушного судна С помощью ракет
1.	Вас вижу обнаруженными людьми)	Вираз горизонтальной плоскости (круг над Зеленая ракета	
2.	Ожидайте помощи на месте, за вами судно	Полет в горизонтальной плоскости прибудет	Красная ракета восьмеркой воздушное
3.	Идите в указанном направлении движения	Полет самолета над потерпевшими бедствие в направлении курса	Желтая ракета бедствие курса
4.	Вас понял на крыло	Покачивание с крыла Белая ракета	
5.	Вас не понял	Полет змейкой	Две красные ракеты
6.	Обозначьте направление посадки и место	Пикирование	Две зеленые ракеты с последующим вводом в вираз приземления

3. Визуальные международные знаки "Земля-воздух", применяемые при проведении поиска и спасания, приведены в таблице 3.

Т а б л и ц а 3

N п / п	Значение знака	Знак
------------	----------------	------

1. Требуется помощь	V
2. Требуется медицинская помощь	X
3. Нет или отрицательно	N
4. Да или положительно	Y
5. Двигаемся в этом направлении	
	(Прим. РЦПИ: знак - стрелка вверх)
6. Операции закончены	LLL
7. Мы нашли всех людей	<u>LL</u>
8. Мы нашли только несколько человек	- - -
9. Мы не в состоянии продолжать поиск и возвращаемся на базу	XX
10. Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	/___ /
11. Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	-> ->
12. Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск	NN

4. Размер знаков должен быть не менее 2,5 м 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 может быть осуществлено путем утрамбовывания почвы, окраской поверхности маслом, у р а н и н о м и т . п .

Привлекать внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света, радио и т.д.

5. Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем воздушного судна, то он подают следующие сигналы:

- 1) при дневном свете - покачивание крыльями воздушного судна;
- 2) 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 п о н я т .

6. При выполнении ПСР на море могут подаваться следующие сигналы:

1) если экипажу воздушного судна надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж воздушного судна должен произвести следующие маневры:

выполнить, по крайней мере, один круг над надводным судном;
пресечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

2) если помощь надводного судна для которого был предназначен сигнал, указанный в пп.1), больше не требуется, то экипаж воздушного судна должен пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

3) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала, указанного в пп.1), должен дать следующие сигналы:

поднять кодовый вымпел с вертикальными белыми и красными полосами вверх до конца (это означает, что сигнал понят);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "Г";

изменить курс и следовать за воздушным судном.

7. При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна :

1) поднимает международный флаг "N" (синие и белые квадраты в шахматной доске) ;

2) передает с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "N".

8. Средства визуальной сигнализации бывают пиротехнические, светотехнические, звуковые и цветные:

1) к пиротехническим средствам относятся различные типы ракет и сигнальные патроны ;

2) к светотехническим средствам относятся сигнальные зеркала и различные типы ручных фонарей и сигнальных ламп, входящие в комплекты неприкосновенных аварийных запасов (далее - НАЗ) и надувных спасательных средств ;

3) к звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки;

4) к цветным средствам относятся химические вещества для окрашивания окружающей среды в контрастные цвета.

9. Патрон сигнальный ночного и дневного действия (далее - ПСНД) может применяться в любое время суток. Он состоит из двух частей, из которых одна горит огнем красного цвета, а другая с выделением оранжевого дыма. Время горения каждой части составляет 30 с. Дальность видимости огня ночью и дыма

д н е м

д о с т и г а е т :

- 1) с высоты 500 м - 25-30 км ночью и 8-10 км днем;
- 2) над водной поверхностью с корабля 20 км ночью и 6 км днем.

Для приведения патронов в действие необходимо отвернуть крышку, извлечь шнур и на вытянутых руках резко дернуть кольцо на конце шнура.

У ПСНД на крышке ночной части патрона имеется выемка. Зажженный патрон держать на вытянутой руке по ветру под углом 15-75⁰. Во избежание повреждения плавсредств искрами патрон необходимо держать над водой.

10. Патрон красного цвета марки РПСП - 40К служит для подачи сигналов в дневное и ночное время. Правила пользования сигнальным патроном приведены
н а п а т р о н е .

Сигнальный патрон красного цвета с приспособлением для отстрела предназначен для подачи сигналов поисково-спасательным воздушным судам в целях обнаружения местоположения экипажа, терпящего бедствие. Приспособление для отстрела 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.

Приспособление для отстрела и сигнальные патроны укладываются в коробку
и л и ч е х о л .

11. 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 НАЗ - 14 км, из комплекта группового плота - 37 км.

Наведение "зайчика" на самолет осуществляется в соответствии с инструкцией, нанесенной на обратной стороне зеркала.

12. 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.

П р и л о ж е н и е 10

к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации

3.	Пожарно-спасательный	Эвакуация людей из ВС								
		3	3	3	7	7	10	10	13	16
4.	ИАС	4	4	4	3-5	4-6	8-11	11-14	15-19	20-24
5.	Аэродромной службы	-	-	-	1-3	2-4	3-4	4-6	2-4	1-3
6.	СОП	-	-	-	1-2	1-2	1-2	-	-	-
7.	Медицинской службы	Оказание первой медицинской помощи								
		1-2	1-2	1-2	1-3	2-3	3-4	4-5	4-5	4-5
8.	СОП	1-2	1-2	1-2	1-2	3-4	6-8	8-10	10-12	-
9.	Аэродромной службы	-	-	-	-	-	-	3-5	9-10	-

Приложение 11

к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

Оснащение автоприцепа-фургона снаряжением и имуществом

Табель оснащения:

N	Наименование имущества	Ед.	Кол-во
п / п			и з м .
1.	Носилки (в зависимости от типов воздушных судов)	штук	50% от наибольшей вместимости воздушного судна
2.	Щиты (размеры которых позволяют уложить их в носилки)	штук	10
3.	Комплект лестничных шин Крамера 100 х 10 см	штук	30% от наибольшей вместимости воздушного судна

75 x 7 см

штук 30% от наибольшей

вместимости воздушного судна

4. Брезентовое полотно 10 x 2м	штук	2	
5. Одеяло байковое	штук	20	
6. Палатки с кольями	штук	2	
7. Комплект сезонного обмундирования (сапоги, плащ)	комплект	2	дежурного
8. Электрический фонарь	штук	2	
9. Стол раскладной	штук	2	
10. Стулья раскладные			штук 8

П р и л о ж е н и е 1 2

к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

Оснащение чемодана-укладки

медикаментами, инструментом и перевязочным материалом

1. Содержание чемодана-укладки:

