

Авиационные правила Кыргызской Республики – 12 «Поиск и спасание»

Основные сокращения

АП - Авиационное происшествие.

АПСС - Авиационная поисково-спасательная служба.

АСК - Аварийно-спасательная команда.

АСР - Аварийно-спасательные работы.

АССС - Аварийно-спасательные силы и средства.

ВС - Воздушное судно.

В/ч - Военская часть.

ГЦ ОВД - Главный центр обслуживания воздушного движения.

ОГРГА – Орган государственного регулирования гражданской авиации.

Дос - Документ.

ИВПП - Искусственная взлетно-посадочная полоса.

ИКАО - Международная организация гражданской авиации.

КГц - Килогерц.

КЦПС - Координационный центр поиска и спасания.

МГц - Мегагерц.

НАЗ - Носимый аварийный запас.

НПСК(Г) - Наземная поисково-спасательная команда (группа).

ОВД - Обслуживание воздушного движения.

ПВО - Противовоздушная оборона.

ПДП - Парашютно-десантная подготовка.

ПСГ - Поисково-спасательная группа.

ПСК - Поисково-спасательная команда.

ПСОП - Поисково-спасательное обеспечение полетов.

РЛЭ - Руководство по летной эксплуатации.

СМИ - Средства массовой информации.

СПДГ - Спасательная парашютно-десантная группа.

СПУ - Самолетное переговорное устройство.

УТПЗ - Уровень требований противопожарной защиты.

САСПОП- Служба аварийно спасательного и противопожарного обеспечения полетов.

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

- 1.1.1. **Аварийная стадия.** Общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.
- 1.1.2. **Вспомогательный центр поиска и спасания.** Орган, подчиняющийся координационному центру поиска и спасания, создаваемый для дополнения последнего согласно конкретным распоряжениям соответствующих полномочных органов.
- 1.1.3. **Вынужденная посадка на воду** (этот термин не требует определения на русском языке).
- 1.1.4. **Государство регистрации.** Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.
- 1.1.5. **Орган гражданской авиации (ОГА)** – орган по регулированию и надзору в области гражданской авиации.
- 1.1.6. **Командир воздушного судна.** Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.
- 1.1.7. **Координационный центр поиска и спасания (КЦПС).** Орган, несущий ответственность за оказание содействия эффективной организации работы поисково-спасательной службы и за координацию проведения поисково-спасательных операций в пределах района поиска и спасания.
- 1.1.8. **Поиск.** Операция, координируемая, как правило, координационным или вспомогательным центром поиска и спасания, при которой используются имеющийся персонал и средства для определения местоположения лиц, терпящих бедствие.
- 1.1.9. **Поисково-спасательное воздушное судно.** Воздушное судно, оснащенное специальным оборудованием, пригодным для эффективного проведения поисково-спасательных операций.
- 1.1.10. **Поисково-спасательная команда.** Подвижный ресурс, укомплектованный обученным персоналом и оснащенный оборудованием, пригодным для быстрого проведения поисково-спасательных операций.
- 1.1.11. **Поисково-спасательная служба.** Осуществление функций аварийного мониторинга, связи, координации, поиска и спасания, предоставления первой медицинской помощи или эвакуации по медицинским причинам с использованием государственных и частных ресурсов, в том числе взаимодействующих воздушных, морских и других судов и установок.
- 1.1.12. **Поисково-спасательное средство.** Любой подвижный ресурс, включая назначенные поисково-спасательные команды, который задействуется при проведении поисково-спасательных операций.

1.1.13. **Пост аварийного оповещения.** Любое средство, предназначенное для выполнения роли посредника между лицом, передающим сообщение об аварийной ситуации, и координационным или вспомогательным центром поиска и спасания.

1.1.14. **Район поиска и спасания.** Зона определенных размеров, связанная с координационным центром поиска и спасания, в пределах которой обеспечиваются поисково-спасательные операции.

1.1.15. **Совместный координационный центр поиска и спасания (СКЦПС).** Координационный центр поиска и спасания, введении которого находятся авиационные поисково-спасательные операции.

1.1.16. **Спасание.** Операция с целью спасения лиц, терпящих бедствие, оказания им первой медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место.

1.1.17. **Стадия бедствия.** Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

1.1.18. **Стадия неопределенности** Состояние, характеризующееся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

1.1.19. **Стадия тревоги.** Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

1.1.20. **Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1 Служба поиска и спасания

2.1.1. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации, уполномоченный орган в области обороны Кыргызской Республики и уполномоченный орган в области чрезвычайных ситуаций Кыргызской Республики в сотрудничестве с полномочным органом, другого государства принимают меры к созданию и оперативному обеспечению служб поиска и спасания на своих территориях для оказания помощи лицам, терпящим бедствие. Такие службы обеспечиваются на круглосуточной основе.

2.1.2. Что касается охватываемых поисково-спасательной службой зон или районов, суверенитет над которыми не определен, то они устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. В случае, когда Кыргызская Республика берет на себя ответственность за поисково-спасательное обеспечение полетов в районах, суверенитет над которыми не определен, она принимает меры к созданию и обеспечению такой службы в соответствии с положениями настоящих Правил.

2.1.3. Основные элементы служб поиска и спасания включают правовые рамки, ответственный полномочный орган, организованные имеющиеся ресурсы, средства связи, квалифицированный состав для осуществления координации и выполнения оперативных функций.

2.1.4. Службы поиска и спасания определяют процессы совершенствования предоставления обслуживания, включая аспекты планирования, национальные и международные механизмы сотрудничества и обучение.

2.1.5. В Кыргызской Республике оказывается помощь воздушным судам, терпящим бедствие, и оставшимся в живых после авиационных происшествий независимо от национальной принадлежности или статуса таких лиц или обстоятельств, при которых такие лица были обнаружены.

2.1.6. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации взявший на себя ответственность за предоставление поисково-спасательного обслуживания, использует поисково-спасательные команды и другие имеющиеся средства для оказания помощи любому воздушному судну или находящимся на его борту лицам, которые находятся или могут находиться в аварийной обстановке.

2.1.7. В тех случаях, когда один и тот же район обслуживается самостоятельными авиационным и морским координационными центрами поиска и спасания, поисково-спасательная служба обеспечивает самую тесную, практически осуществимую координацию действий таких центров.

2.1.8. Координационный центр поиска и спасания (КЦПС) способствует согласованию действий и сотрудничеству между своими авиационными и другими поисково-спасательными службами.

2.1.8

2.2 Районы поиска и спасания

2.2.1. Поисково-спасательное обеспечение полетов осуществляется на всей территории Кыргызской Республики, которая может состоять из нескольких районов, которые указываются в установленном порядке в документах аэронавигационной информации и других соответствующих источниках информации, которыми пользуются Поисково-спасательные службы и экипажи воздушных судов. Границы таких районов не перекрывает друг друга, и смежные районы являются сопредельными.

Примечание 1. Районы поиска и спасания создаются для обеспечения адекватной инфраструктуры связи, эффективных маршрутов аварийного оповещения и надлежащей оперативной координации для эффективной поддержки служб поиска и спасания.

Примечание 2. Границы районов поиска и спасания определяются техническими и эксплуатационными соображениями и не совпадают с границами между государствами.

2.2.2. Границы районов поиска и спасания должны, насколько это практически возможно, совпадать с границами соответствующих районов полетной информации.

2.3 Координационные центры поиска и спасания и вспомогательные центры поиска и спасания

2.3.1. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации, уполномоченный орган в области обороны Кыргызской Республики и уполномоченный орган в области чрезвычайных ситуаций Кыргызской Республики создают координационный центр поиска и спасания в каждом районе поиска и спасания.

2.3.2. В тех случаях, когда воздушное пространство Кыргызской Республики полностью или частично входит в район поиска и спасания, связанный с координационным центром поиска и спасания другого государства, орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации создает вспомогательный центр поиска и спасания, подчиняющийся центру поиска и спасания, если это повысит эффективность поисково-спасательного обслуживания на его территории.

2.3.3. Каждый координационный центр поиска и спасания и, в соответствующих случаях, вспомогательный центр поиска и спасания круглосуточно укомплектованы обученным персоналом с рабочим знанием языка, используемого в радиотелефонной связи. В этом случае критерии языкового знания по шкале ИКАО неприменимо.

2.3.4. В районах, где государственные средства связи не позволяют лицам, заметившим воздушное судно, терпящее бедствие, быстро сообщить соответствующему координационному центру поиска и спасания о происшествии, орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации, назначает соответствующие государственные или частные органы в качестве постов аварийного оповещения.

2.3.5. Координационный центр поиска и спасания (КЦПС) – это центр управления поисково-спасательными операциями. Для этого ему требуется:

- а) подробный план, излагающий основы поисково-спасательной операций;
- б) помещения для обеспечения централизованного сбора информации, обладающие быстродействующими и надежными средствами связи и условиями для проведения инструктажа;
- в) обученный персонал, который в состоянии направлять и координировать операции;
- г) оборудование для эффективного осуществления операций.

2.3.6. На КЦПС возлагается ответственность за подготовку всестороннего плана осуществления поиска и спасания. Этот план должен охватывать весь район поиска и спасания и основываться на соглашениях, заключенных между авиационной поисково-спасательной службой и привлекаемыми организациями.