№ п/п	Наименование медикамента, инструмента, перевязочного материала	Ед. изм.	Кол-во
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)	штук	2
10.	Система для инффузии одноразового пользования	штук	1
11.	Воздуховод для искусственного дыхания	штук	1
12.	Жгут кровоостанавливающий	штук	2
13.	Роторасширитель	штук	1
14.	Языкодержатель	штук	1
15.	Воздуховоды обычные (для взрослых и детский) для профилактики западания языка	штук	2
16.	Ножницы	штук	1
17.	Скальпель остроконечный 150 мм	штук	1
18.	Пинцет хирургический общего назначения 150 мм	штук	3
19.	Зажимы кровоостанавливающие одно- и двузубые и зубчатые изогнутые N 1 (160 мм)	штук	5
20.	Шприцы 5 мл одноразовые	штук	10
21.	Вата гигроскопическая 250 г стерильная	пачка	2
22.	Бинты 5м x 10 см стерильные	штук	20
23.	Бинты 7м x 14 см стерильные	штук	20
24.	Индивидуальные перевязочные пакеты	штук	20
25.	Салфетки стерильные 83 x 45 см	пачка	2
26.	Косынки с булавками	штук	15
27.	Полотенца стерильные	штук	8
28.	Простыня нестерильная	штук	4
29.	Лейкопластырь	штук	2
30.	Блокнот с карандашом	штук	1
31.	Фонарь электрический с батарейками	штук	1
32.	Карточки для сортировки пострадавших	штук	10
33.	Комплект транспортных шин:		
	шина лестничная Крамера 100 x 10 см	штук	10
	шина фанерная 100 x 2,5 см	штук	10
34.	Шина лестничная Крамера 75 x 7см	штук	10
	шина фанерная 50 x 12,5 см		10

2. Чемодан-укладка с медикаментами, инструментами и перевязочным материалом комплектуется из расчета два чемодана на одного члена медицинского расчета. Каждый чемодан-укладка рассчитан на оказание медицинской помощи 10 пострадавшим.

3. Чемоданы-укладки хранятся в опломбированном месте в медицинском пункте авиапредприятия. В чемодан вкладывается опись медикаментов с

указанием срока годности и стерилизации инструментов. Состояние укладок, их комплектность контролируется с отметкой о проверке руководителем медицинского пункта - ежемесячно, руководителем медицинской службы - раз в п о л г о д а .

4. Шины хранятся с чемоданами-укладками в клеенчатом или брезентовом чехле в подготовленном виде.

П р и л о ж е н и е 13

к Правилам проведения авиационных поисково-спасательных работ, утвержденным приказом Председателя Комитета гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 октября 2004 г. N 203

Типовой план подачи автомобильного транспорта для аварийно-спасательных расчетов аэропорта

п/п	Вид (марка) транспорта	К-во	Место	Норма	Ответственный за подачу
					прибытия времени
1	2	3	4	5	6
1.	Стартовые пожарные автомобили (количество автомобилей зависит от уровня требуемой противопожарной защиты аэродрома)	4	Место	3 мин	Начальник ПСК сбора АСК или место АП
2.	Санитарная автомашина	1	То же	6 мин	Начальник МСЧ
3.	Автомашина сопровождения	1	То же	5 мин	Руководитель АСР
4.	Автолифт	2	То же	8 мин	Начальник ССТ
5.	Автопоезд	3	То же	8 мин	Начальник СОП
6.	Автотрап	1	То же	8 мин	Начальник ИАС
7.	Грузовая машина	5	То же	10 мин	Начальник ССТ

8. Аварийная техническая	2	То же	8 мин	Начальник АС а п т е ч к а
9. Водополивщик	1	То же	8 мин	Начальник ССТ
10. Тягачи	5	То же	8 мин	Начальник ССТ
11. ТЗ для слива топлива	3	То же	8 мин	Начальник ССТ
12. Самосвалы	3	То же	15 мин	Начальник ССТ
13. Трактор Т-130	2	То же	15 мин	Начальник РСУ
14. Автомобиль связи и	1	То же	8 мин	СПАСОП о с в е щ е н и я

Начальник СПАСОП авиапредприятия _____

(подпись) (Ф.И.О.)

" _____ " _____ 20 ____ г.

П р и л о ж е н и е 14
к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

**Нормативное время прибытия расчетов АСК
с момента объявления сигнала "Тревога"**

N п/п	Наименование расчета АСК	Нормативное время прибытия, мин
		В пределах расстояния до торцов каждой ВПП торцов каждой ВПП на 1000 м по курсу взлета или посадки

1.	Пожарно-спасательный	3	5
2.	Медицинский	6	8

Рекомендации к тушению пожаров на воздушных судах при различных видах аварийной ситуации на аэродромах гражданской авиации

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Рекомендации к тушению пожаров на воздушных судах при различных видах аварийной ситуации на аэродромах гражданской авиации (далее - Рекомендации) являются документом, предназначенным для использования должностными лицами и личным составом авиапредприятий, занимающимся организацией и проведением АСР при авиационных происшествиях, в частности, вопросами противопожарной службы и тушения пожаров на воздушных судах.

2. Рекомендации используются:

1) при формировании оптимального состава аэродромной пожарной техники и средств, отвечающего требованиям НГЭА РК-99, Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО;

2) при подготовке материалов по сертификации аэродрома;

3) при разработке документов, регламентирующих проведение поисковых и аварийно-спасательных работ в авиапредприятии;

4) в целях организации и проведения обучения личного состава пожарно-спасательных расчетов, работников других служб аэропорта, привлекаемых к проведению АСР.

3. В Рекомендациях отражены особенности развития пожаров на воздушных судах, изложены и прокомментированы требования к пожарной технике и средствам на аэродроме гражданской авиации, действия пожарно-спасательных расчетов при тушении пожара на воздушных судах и проведении АСР.

4. Разработаны рекомендации к тушению пожаров различных видов, дымоудалению и вентиляции салонов и кабины воздушного судна при пожаре.

Глава 2. Особенности развития пожаров на воздушных судах

5. В зависимости от места возникновения и характера основной массы горючей загрузки на воздушных судах различают следующие виды пожаров:

1) разлитого авиатоплива;

2) внутри фюзеляжа;

- 3) силовой установки;
- 4) органов приземления.

6. В реальной обстановке возможно одновременное сочетание всех или отдельных видов пожаров. Например, пожар разлитого под воздушным судном топлива может привести к пожару внутри фюзеляжа и шасси.

7. Каждый из перечисленных видов пожара на воздушном судне на земле имеет ряд специфических особенностей, которые необходимо учитывать при организации пожаротушения и выборе оптимальных средств тушения.

§ 1. Пожары воздушных судов в разлитом авиатопливе

8. Этот вид пожара на воздушных судах связан с возможностью разлива авиатоплива, являющегося основным горючим материалом, вокруг аварийного воздушного судна на большой площади, достигающей сотен и тысяч квадратных метров. При этом, в зависимости от характера разрушения топливной системы, положения воздушного судна и рельефа поверхности разлив топлива по отношению к планеру воздушного судна может быть односторонним и двусторонним. Наибольшую опасность и сложность для тушения воздушного судна и спасания, терпящих бедствие, представляет двусторонний пожар разлитого авиатоплива.