2.3.7. План операций КЦПС обновляется, если это необходимо или в связи с изменением обстановки или вытекает из практического опыта, полученного в ходе реальных операций или учений. Весь персонал КЦПС, использующих те или иные средства, должен быть подробно ознакомлен с планом или теми его частями, которые его касаются.

2.3.8. Персонал КЦПС должен состоять по возможности из сотрудников, имеющих опыт и подготовку в области проведения поисково-спасательных операций.

2.3.9. КЦПС следует разработать на каждого своего сотрудника должностную инструкцию и завести файл учета подготовки своих сотрудников.

2.3.10. КЦПС разрабатывает программу подготовки и обучения для своих сотрудников, включая положение о первоначальной, повторной и специальной подготовке.

2.4 Средства связи поисково-спасательной службы

2.4.1 Каждый координационный центр поиска и спасания оснащается средствами быстрой и надежной двусторонней связи с:

- а) соответствующими органами обслуживания воздушного движения;
- б) соответствующими вспомогательными центрами поиска и спасания;
- в) соответствующими радиопеленгаторными и радиолокационными станциями в районе;
- г) там, где это целесообразно, береговыми радиостанциями, имеющими возможность произвести аварийное оповещение надводных судов в районе и поддерживать с ними связь;
- д) штабами поисково-спасательных команд в районе;
- е) назначенным метеорологическим учреждением или органом метеорологического наблюдения;
- ж) поисково-спасательными командами;
- з) постами аварийного оповещения;
- и) координационным центром КОСПАС-САРСАТ, обслуживающим данный район поиска и спасания.

2.4.2 Каждый вспомогательный центр поиска и спасания оснащается средствами быстрой и надежной двусторонней связи с:

- а) соседними вспомогательными центрами поиска и спасания;

б) метеорологическим учреждением или органом метеорологического слежения;

в) поисково-спасательными командами;

г) постами аварийного оповещения.

2.5 Поисково-спасательные команды

2.5.1. Органом реализующий государственную политику в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области обороны Кыргызской Республики и уполномоченным органом в области чрезвычайных ситуаций Кыргызской Республики назначаются подразделения государственных служб в качестве поисково - спасательных команд, удобно расположенные и оснащенные для поисково-спасательных операций.

2.5.2. Органом реализующий государственную политику в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области обороны Кыргызской Республики и уполномоченным органом в области чрезвычайных ситуаций назначаются в качестве органов, выполняющих те или иные части плана поисково-спасательной операции, те подразделения которые не могут рассматриваться в качестве поисково-спасательных команд, но тем не менее способны принимать участие в поисково-спасательных операциях.

2.6 Поисково-спасательное оборудование

2.6.1. Поисково-спасательные команды оснащаются оборудованием для быстрого нахождения места происшествия и оказания соответствующей помощи пострадавшим.

2.6.2. Каждая поисково-спасательная команда располагает средствами быстрой и надежной двусторонней связи с другими поисково-спасательными средствами или подразделениями, занятыми в той же операции.

2.6.3. Каждое поисково-спасательное воздушное судно оборудуется таким образом, чтобы оно могло вести связь на авиационных аварийных частотах, на частотах, выделенных в районах поиска, а также на любых предписанных частотах.

2.6.4. Каждое поисково-спасательное воздушное судно, когда оно используется в поисково-спасательных операциях над морскими районами, оснащается радиоаппаратурой, которая позволяет поддерживать связь с морскими судами.

Примечание. Многие морские суда могут поддерживать связь с воздушными судами на частотах 2182 кГц, 4125 кГц и 121,5 МГц. Тем не менее эти частоты, и в частности 121,5 МГц, не всегда прослушиваются морскими судами.

2.6.5. Если неизвестно, существует ли потребность у оставшихся в живых в аварийно-спасательном снаряжении, сбрасываемом с самолетов то по крайней мере

одному из воздушных судов, участвующих в поисково-спасательной операции, имеет на борту такое снаряжение.

2.6.6. На аэродромах используемых международной авионавигацией содержатся комплекты аварийно-спасательного снаряжения, приспособленные для сбрасывания с воздушных судов

ГЛАВА 3. СОТРУДНИЧЕСТВО

3.1. Сотрудничество с другими службами

3.1.1. Служба поиска и спасания принимает меры для того, чтобы воздушные и надводные суда, местные органы и средства, которые не являются частью поисково-спасательной службы, сотрудничали в полной мере с последней и оказывали любую возможную помощь оставшимся в живых после авиационных происшествий.

3.1.2 Служба поиска и спасания обеспечивает самую тесную, практически возможную координацию действий соответствующих авиационных полномочных органов в обеспечении наиболее эффективного и действенного поисково-спасательного обслуживания.

3.1.3 Поисково-спасательные службы принимают меры для сотрудничества с органами, ответственными за расследование происшествий, и органами, ответственными за оказание помощи пострадавшим во время происшествия.

3.1.4 В целях оказания содействия расследованию происшествия спасательные команды, когда это практически возможно, сопровождаются лицами, имеющими опыт в проведении расследования авиационных происшествий.

3.1.5 ОГА назначает пункт связи поиска и спасания для приема информации системы Космической системы поиска аварийных судов и слежения с помощью спутниковой поисково-спасательной системы (КОСПАС-САРСАТ) о бедствии (далее – Точка контакта по поиску и спасанию (ТКПС)).

3.1.6. Использование системы КОСПАС-САРСАТ

Примечание 1. Система КОСПАС-САРСАТ функционирует в соответствии с Соглашением о Международной Программе КОСПАС-САРСАТ, подписанным 1 июля 1988 года в городе Париже (Документ C/S P.001), и предназначена для приема сигналов от ELT независимо от места его нахождения на земле, в воде или воздухе, определения географических координат местонахождения ELT или воздушного судна, находящегося в бедствии, на котором установлен данный ELT, и передачи этих сигналов до соответствующих поисково-спасательных органов (служб).

3.1.6.1. Система КОСПАС-САРСАТ, включая ТКПС Кыргызской Республики при взаимодействии с этой системой, функционирует в следующем порядке:

- Искусственные спутники земли (ИСЗ) и геостационарные искусственные спутники земли (ГИСЗ) осуществляют прием и обработку сигналов от ELT, и немедленно передают соответствующую информацию станциям приема и обработки

информации (СПОИ) и геостационарным станциям приема и обработки информации (ГЕОСПОИ);

- СПОИ и ГЕОСПОИ осуществляют прием и обработку информации с ИСЗ и ГИСЗ, определяют координаты места бедствия в любой точке земли, и немедленно передают эту информацию Координационным центрам системы КОСПАС-САРСАТ (КЦС).

- Координационные центры системы КОСПАС-САРСАТ (КЦС) осуществляют прием и обработку информации со СПОИ и ГЕОСПОИ, немедленно передают эту информацию соответствующей Точке контакта по поиску и спасанию (ТКПС), и обеспечивают взаимодействие с ТКПС и соответствующими КЦС.

- ТКПС осуществляет прием и обработку информации от КЦС и в пределах района своей ответственности передают эту информацию поисково-спасательным органам (службам), органу гражданской авиации, органу обслуживания воздушного движения, а также эксплуатанту (владельцу) воздушного судна в согласованном с последним порядке.

3.1.6.2 ТКПС Кыргызской Республики:

- осуществляет прием и обработку информации от КЦС, касающуюся ELT, установленных на воздушных судах, зарегистрированных в Кыргызской Республике независимо от места нахождения воздушного судна, а также всех воздушных судов, находящихся на территории Кыргызской Республики независимо от государства регистрации, передает эту информацию поисково-спасательному органу (службам), органу гражданской авиации и органу обслуживания воздушного движения Кыргызской Республики, а также эксплуатанту (владельцу) воздушного судна в согласованном с последним порядке;

- в пределах своей компетенции взаимодействует с КЦС, любыми органами системы КОСПАС-САРСАТ, поисково-спасательными органами (службами), органом гражданской авиации, органом обслуживания воздушного движения, а также эксплуатантами (владельцами) воздушных судов;

- имеет соответствующее помещение или помещения для размещения оборудования, необходимого для осуществления всех своих функций, и исключаящих доступ в них лиц, деятельность которых не связана с обеспечением функционирования ТКПС;

- имеет достаточное количество персонала, основное и резервное оборудование, основной и резервный источники электропитания, телефонную, факсимильную, интернет и другие виды связи, которые обеспечивают непрерывное функционирование ТКПС и бесперебойную связь с системой КОСПАС-САРСАТ и другими пользователями своих услуг, в течение не менее 95% в течение суток;

- располагает или имеет доступ в установленном органе гражданской авиации порядке ко всей необходимой для ТКПС информации о всех ELT, зарегистрированных в Кыргызской Республике, а также установленных на воздушных судах, эксплуатирующихся эксплуатантами Кыргызской Республики;

- персонал ТКПС имеет соответствующую подготовку, обеспечивающую должное исполнение им своих обязанностей в соответствии с функциями, возложенными на ТКПС;

- имеет соответствующие договоры с координационным центром (или центрами) системы КОСПАС-САРСАТ;

Примечание. ТКПС Кыргызской Республики имеет договор с КЦС, расположенным в городе Москве Российской Федерации – Международным координационно-вычислительным центром (МКВЦ).