9. Пожары разлитого авиатоплива характеризуются, как правило, большими размерами, быстрым распространением горения по всей площади планера воздушного судна, высокой скоротечностью и большой температурой в зоне горения (более 1000 °С). Такие пожары вызывают воздействие на фюзеляж самолета больших тепловых потоков, которые приводят к быстрому прогоранию обшивки фюзеляжа. Через 2-3 мин установившегося горения разлитого топлива, а в отдельных случаях и раньше, происходит прогар обшивки фюзеляжа и распространение пожара в пассажирские салоны, кабину экипажа и другие помещения воздушного судна. Вследствие этого, резко повышается температура внутри салонов и кабины, происходит разложение и горение синтетических декоративно-отделочных материалов и конструкционных материалов с выделением большого количества отравляющих веществ.

10. Пожар разлитого топлива, воздействуя на топливные баки, приводит к дополнительному их разрушению и усилению горения, связанному с истеканием топлива. В ряде случаев пожар разлитого топлива может вызвать взрывы топливных баков воздушного судна.

11. Наибольшую опасность для пассажиров и членов экипажа представляют взрывы фюзеляжных топливных баков, которые могут сопровождаться выбросом топлива и факела внутрь пассажирских салонов. Взрывы фюзеляжных баков,

заполненных нейтральным газом, при наземном пожаре практически и с к л ю ч а ю т с я .

12. Взрывы мягких крыльевых баков носят локальный характер, не сопряжены с разбросом частей конструкции воздушного судна и разбрызгиванием топлива. Опасность в этом случае представляет сопровождающее взрыв последующее усиление пожара за счет вытекания т о п л и в а в з о н у г о р е н и я .

13. Взрыв кессонных крыльевых баков сопровождается разрушением конструкции крыла и топливной системы, что приводит к разлету обломков конструкции и одновременному выбросу большого количества топлива с последующим вытеканием его из разрушенных топливных баков. Основная масса разрушенных частей конструкции выбрасывается перпендикулярно к верхней поверхности крыла и имеет разброс до 25 м.

14. Взрывы крыльевых баков при пожаре разлитого топлива возможны через 60 секунд после начала горения.

§ 2. Пожары внутри фюзеляжа

15. Пожары внутри отсеков воздушных судов, в частности, в пассажирских салонах и кабине, относятся к пожарам в замкнутом пространстве. Основной горючей загрузкой при таких пожарах являются декоративно-отделочные и конструктивные элементы интерьера, представляющие собой искусственные и натуральные материалы обивки и наполнения кресел, ковровые покрытия, электропроводка, п л а с т м а с с о в ы е и з д е л и я .

16. Для пожаров внутри фюзеляжа характерны небольшие размеры пожара, вызывающие большую задымленность помещения, относительно быстрое нарастание температуры в верхней части помещений и медленное - в зоне пола. При установившемся горении (через 2-3 минуты) среднее значение температуры в зоне потолка в 2-3 раза превышает температуру в зоне пола. Среднеобъемная температура при установившемся горении (до момента прогорания обшивки) не превышает, как правило, 250°C и имеет некоторую тенденцию к снижению. Пожар имеет тлеющий характер без видимого пламени, однако он не прекращается до полного выгорания горючей загрузки. Горение происходит по поверхности стен, потолков, пассажирских кресел, но может быть и в объеме салона за счет капель расплавленных синтетических материалов, стекающих с отделочных и конструкционных элементов потолка салонов и кабины.

17. При прогорании обшивки, пожар внутри фюзеляжа обычно усиливается вплоть до появления открытого пламени, и температура резко возрастает (до 900°C). Высокая температура может привести к расплавлению и загоранию сплавов

магния, входящих в конструкцию некоторых типов пассажирских кресел, что затрудняет тушение пожара.

18. При пожарах внутри фюзеляжа происходит быстрое нарастание концентрации отравляющих веществ, продуктов горения и термического разложения горючих материалов, обуславливающих основную опасность для людей, находящихся на борту горящего судна.

19. Характер пожаров внутри фюзеляжа воздушного судна определяет и сложность его тушения, связанную с труднодоступностью очага пожара и трудностью определения его местоположения.

§ 3. Пожары силовой установки

20. К пожарам силовой установки воздушного судна относятся загорания двигателей, систем запуска, масляной системы, агрегатов управления двигателями, элементов топливной системы. Основным горючим материалом является авиационное топливо.

21. В начальной стадии пожары двигателей носят локальный характер и ограничены объемом подкапотного пространства. Развитие пожаров двигателей и их систем характеризуется быстрым ростом температуры (до 1000°C в зоне горения) и скоротечностью. При пожаре в подкапотном пространстве могут прогореть противопожарные перегородки, и это приведет к распространению огня. При размещении двигателей на крыльях огонь может перейти на топливные баки. При расположении двигателей в хвостовой части пожар распространяется внутрь фюзеляжа воздушного судна.

22. Пожар в двигателе и в подкапотном пространстве может сопровождаться хлопками и выбросом горящего топлива.

§ 4. Пожары органов приземления

23. Пожары органов приземления (шасси, система торможения) главным образом связаны с горением трех видов материалов: резины, гидравлической жидкости и магниевых сплавов.

24. Пожары шасси возникают при посадке самолетов с завышенной скоростью или при экстренном торможении. Возможны пожары шасси по причине их отказов и неисправностей, а также от пожара разлитого топлива.

25. Одним из наиболее часто встречающихся пожаров органов приземления является горение гидравлической жидкости при разрушении гидравлической системы шасси. При этом развивается высокая температура, приводящая к загоранию резины, а затем и магниевых сплавов барабанов колес тележки шасси. Пожар гидравлической жидкости скоротечен и может привести к разрыву

гидравлических цилиндров, гидравлических аккумуляторов и баллонов в гондоле шасси. Загорание резины колес может привести к разрыву пневматиков.

26. При посадке воздушного судна с превышением скорости или при экстренном торможении может происходить разрушение резины и загорание магниевых сплавов. Магниевые сплавы могут загораться и при пожаре гидравлической жидкости или авиатоплива. Обычно это происходит через 6-8 минут после начала такого пожара.

27. Характерным признаком пожара магниевых сплавов является сильное белое свечение, наличие горящего металла и появление белого плотного дыма. В зоне горения магниевых сплавов развивается очень высокая температура (до 3000°C).

28. Загорание органов приземления опасно тем, что в основном шасси современных пассажирских самолетов располагается под крыльями и пламя при горении резины или гидравлической жидкости непосредственно воздействует на конструкцию крыла, выполненную из легкоплавких алюминиевых сплавов. Поскольку в крыльях размещается основное количество топлива, то разрушение крыльев может привести к разливу топлива и резкому увеличению размеров и интенсивности пожара.