- имеет все документы системы КОСПАС-САРСАТ, необходимые для должного выполнения своих функций в качестве ТКПС, и руководствуется ими в соответствии с требованиями авиационных правил Кыргызской Республики, регулирующих деятельность ТКПС;

- имеет разработанное ТКПС, утвержденное руководителем ТКПС и согласованное с органом государственного регулирования гражданской авиации, Положение Инструкцию или другой соответствующий документ, регулирующий деятельность ТКПС, а также эксплуатационного и руководящего персонала ТКПС.

Примечание. Форма Отчета инспекторской проверки ТКПС содержится в Дополнении А к настоящим Правилам.

3.1.6.3 Каждый эксплуатант (владелец) воздушного судна, на борту которого установлен ELT, имеет договор с ТКПС на предоставление последним услуг по аварийному оповещению эксплуатанта в соответствии с возложенными на ТКПС функциями и требованиями соответствующих авиационных правил Кыргызской Республики, а также других нормативных правовых актов, регулирующих деятельность ТКПС.»;

3.2 Распространение информации

3.2.1. ОГА через службу аэронавигационной информации Кыргызской Республики публикует и распространяет всю необходимую информацию об условиях допуска поисково-спасательных команд другого государства на свою территорию или, как вариант, включает такую информацию в договоренности по вопросам поисково-спасательного обслуживания.

3.2.2 В тех случаях, когда это может способствовать предоставлению поисково-спасательного обслуживания, служба поиска и спасания Кыргызской Республики распространяет через координационные центры поиска и спасания или другие органы информацию, касающуюся планов поисково-спасательных операций.

3.2.3 Служба поиска и спасания КР в соответствии с необходимостью и практической возможностью распространять среди населения и полномочных органов по чрезвычайным ситуациям информацию о действиях, которые следует предпринять, когда есть основание полагать, что находящееся в чрезвычайной ситуации воздушное судно может вызвать проблемы у населения или потребовать принятия чрезвычайных мер общего характера.

3.3 Сотрудничество государств

3.3.1. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации координирует деятельность своих поисково-спасательных организаций с деятельностью аналогичных организаций соседних государств.

3.3.2. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации, когда это необходимо, координирует свои поисково-спасательные операции с аналогичными операциями соседних государств, особенно если эти операции проводятся вблизи прилегающих районов поиска и спасания.

3.3.3. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации в той степени, в какой это практически возможно, разрабатывает общий план и порядок действий в области поиска и спасания для облегчения координации поисково-спасательных операций с аналогичными операциями соседних государств.

3.3.4. При соблюдении таких условий, какие могут устанавливаться его собственными инстанциями, Кыргызская Республика на основе «Соглашения о сотрудничестве по организации и проведению поисково-спасательного обеспечения полетов воздушных судов гражданской авиации» от 9 декабря 1994 года дает разрешение на немедленный доступ на свою территорию поисково-спасательных команд другого государства в целях поиска места авиационных происшествий и спасания оставшихся в живых после таких происшествий.

3.3.5. Инстанции Кыргызской Республики, которое желает, чтобы его поисково-спасательные команды получили разрешения на допуск на территорию другого государства в целях проведения поисково-спасательных операций, направляют просьбу с подробным описанием намеченной миссии и обоснованием необходимости в ней координационному центру поиска и спасания соответствующего государства или такой инстанции, которая была указана этим государством.

3.3.6. Инстанции Кыргызской Республики:

- немедленно подтверждают получение такой просьбы и
- как можно скорее указывают на условия, если таковые имеются, в соответствии с которыми может быть выполнена намеченная миссия.

3.3.7. координационные центры поиска и спасания:

а) запрашивать у других координационных центров поиска и спасания такую помощь, включая воздушные и надводные суда, лиц или оборудование, которая может потребоваться;

б) в то же самое время в соответствии с возникшей необходимостью давать разрешение на допуск на свою территорию таких воздушных и надводных судов, лиц или оборудования;

в) принимать меры к достижению необходимой договоренности с соответствующими таможенными, иммиграционными и прочими властями в целях ускорения получения такого разрешения.

3.3.8. Орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации разрешает координационному центру поиска и спасания предоставлять по запросу помощь другим координационным центрам поиска и спасания, включая помощь в виде воздушных судов, лиц или оборудования.

3.3.9. Для повышения эффективности поисково-спасательных операций орган реализующий государственную политику в области гражданской авиации принимает меры к проведению совместных тренировочных учений с участием как своих органов поиска и спасания, так и аналогичных органов других государств и эксплуатантов.

ГЛАВА 4. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

4.1 Подготовительная информация

4.1.1. Каждый координационный центр поиска и спасания располагает в любое время легко доступной новейшей информацией, включающей следующие данные о его районе поиска и спасания:

а) поисково-спасательные команды, центры поиска и спасания и посты аварийного оповещения;

б) органы обслуживания воздушного движения;

с) средства связи, которые могут быть использованы в ходе поисково-спасательных операций;

в) телеграфные адреса и номера телефонов всех эксплуатантов или их официальных представителей, занимающихся вопросами эксплуатации в районе;

г) любые другие общественные и частные ресурсы, включая медицинскую помощь и транспортные средства, которые могут быть полезными при поисково-спасательных операциях.

4.1.2 Координационный центр поиска и спасания имеет в легко доступном виде всю прочую информацию, которая была бы полезной с точки зрения поисково-спасательных операций, включая сведения, касающиеся:

а) расположения, позывных, часов работы и частот всех радиостанций, которые могут быть использованы для поддержки поисково-спасательных операций;

б) расположения и часов работы служб, осуществляющих дежурство на радиоканалах, и прослушиваемых частот;

в) мест, где хранятся запасы сбрасываемого с воздушных судов аварийно-спасательного снаряжения;

г) объектов, в отношении которых известно, что они могут быть ошибочно приняты за обломки необнаруженного или неизвестного воздушного судна, особенно при наблюдении с воздуха;

4.2 Планы операции

4.2.1. Каждый координационный центр поиска и спасания подготавливает подробные планы проведения поисково-спасательных операций в пределах районов поиска и спасания.

4.2.2. Планы поисково-спасательных операций должны разрабатываться совместно с представителями эксплуатантов и других государственных служб, которые могут оказать помощь в предоставлении поисково-спасательного обслуживания или получить выгоды от него, исходя при этом из того, что количество оставшихся в живых может быть значительным.

4.2.3. В планах операции конкретно указываются меры по обслуживанию и заправке в возможных пределах воздушных и надводных судов, а также наземных транспортных средств, используемых во время поисково-спасательных операций, включая те транспортные средства, которые представляются другими государствами.

4.2.4. Планы поисково-спасательных операций содержат детали всех действий, предпринимаемых лицами, привлекаемыми к поисково-спасательным операциям, включая:

а) способы проведения поисково-спасательных операций в районе поиска и спасания;

б) использование имеющихся систем и средств связи;

в) действия, предпринимаемые совместно с другими координационными центрами поиска и спасания;

г) методы аварийного оповещения воздушных судов, следующих по маршруту;

д) обязанности и права лиц, которым поручено ведение поисково-спасательных операций;

е) возможное пере дислоцирование средств, вызываемое метеорологическими или другими условиями;

ж) методы получения такой важной для поисково-спасательных операций информации, как метеосводки и прогнозы, соответствующие сообщения NOTAM и т. п.;

з) методы получения от других координационных центров поиска и спасания такой помощи, включая воздушные и надводные суда, лиц или оборудование, которая может потребоваться;

и) методы наведения воздушных судов, вынужденных совершать посадку на воду, на район расположения надводных судов;

й) методы наведения поисково-спасательных или других воздушных судов на воздушные суда, терпящие бедствие;

к) совместные меры, подлежащие принятию во взаимодействии с органами обслуживания воздушного движения и другими заинтересованными ведомствами для оказания помощи воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства.

4.2.5. Планы поисково-спасательных операций интегрировать в аэропортовые планы действий на случай чрезвычайной ситуации для обеспечения поисково-спасательного обслуживания вблизи аэродромов, в том числе на водной поверхности для прибрежных аэродромов.

4.3. Поисково-спасательные команды

4.3.1. Каждая спасательная команда:

а) знает все разделы планов операции, изложенные в п. 5.2, выполнение которых необходимо для эффективного исполнения ее обязанностей, и

б) информирует координационный центр поиска и спасания о своей готовности.

4.3.2. Служба поиска и спасания Кыргызской Республики:

а) держит в состоянии готовности требуемое число поисково-спасательных судов и;

б) имеет в достаточном количестве запасы продовольствия, средства медицинской помощи, сигнальное оборудование и прочее аварийно-спасательное снаряжение.

4.4. Подготовка личного состава и учения

Для достижения и поддержания максимальной эффективности поисково-спасательных работ обеспечивают регулярную подготовку личного состава, предназначенного для участия в поисково-спасательных операциях, и организуют соответствующие учения.