§ 5. Общий порядок действий при тушении пожаров на воздушных судах и спасании пассажиров и экипажа

29. Порядок боевых действий личного состава пожарно-спасательных расчетов при тушении пожара на воздушном судне определяется условиями конкретной аварийной ситуации. В авиапредприятии необходимо отработать тактические схемы тушения пожара и проведения спасательных работ для каждого характерного случая аварийной ситуации применительно к воздушным судам, совершающим полеты на данном аэродроме.

30. По каждой схеме необходимо оценить потребную численность сил и средств пожарно-спасательных расчетов, их расстановку, порядок действий. В любом случае необходимо исходить из следующих основных целей тушения пожара на воздушном судне:

1) обеспечение условий спасания пассажиров и экипажа горящего воздушного судна путем локализации пожара и эвакуации, терпящих бедствие из воздушного судна за минимальное время;

2) полная ликвидация пожара на воздушном судне.

31. Необходимо учитывать, что основными функциями личного состава пожарно-спасательных расчетов является тушение пожара на воздушном судне и эвакуация, совместно с другими расчетами аварийно-спасательной команды,

людей из аварийного воздушного судна. По возможности, пожарно-спасательные расчеты принимают участие и в оказании первой помощи пострадавшим на месте авиационного происшествия.

§ 6. Оповещение, сбор, посадка в пожарные автомобили и выезд личного состава пожарно-спасательных расчетов на место происшествия

32. Оповещение пожарно-спасательных расчетов производится путем подачи сигнала "Тревога". Информация о происшествии передается по громкоговорящей связи или радиосвязи с пожарными автомобилями. Для выполнения целенаправленных действий в информации должны содержаться сведения о месте происшествия и типе воздушного судна. Этап заканчивается выездом пожарных машин и других средств, выделяемых для тушения пожара к месту п р о и с ш е с т в и я .

33. Второй этап включает движение пожарных машин к горящему воздушному судну. Движение автомобилей производится на максимальной скорости. Водители должны знать оптимальные маршруты движения в зону аэродрома, в которой находится горящее воздушное судно. В процессе движения и приближения к аварийному воздушному судну личный состав пожарно-спасательных расчетов готовит к работе средства подачи огнетушащих средств, ведется разведка пожара и выбираются исходные позиции для тушения пожара. При проведении разведки пожара и выборе исходных позиций особое внимание уделяется оценке расположения основных очагов пожара относительно фюзеляжа, наличие в нем разломов, возможности немедленной эвакуации пассажиров и экипажа. Этап заканчивается выбором исходных позиций.

34. Третий этап является наиболее ответственным. Он включает тушение (локализацию) пожара разлитого топлива, при этом обеспечивается за минимальное время подавление пожара на 90-95 % площади, что позволяет:

- 1) предотвратить дальнейшее нагревание фюзеляжа воздушного судна, в первую очередь в районе салонов и кабины экипажа;
- 2) образовать подходы для спасателей к основным и запасным выходам воздушного судна с целью проведения эвакуации людей из аварийного самолета.

35. При тушении пожара необходимо руководствоваться следующими п р а в и л а м и :

- 1) сосредоточить усилия на решающем направлении;
- 2) не допускать перерыва в тушении;
- 3) использовать для тушения все имеющиеся средства.

36. В первую очередь для тушения пожара разлитого топлива используются наиболее производительные средства подачи огнетушащих средств (лафетные

стволы, установки тушения пожаров самолетов (далее - УТПС)).

37. Вместе с тем учитывая то, что запасы огнетушащих составов ограничены, тушение небольших очагов пожара необходимо производить ручными стволами.

38. Параллельно с локализацией пожара разлитого топлива целесообразно проложить рукавные линии. Это необходимо для тушения остаточных и труднодоступных для лафетных стволов очагов пожара, тушения пожара в отсеках и салонах воздушного судна. По возможности, рукавные линии прокладываются от пожарных автомобилей, имеющих большие запасы огнетушащих средств и наибольшую численность экипажа.

39. Пятым этапом работ по тушению пожара и спасанию терпящих бедствие может быть тушение остаточных и локальных очагов с помощью ручных пожарных стволов, генераторов пены средней кратности.

40. После локализации пожара разлитого топлива личный состав пожарно-спасательных расчетов, свободный от действий, связанных с ликвидацией остаточных очагов, совместно со спасателями нештатных расчетов АСК авиапредприятия вскрывает двери и люки на воздушном судне для эвакуации людей и тушения загораний внутри воздушного судна. Однако не следует открывать выходы, находящиеся в зоне пламени наружного пожара, так как это приведет к возникновению или усилению пожара в пассажирских салонах. В случае, если открыть выходы невозможно из-за заклинивания, производится вскрытие обшивки фюзеляжа в специально обозначенных местах. Для этой цели используются дисковые пилы, топоры. Целесообразно попытаться вскрыть выходы из воздушного судна, открывающиеся наружу, используя ломы или буксировочные тросы. Во всех случаях необходимо соблюдать меры техники безопасности. Открыв выходы, личный состав пожарно-спасательных расчетов проникает на борт воздушного судна.

41. При некоторых авиационных происшествиях очаг пожара разлитого топлива может находиться с одной стороны фюзеляжа. В этих случаях, одновременно с локализацией пожара разлитого топлива, часть личного состава может проникнуть на борт воздушного судна для проведения эвакуации пассажиров.

42. Для проведения эвакуации людей из аварийного воздушного судна личный состав пожарно-спасательных расчетов с участием нештатных расчетов АСК авиапредприятия и экипажа устанавливает средства спуска людей из воздушного судна. В первую очередь используются бортовые эвакуационные средства (надувные трапы, матерчатые желоба, канаты).

43. В случае невозможности применения бортовых эвакуационных средств, для спуска людей необходимо использовать наземные автотрапы, лестницы.

44. Проникнув на воздушное судно, личный состав пожарно-спасательных

расчетов подает на борт ручные пожарные стволы для тушения пожара внутри салонов, кабины и других отсеков воздушного судна.

45. Для тушения пожара внутри недоступных отсеков воздушного судна используются стволы-пробойники. До проникновения пожарно-спасательных расчетов на борт воздушного судна с помощью таких стволов может производиться тушение пожара салонов и кабины.

46. Проникнув на борт воздушного судна, и установив средства спуска, личный состав пожарно-спасательных расчетов совместно с другими расчетами АСК авиапредприятия проводит эвакуацию людей. При этом необходимо:

1) начинать эвакуацию немедленно, принимая все меры для прекращения горения на путях эвакуации;

2) использовать для спасания пассажиров максимальное количество выходов и бортовых эвакуационных средств. Эвакуация пассажиров из воздушного судна осуществляется и через большие разломы в фюзеляже, при этом предусматриваются необходимые меры безопасности;

3) при эвакуации людей принимать меры по снижению опасности ожогов и травматизма путем создания водяных или пенных завес и подстраховки эвакуируемых;

4) в зависимости от обстановки, привлекать к работам пассажиров, способных оказать помощь при проведении эвакуации;

5) пострадавших пассажиров и членов экипажа размещать на безопасном расстоянии (не менее 100 м) от очага пожара, по возможности защищая их от воздействия пожара или возможного взрыва топливных баков корпусами пожарных машин или других транспортных средств;

6) в задымленных отсеках работать в аппаратах для защиты дыхания;

7) перед окончанием эвакуации осмотреть все помещения на воздушном судне, в том числе багажные и грузовые отсеки и убедиться в отсутствии людей на аварийном воздушном судне и под его обломками.