4.5. Обломки

После того как будет закончено расследование происшествия, служба поиска и спасания принимает меры к удалению, ликвидации или нанесению на карту

обломков воздушных судов, упавших в результате авиационного происшествия, которое имело место в пределах его территории или районах, над которыми не установлен суверенитет, в пределах районов поиска и спасания, за которые оно несет ответственность, если их присутствие может создать опасность или путаницу в ходе последующих поисково-спасательных операций.

ГЛАВА 5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

5.1 Информация об аварийном состоянии

5.1.1 Любая инстанция или подразделение организации поиска и спасания, имеющие основание полагать, что воздушное судно находится в аварийной обстановке, передает немедленно всю имеющуюся у них информацию в соответствующий координационный центр поиска и спасания.

5.1.2 Немедленно по получении информации о воздушных судах, находящихся в аварийной обстановке, координационный центр поиска и спасания оценивает такую информацию и определяет масштаб требующейся операции.

5.1.3

Если информация, касающаяся воздушных судов, находящихся в аварийной обстановке, получена не от органов обслуживания воздушного движения, а из других источников, то координационный центр поиска и спасания определяет, какой аварийной стадии соответствует данная обстановка и принимает соответствующие меры.

5.2. Порядок действий координационных центров поиска и спасания во время аварийных стадий

5.2.1 Стадия неопределенности

При наступлении стадии неопределенности координационный центр в максимальной степени действует совместно с органами обслуживания воздушного движения и с другими соответствующими учреждениями и службами в целях обеспечения быстрой оценки поступающих сообщений.

5.2.2 Стадия тревоги

При наступлении стадии тревоги координационный центр немедленно оповещает об этом поисково-спасательные команды и принимает все необходимые меры.

5.2.3 Стадия бедствия

При наступлении стадии бедствия координационный центр:

а) немедленно вводит в действие поисково-спасательные команды в соответствии с надлежащим планом операции;

б) устанавливает местонахождение воздушного судна, определяет величину вероятной ошибки в определении его местонахождения и на основе этих данных и обстановки определяет размер зоны поиска;

в) уведомляет, там, где это возможно, эксплуатанта и информирует его о ходе операции;

г) уведомляет другие координационные центры поиска и спасания, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная операция;

д) уведомляет соответствующий орган обслуживания воздушного движения, если информация об аварийной ситуации была получена из другого источника;

е) на начальном этапе предлагает воздушным и надводным судам, береговым станциям и другим службам, не включенным в надлежащий план операции, но способным оказать помощь:

1) следить за передачами с воздушного судна, терпящего бедствие, за сигналами аварийно-спасательного радиоборудования или ELT;

2) оказывать практически возможную помощь воздушному судну, терпящему бедствие;

3) информировать координационный центр поиска и спасания о развитии событий;

ж) на основании имеющейся информации составляет детальный план мероприятий по проведению необходимой поисковой и (или) спасательной операции и передает его для руководства инстанциям, непосредственно направляющим ход такой операции;

з) изменяет, в случае необходимости и с учетом меняющейся обстановки, детальный план мероприятий;

и) уведомляет соответствующие полномочные органы по расследованию авиационных происшествий;

й) уведомляет государство регистрации воздушного судна.

Эти мероприятия осуществляются в указанном выше порядке за исключением тех случаев, когда сложившаяся обстановка требует его изменения.

5.2.4. Действия в отношении воздушного судна, местоположение которого неизвестно

В том случае, когда объявлена аварийная стадия в отношении воздушного судна, о местоположении которого нет никаких сведений и которое может находиться в одном из двух или более районов поиска и спасания, предпринимаются следующие действия:

а) в том случае, когда какой-либо из координационных центров поиска и спасания уведомляется об аварийной стадии и ему неизвестно о том, принимают ли соответствующие меры другие центры, он берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер в соответствии с п. 5.2 и связывается с соседними координационными центрами поиска и спасания с целью выяснения, какой из них возьмет на себя ответственность за дальнейшие действия.

б) центром, который должен координировать поисково-спасательную операцию при отсутствии иной общей договоренности между заинтересованными координационными центрами, является центр, ответственный за:

- район, из которого поступило последнее донесение о местоположении воздушного судна, или

- район, куда следовало воздушное судно, когда последнее сообщение о его местоположении было получено на линии, разделяющей два района поиска и спасания, или

- район, куда следовало воздушное судно, не оборудованное надлежащими средствами двусторонней связи или необязанное поддерживать радиосвязь, или

- район, в котором расположено место бедствия, установленное системой КОСПАС-САРСАТ.