§ 7. Тушение пожара авиационного топлива, разлитого под воздушным судном

47. Практика АСР на воздушных судах показывает, что тушение пожара авиационного топлива, разлитого под воздушным судном, представляет наибольшую опасность, требует особого напряжения от личного состава пожарно-спасательных расчетов, его грамотных и решительных действий.

48. Действия пожарно-спасательных расчетов включают проведение разведки пожара, которая должна начинаться еще при движении пожарных автомобилей к месту происшествия. При этом оцениваются следующие характеристики пожара:

- 1) количество очагов горения;
- 2) площадь горения;
- 3) расположение очагов горения относительно фюзеляжа воздушного судна (односторонний или двухсторонний пожар);
- 4) направление распространения горения;
- 5) наличие истекающего в очаг авиатоплива;
- 6) угроза для живучести фюзеляжа, в первую очередь, в районе салонов и кабины;
- 7) направление ветра и его влияние на развитие пожара.

49. Размеры очага пожара разлитого топлива можно приближенно определить, если знать, что между площадью горения и высотой пламени имеется определенная зависимость. Ниже представлены значения высоты пламени и соответствующая этим значениям площадь горения авиатоплива:

Высота пламени, м.	6-10	9-14	13-18	20-28	30-40	40-50
Площадь горения, кв. м.	40-50	110-120	180-220	450-550	950-1100	1400-1500

50. При приближении к месту пожара начальник ПСК определяет первоначальную расстановку пожарных автомобилей и дает расчетам соответствующие команды.

51. Развертывание пожарных автомобилей включает приведение в готовность средств подачи огнетушащих составов, имеющихся на пожарных машинах и расстановку автомобилей на исходных позициях, прокладку, при необходимости, рукавных линий. Приведение в готовность средств подачи огнетушащих составов начинается еще при движении пожарных автомобилей к месту авиационного происшествия с тем, чтобы, по прибытии к горящему воздушному судну, немедленно подать огнетушащий состав в очаг пожара.

52. Первоначальную расстановку пожарных автомобилей целесообразно производить на расстоянии 20-30 метров от очага, сосредоточив основные силы на решающем направлении. В начальной стадии тушения решающим направлением является локализация горения авиационного топлива, разлитого под фюзеляжем и плоскостью крыла. При выборе исходных позиций необходимо учитывать также направление и силу ветра. Пожарные автомобили должны быть установлены так, чтобы под воздействием ветра не происходило разрушения пеной струи.

53. При расстановке пожарных автомобилей и других средств, участвующих в тушении, необходимо учитывать примерные схемы расстановки, которые

разрабатываются в каждом аэропорту с учетом его конкретных условий (располагаемые силы и средства, типы воздушных судов, совершающих полеты на этот аэродром). Такие схемы прикладываются к Аварийному плану.

54. Основной задачей при тушении пожара авиатоплива, разлитого под воздушным судном, является ликвидация за минимальное время наружного пожара, в первую очередь, в районе пассажирских салонов и кабины экипажа, а также создание эвакуационных проходов из воздушного судна. Одновременно с тушением должно проводиться охлаждение фюзеляжа.

55. Исходя из особенностей развития пожара разлитого авиационного топлива, необходимо учитывать следующее:

1) основным средством тушения пожаров авиационного топлива является огнетушащая пена, получаемая на основе различных типов пенообразователей;

2) подачу огнетушащей пены необходимо производить лафетными стволами аэродромных пожарных автомобилей, создавая требуемую в данной ситуации производительность подачи по раствору;

3) суммарная производительность подачи всех используемых лафетных стволов должна быть не менее значения нормативного для данного типа воздушного судна.

56. Аэродромные пожарные автомобили, оснащенные УТПС, предназначенными для ликвидации горения разлитого топлива, создают на потушенной поверхности пенный слой, надежно предотвращающий повторное возгорание.

57. При тушении пожара разлитого топлива с помощью УТПС, исходная позиция пожарного автомобиля выбирается на расстоянии 6-10 метров от очага пожара. При подъезде на это расстояние производится подача пены из УТПС.

58. Тушение пожара значительно осложняется, если пожар сопровождается горением топлива, истекающего из разрушенных агрегатов топливной системы. Тушение истекающего топлива целесообразно проводить пенными струями, обеспечивая массивную подачу пены в зону горения.

59. Тушение небольших и остаточных очагов горения целесообразно проводить ручными стволами. При применении ручных стволов подачу струй целесообразно осуществлять под острым углом к горячей поверхности топлива, под "корень" пламени, подрезая его. В случае, если прокладывается несколько рукавных линий, то наряду с ручными воздушно-пенными стволами (далее - СВП) целесообразно использовать генераторы пены средней кратности, применение которых дает возможность быстро подавить горение, покрыть очаг пожара большим количеством пены.

60. Одновременно с тушением необходимо обеспечивать охлаждение фюзеляжа и крыла пеной, что позволит предотвратить прогорание обшивки

конструкции, а также уменьшить риск взрыва топливных баков. В случае, если в фюзеляже воздушного судна (в зоне салонов и кабины) обнаружены разломы и пробоины, то, в первую очередь, при охлаждении фюзеляжа огнетушащие составы необходимо подать в эти разломы. На начальном этапе тушения охлаждение целесообразно производить из лафетных стволов пожарных автомобилей, в дальнейшем используются ручные стволы. Струи необходимо подавить таким образом, чтобы обеспечить охлаждение максимальной поверхности фюзеляжа или крыла.

61. При тушении пожара внутри фюзеляжа воздушного судна выбор средств и тактики тушения пожара определяется следующими факторами:

- 1) наличием или отсутствием людей на борту воздушного судна;
- 2) местом пожара внутри фюзеляжа, который может быть в обитаемых помещениях (пассажирские салоны, кабина экипажа, гардеробы, туалеты, кухня, вестибюли, багажные отделения) или в необитаемых (багажные, грузовые и технические отсеки).

62. В случае наличия на воздушном судне людей и возникновения пожара, действия личного состава пожарно-спасательных расчетов включают следующие операции:

1) вскрытие основных и запасных выходов и одновременную прокладку рукавных линий. В случае заклинивания дверей и люков производится вскрытие обшивки фюзеляжа в обозначенных местах. Одновременно необходимо установить стволы-пробойники для подачи огнетушащих составов;

2) проникновение личного состава пожарно-спасательных расчетов на борт аварийного воздушного судна с одновременной подачей ручных пожарных стволов;

3) тушение пожара в обитаемых помещениях ручными стволами и одновременное обеспечение эвакуации людей из воздушного судна.