в) После объявления стадии бедствия координационный центр поиска и спасания, отвечающий за общую координацию действий, информирует все координационные центры поиска и спасания, которые могут быть привлечены к ней, о всех обстоятельствах аварийной обстановки и последующем развитии событий. Подобным же образом все координационные центры поиска и спасания, получившие любые сведения, относящиеся к аварийной ситуации, передают их координационному центру поиска и спасания, который осуществляет общую координацию.

5.2.5. Передача информации воздушным судам, в отношении которых была объявлена аварийная стадия

Когда это практически целесообразно, координационный центр, несущий ответственность за проведение данной поисково-спасательной операции, передает органу обслуживания воздушного движения того района полетной информации, где находится воздушное судно, в отношении которого была объявлена аварийная стадия, информацию об уже предпринятых действиях для передачи ее этому воздушному судну.

5.3. Порядок действий в тех случаях, когда ответственность за поиск и спасание лежит на двух или более государствах

В том случае, когда ответственность за проведение операций во всем районе поиска и спасания лежит на более чем одном государстве, каждое такое государство

принимает меры в соответствии с надлежащим планом операции по просьбе координационного центра поиска и спасения данного района.

5.4. Порядок действий инстанций на местах

Инстанции, непосредственно руководящие проведением операций или какой-нибудь их частью:

а) дают указания подчиняющимся им органам и сообщают об этих указаниях в координационный центр поиска и спасения и

б) информируют координационный центр поиска и спасения о развитии событий.

5.5. Порядок действий координационных центров поиска и спасения: окончание и приостановка операций

5.5.1 Поисково-спасательные операции продолжаются, если это практически осуществимо, до тех пор, пока все оставшиеся в живых не будут доставлены в безопасное место или пока существует обоснованная надежда на спасение оставшихся в живых.

5.5.2 Ответственный координационный центр поиска и спасения, как правило, отвечает за принятие решения о прекращении поисково-спасательных операций.

Примечание. Служба поиска и спасения Кыргызской Республики привлекает орган гражданской авиации Кыргызской Республики к принятию решения о прекращении операций по поиску и спасению.

5.5.3 В том случае, если поисково-спасательная операция успешно проведена или координационный центр поиска и спасения считает или информирован о том, что аварийной обстановки более не существует, стадия бедствия отменяется, поисково-спасательная операция прекращается, о чем в оперативном порядке информируются любые задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы.

5.5.4 Если продолжение поисково-спасательной операции становится практически нецелесообразным и координационный центр поиска и спасения установил, что еще могут иметься оставшиеся в живых, этот центр временно приостанавливает действия на месте происшествия до получения дальнейших указаний и в оперативном порядке информирует об этом любые задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы. Полученная позднее относящаяся к делу информация оценивается и поисково-спасательные операции возобновляются, когда это будет сочтено оправданным и практически целесообразным.

5.6 Порядок действий на месте происшествия

5.6.1. В том случае, когда в поисково-спасательных операциях на месте происшествия задействованы несколько средств, координационный центр поиска и спасания или вспомогательный центр поиска и спасания назначают одну или несколько команд на месте происшествия для координации всех действий по обеспечению безопасности и эффективности воздушных и наземных операций с учетом возможностей средств и эксплуатационных требований.

5.6.2 Если командир воздушного судна обнаружил, что другое воздушное или надводное судно терпит бедствие, по мере возможности и за исключением тех случаев, когда он считает это нецелесообразным или ненужным, он:

а) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока он не будет вынужден покинуть место происшествия или пока координационный центр поиска и спасания не сообщит ему, что в этом нет необходимости;

б) определяет местоположение терпящего бедствие судна;

в) сообщает соответствующему координационному центру поиска и спасания или органу обслуживания воздушного движения, по возможности, следующие сведения:

- тип, опознавательные знаки и состояние судна, терпящего бедствие;
- его местонахождение, выраженное в географических координатах, или координатах сетки, или в расстоянии и истинном пеленге на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;

- время наблюдения в часах и минутах Всемирного координированного времени (UTC);

- число замеченных людей;

- факт покидания людьми судна, терпящего бедствие;

- метеоусловия на месте происшествия;

- внешнее физическое состояние оставшихся в живых;

- очевидный оптимальный наземный маршрут доступа к месту происшествия;

г) действует в соответствии с указанием координационного центра или органа обслуживания воздушного движения.

5.6.3 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 соответствующим координационным центром поиска и спасания или органом обслуживания воздушного движения, 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.

5.6.4 В том случае, когда воздушному судну необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или наземным спасательным командам и при этом двусторонняя связь отсутствует, оно сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления непосредственной связи или передает информацию с помощью сбрасывания сообщения в печатном виде.

5.6.5 В том случае, когда подается сигнал с земли, воздушное судно указывает, был ли этот сигнал понят или нет, используя средства, описанные в п