63. При тушении пожара в обитаемых помещениях, главной задачей является снижение температуры в салонах и кабине и последующая ликвидация пожара. Для этого струи огнетушащего состава направляются таким образом, чтобы они защищали людей, охлаждали горящую поверхность отсека и ликвидировали очаг горения.

64. В случае нахождения людей на воздушном судне и возникновения пожара в необитаемых помещениях, действия личного состава выполняются в следующей последовательности:

1) вскрытие максимального количества основных и запасных выходов из воздушного судна и организация эвакуации людей;

2) одновременная с этим, прокладка рукавных линий к горящему отсеку, вскрытие люка отсека. В случае, если не удастся быстро вскрыть люк отсека,

устанавливаются

стволы-пробойники.

65. В случае заклинивания выходов из воздушного судна, производится вскрытие фюзеляжа в обозначенных местах, и одновременно устанавливаются стволы-пробойники для подачи воды в салоны.

66. Одновременно с проникновением личного состава пожарно-спасательных расчетов в салоны с целью эвакуации людей из аварийного воздушного судна, подается ручной ствол, а снаружи производится тушение пожара в горящем отсеке путем подачи через открытый люк или ствол-пробойник огнетушащего с о с т а в а .

67. При пожаре в грузовом (багажном) отсеке личный состав пожарно-спасательных расчетов осуществляет следующие мероприятия:

- 1) разбирает груз, удалив его из отсека;
- 2) при необходимости, подает воду на охлаждение участка пола, расположенного над горящим отсеком.

68. В случае, если пожар возник в отсутствии на борту людей, действия личного состава должны быть направлены на ликвидацию пожара за минимальное время, с использованием всех имеющихся средств тушения.

69. Эффективность тушения пожара внутри фюзеляжа определяется в значительной степени правильным выбором огнетушащего состава и средств подачи. Установлено, что из применяемых для тушения пожаров на воздушных судах огнетушащих средств (вода, раствор пенообразователя, пены низкой и средней кратности, газовые составы и порошок) при тушении пожара внутри фюзеляжа предпочтительно использование углекислого газа, воды в виде распыленных струй и раствора пенообразователя.

70. Эффективность тушения водой и раствором пенообразователя очень близка и является наиболее доступным средством тушения, при этом тушение можно производить в обитаемых и необитаемых помещениях, при отсутствии и наличии людей в самолете. Однако вода может привести к порче оборудования и требует обесточивания систем жизнеобеспечения воздушного судна.

71. Тушение углекислым газом не имеет указанных недостатков, но им нельзя пользоваться в помещениях, где находятся люди.

72. При тушении пожара силовой установки, действия пожарно-спасательных расчетов должны быть направлены на ликвидацию пожара за минимальное время и предотвращения его распространения на крыло или фюзеляж. При этом необходимо, чтобы загоревшиеся двигатели были выключены и подача топлива прекращена, что выполняется экипажем воздушного судна или техническим персоналом, обслуживающим данное воздушное судно.

73. Пожары силовых установок обычно возникают и развиваются в закрытом подкапотном пространстве мотогондол. Поэтому для их ликвидации в первую

очередь необходимо использовать огнетушащие составы объемного тушения: углекислый газ, огнетушащий порошок, пены.

74. Одновременно с тушением пожара на двигателе целесообразно осуществлять охлаждение мотогондолы и прилегающих участков крыла или фюзеляжа. Для этой цели используется вода или низкократная пена.

75. Действия пожарно-спасательных расчетов по тушению пожара на силовой установке воздушного судна в общем случае выполняются в следующей последовательности:

1) по прибытию к аварийному воздушному судну оценивается обстановка, характер пожара, производится расстановка пожарных автомобилей на боевых позициях. При этом учитывается направление распространения пожара, пути эвакуации людей из аварийного воздушного судна, сила и направление ветра;

2) после занятия исходных позиций, личный состав прокладывает рукавные линии и готовит установки объемного тушения. Одновременно с прокладкой рукавных линий целесообразно приступить к тушению пожара, подавая пену низкой кратности из лафетных стволов. Пена подается на мотогондолу в воздухозаборники и выходные сопла. Особенно это необходимо, если пожар усилился до такой степени, что возникла реальная опасность распространения огня на другие отсеки воздушного судна. Однако следует учитывать, что при подаче пены из лафетных стволов, главным образом, достигается эффект охлаждения. Тушение пожара, таким образом, может быть малоэффективным, так как пена практически не попадает в очаг горения в подкапотном пространстве. Поэтому тушение пожара двигателей необходимо осуществлять, используя ручные стволы и стволы-пробойники. С помощью ручных стволов огнетушащий состав подается в гондолу через специальные лючки в капотах или через возможные прогары. Используя стволы-пробойники, можно подать пенный состав в мотогондолу, пробив отверстия в капотах в любом доступном месте, лучше всего в средней ее части;

3) установки объемного тушения необходимо использовать немедленно по их готовности к подаче газа и если есть возможность доступа к горящему двигателю. Подача газа в мотогондолу осуществляется ломками-распылителями и стволами-пробойниками. При этом необходимо одновременно использовать все баллоны с газом, обеспечивая максимальную производительность его подачи;

4) в процессе тушения пожара на двигателе ручными пожарными стволами или установками газового тушения целесообразно одновременно подать, по крайней мере, один ствол на охлаждение.

76. Значительные трудности представляет тушение пожара на двигателях, установленных в хвостовой части фюзеляжа. Эти трудности обусловлены сложным доступом к таким двигателям из-за их высокого расположения. В этих

случаях для тушения пожара в мотогондоле можно использовать следующие приемы :

- 1) подниматься к мотогондоле по приставной лестнице под защитой огнетушащих струй и при соответствующей страховке;
- 2) работать с ручными стволами или стволами-пробойниками, находясь на верхней поверхности автомобилей;
- 3) использовать специальные штанги.

77. Любой из этих приемов обеспечивается в плане безопасности для пожарных и отрабатывается на соответствующих тренировках и учениях.

78. В случае, если пожар силовой установки сопровождается горением истекающего топлива и топлива, скопившегося на грунте (бетоне) под крылом или фюзеляжем, то такое горение необходимо ликвидировать немедленно. С этой целью необходимо использовать УТПС, лафетные стволы, ручные воздушно-пенные стволы. В случае, если площадь горения в пределах 20 квадратных метров, хороший эффект дает применение генераторов пены средней кратности. Горение топлива, стекающего по поверхности воздушного судна необходимо ликвидировать методом сбивания пламени сильной струей пены низкой кратности.

79. При тушении пожара органов приземления, в первую очередь, необходимо принять меры для предотвращения распространения горения на другие системы воздушного судна и за минимальное время ликвидировать горение.

80. В случае, если пожар органов приземления представляет горение гидравлической жидкости и резины колес, то для тушения целесообразно использовать пену низкой кратности или водный раствор пенообразователя.

81. Загорание конструкции из магниевых сплавов происходит, как правило, через 5-6 минут с момента начала пожара на шасси и к прибытию пожарно-спасательных расчетов имеет локальный характер. Для тушения таких пожаров необходимо применять раствор пенообразователя, подаваемый через стволы типа СА со свернутыми насадками при давлении 2.0-2.5 атм. Однако этот метод имеет ряд недостатков, основными из которых являются:

1) при температуре горения магниевых сплавов (3000°C) происходит разложение воды до водорода и кислорода, которые не только поддерживают горение, но и образуют взрывоопасную смесь. Это вызывает микровзрывы (хлопки), приводящие к разбрызгиванию капель горящего металла, которые могут быть причиной дополнительных очагов пожара и травмирования личного состава пожарно-спасательных расчетов;

2) относительно длительное время тушения (до 5-6 минут).

82. Наиболее надежным и безопасным способом тушения пожара органов приземления, сопровождающегося горением магниевых-алюминиевых сплавов, является комбинированный способ, при котором используется огнетушащий порошок и раствор пенообразователя. При комбинированном способе тушения на очаг пожара вначале подается порошок, который, попадая на горящую поверхность металлических конструкций, плавится, образуя воздухонепроницаемую твердую корку. Горение прекращается, но температура остается высокой и сохраняется опасность повторного воспламенения. Поэтому для охлаждения очага пожара необходимо подавать раствор пенообразователя или воду. При таком методе тушения снижается вероятность разбрызгивания горящего металла.

83. Хороший эффект тушения достигается при тушении пожара шасси только одним порошком. Но при этом должен использоваться особый универсальный состав порошка, предназначенный для тушения пожаров класса А (твердые полимерные и естественные материалы), В (легковоспламеняющиеся жидкости) и Д (металлы).

84. В случае горения шасси, находящегося в разлитом авиатопливе, тушение пожара целесообразно проводить воздушно-механической пеной низкой кратности, подавая ее с высокой производительностью. Для этих целей используются УТПС, лафетные стволы, или несколько ручных стволов СВП при давлении не менее 6 атм. При тушении такого пожара целесообразно охлаждать как граничащие, так и расположенные выше очага пожара поверхности конструкции воздушного судна.

85. Следует отметить, что при тушении пожаров шасси не следует применять газовые составы, в частности, углекислый газ, так как при соприкосновении с горячей поверхностью магниевой конструкции, он легко разлагается с образованием атомарного кислорода, что усиливает горение.

86. При тушении пожаров на воздушном судне на земле необходимо не только ликвидировать очаги горения, но и обеспечить вентиляцию помещений на воздушном судне, в первую очередь пассажирских салонов и кабины экипажа. Необходимость эта обусловлена следующими факторами:

1) путем эффективного дымоудаления и вентиляции устраняется длительное воздействие на людей, находящихся в аварийном воздушном судне токсичных веществ продуктов горения и дыма;

2) обеспечивается видимость в салонах и кабине, необходимая для эффективного проведения эвакуации людей из воздушного судна. Установлено, что при пожаре внутри фюзеляжа воздушного судна видимость в салонах в первые 1-3 мин снижается до минимума, что практически исключает возможности для спасения терпящих бедствие. Кроме того, в задымленных и

загазованных салонах и отсеках воздушного судна личный состав работает в защитных дыхательных аппаратах, что также снижает его возможности;

3) вентиляция способствует снижению температуры газовой среды в салонах.

87. Возможны три вида вентиляции и дымоудаления в салонах и отсеках воздушного судна:

- 1) естественная вентиляция;
- 2) принудительная вентиляция;
- 3) комбинированная вентиляция.

88. Естественная вентиляция заключается в проветривании салонов и отсеков путем открытия дверей и люков на воздушном судне. Принудительная вентиляция заключается в подаче в задымленный и загазованный салон (отсек) воздуха от специального вентилятора. Комбинированная вентиляция включает проветривание салона (отсека) и подачу туда воздуха.

89. В настоящее время для проведения принудительной вентиляции и дымоудаления в салонах и отсеках воздушных судов могут использоваться переносные пожарные дымососы или аэродромные моторные подогреватели, работающие в режиме подачи воздуха.

90. Анализ результатов специальных исследований и случаев проведения АСР при авиационных происшествиях дает основание сделать следующие выводы и рекомендации:

1) после локализации пожара на воздушном судне необходимо организовать дымоудаление и вентиляцию салонов и отсеков воздушного судна, в первую очередь, при пожаре внутри фюзеляжа и разлитого авиатоплива. В настоящее время наиболее рациональным методом является естественная вентиляция;

2) для проветривания салонов необходимо открыть максимальное количество дверей и люков, в первую очередь, дверей и люков, разнесенных на наибольшее расстояние по длине салонов. В этом случае исключаются застойные зоны в салонах и кабине.

91. Применение дымососов и переносных вентиляторов для вентиляции салонов может быть рекомендовано в следующих случаях:

1) при невозможности открыть более одной двери (или люка);
2) если рукава от дымососов и переносных вентиляторов, проложенные в салон, не препятствуют проведению пожарно-спасательных работ, в частности, эвакуации пассажиров и экипажа;

3) неэффективной естественной вентиляции из-за неблагоприятной скорости и направления ветра.

92. При применении дымососов и переносных вентиляторов и других аналогичных средств необходимо учитывать, что время подготовки составляет 2-

4 минуты. Рукава-воздуховоды должны быть проложены в салон на достаточное расстояние (2 - 3 метра).

93. При проведении вентиляции и дымоудаления в салонах после тушения пожара необходимо контролировать степень повторного возникновения пожара и в случае загорания немедленно его ликвидировать.

94. При ожидаемой аварийной посадке воздушного судна пожарно-спасательные расчеты осуществляют следующие мероприятия:

1) прибытие в установленное место сбора аварийно-спасательной команды или другое указанное место;

2) постановка задачи;

3) рассредоточение и занятие исходных позиций пожарными автомобилями вдоль взлетно-посадочной полосы;

4) движение пожарных автомобилей и занятие боевых позиций на месте остановки аварийного воздушного судна;

5) тушение пожара на воздушном судне (в случае его возникновения) и спасание пассажиров и экипажа.

95. Прибытие пожарно-спасательных расчетов в указанное место производится по команде руководителя АСР. На месте сбора АСК авиапредприятия руководитель тушения пожара (далее - РТП) получает задачу от руководителя АСР. При этом должны быть получены достаточно подробные сведения о ситуации на аварийном воздушном судне, в первую очередь о наличии или отсутствии пожара на борту. В зависимости от характера аварии, складывающейся обстановки, имеющихся возможностей и требований командира воздушного судна, руководитель АСР и РТП должны обсудить вопрос о необходимости покрытия полосы пеной.

96. В связи с тем, что точное место остановки аварийного воздушного судна в зоне взлетно-посадочной полосы предположить практически невозможно, аэродромная пожарная техника рассредоточивается вдоль взлетно-посадочной полосы. Целесообразно основную часть техники сосредоточить вблизи середины полосы. По возможности, выставляются аэродромные пожарные автомобили в начале и конце полосы. На исходных позициях РТП организывает связь с пожарными автомобилями и руководителем АСР. При длительном ожидании на исходных позициях, двигатели пожарных автомобилей могут быть заглушены с разрешения РТП. Не позднее, чем за 3-5 мин до посадки аварийного воздушного судна экипажи пожарных автомобилей запускают двигатели пожарных автомобилей, а также моторные агрегаты пожарных насосов, подготавливают средства пожаротушения к работе и внимательно следят за обстановкой. После касания воздушным судном земли и начала пробега, пожарные автомобили начинают движение к предполагаемому месту остановки воздушного судна.

Пожарные автомобили начинают движение по команде РТП. В случаях аварийной ситуации, связанной с пожаром на борту, взрывом или угрозой взрыва, посадкой с отказавшим шасси, движение пожарных автомобилей начинается немедленно без команды РТП. Движение пожарных автомобилей начинается немедленно и в случаях, когда после касания воздушным судном земли происходит разрушение его конструкций, взрыв, пожар, выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы. В случае, если движение пожарных автомобилей производится при пробеге воздушного судна, необходимо соблюдать безопасное расстояние между пожарными автомобилями и воздушным судном (60-80 метров)

97. Пожарные автомобили на месте остановки аварийного судна занимают исходные позиции по указанию РТП, который организует действия личного состава пожарно-спасательных расчетов по тушению пожара и спасанию пассажиров и членов экипажа воздушного судна, терпящего бедствие.

98. Специальной мерой при ожидаемой аварийной посадке воздушного судна с полностью или частично убранными шасси может быть покрытие взлетно-посадочной полосы пеной.

99. Повышение пожарной безопасности при посадке на взлетно-посадочную полосу, покрытую огнетушащей пеной (пенная полоса), обусловлено следующими факторами:

1) уменьшением степени повреждения конструкции воздушного судна при посадке на пенную полосу из-за снижения сил торможения при скольжении по пене, что уменьшает вероятность разрушения агрегатов топливной системы и, как следствие, возникновение пожара;

2) уменьшением вероятности воспламенения авиационного топлива вследствие снижения концентрации его паров в воздухе из-за изолирующих свойств пенного слоя;

3) эффектом искрогашения в пене.

100. Кроме того, при аварийной посадке самолета на пенную полосу за счет изолирующего действия пены, снижается скорость распространения пламени по горячей поверхности.

101. Случаи аварийной посадки на взлетно-посадочную полосу, покрытую пеной, имевшие место в гражданской авиации, подтверждают эффективность покрытия взлетно-посадочной полосы пеной.

102. При покрытии взлетно-посадочной полосы пеной для получения наибольшего эффекта необходимо создавать сплошную пенную полосу на предполагаемом участке движения самолета по взлетно-посадочной полосе. Разрывы в пенном покрытии недопустимы.

103. Нецелесообразно нанесение пенной полосы при отрицательных

температурах окружающего воздуха, так как при этом происходит замерзание водных компонентов пены, что ухудшает торможение воздушного судна и огнетушащие свойства пенного покрытия. Не рекомендуется покрывать взлетно-посадочную полосу пеной при сильном дожде и снегопаде.

104. В случае, если после посадки самолета на взлетно-посадочную полосу, покрытую пеной, происходит его загорание, пожарно-спасательные расчеты немедленно ликвидируют пожар, действуя в соответствии с настоящими Рекомендациями.

105. После использования пенного покрытия необходимо смыть пену с поверхности взлетно-посадочной полосы.

Приложение 18

к Правилам проведения авиационных
поисково-спасательных работ,
утвержденным приказом Председателя
Комитета гражданской авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан
от 26 октября 2004 г. N 203

Технические требования

к учебно-тренировочному полигону аэропорта

1. Учебно-тренировочный полигон предназначен для подготовки и обучения личного состава пожарно-спасательных расчетов и АСК авиапредприятия. Полигон может использоваться при подготовке летного, технического состава.

2. На учебно-тренировочном полигоне должно размещаться оборудование в соответствии с рис. 1:

В случае невозможности разместить на одной площади все объекты полигона, допускается располагать их на отдельных участках.

3. Характеристика объектов полигона (рис.1):

1) самолет - тренажер (поз. 1) 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-грузовом отсеке;

разборка груза в "горящем" отсеке.

2) в целях обеспечения возможности многократного проведения упражнений по тушению пожара в салоне, внутреннюю поверхность салона (потолок, борта, пол) в зоне размещения очага пожара необходимо защитить негорючим материалом (жесть, асбест и т.п.). Очаг пожара в салоне представляет собой горючую массу (ветошь, древесина, декоративно-отделочные материалы и т.д.), помещенную в металлический поддон размером 1х1 м. Самолет - тренажер может использоваться в качестве дымокамеры;

3) площадка для проведения упражнений по тушению пожаров разлитого авиатоплива (поз. 5) площадью 200 - 300 квадратных метров, делится на участки площадью 50 кв. м и 100 - 150 кв. м. 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 20 - 24 см;

4) площадка для проведения упражнений по тушению пожаров на двигателе (поз. 3) имеет размеры 2 х 4 м, выполняется грунтовой с бортиками высотой 20 - 25 см. На площадке установлена опора, на которой (на высоте 3,0 - 3,5 м) смонтирован списанный двигатель (макет) в мотогондоле. В мотогондоле устанавливается поддон с горючим материалом, пропитанным авиатопливом;

5) площадка для упражнений по тушению пожаров на шасси (поз. 4) имеет размеры 2 х 4 м, изготавливается из цементно-бетонных материалов с высотой бортика 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;

6) площадка для упражнений по тушению пожаров истекающего авиатоплива (поз.2) имеет размеры 2 х 3 м, бетонная, высота бортиков 10-15 см. На расстоянии 6-7 метров от площадки на высоте 1,5-2 м установлена емкость (поз. 10) для авиатоплива, от емкости на высоте 0,8-1,0 м проложен трубопровод (поз. 11) с перекрывным краном (поз. 12). Трубопровод заканчивается щелевидным раструбом, размещенным над серединой площадки. Площадка может использоваться и для упражнений по тушению пожаров авиатоплива или других материалов передвижными огнетушителями;

7) элемент конструкции фюзеляжа (поз.6) используется для упражнений с пожарно-техническим вооружением (стволы-пробойники, механизированные пилы, пожарные топоры);

8) в зоне самолета - тренажера размещены площадки или поддоны (поз. 8 и 9) площадью 3-4 кв. м, горение на которых имитирует условия работы спасателей на самолете при остаточных очагах наружного пожара.

Рис. 1. Типовая схема учебно-тренировочного полигона
См. бумажный вариант

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан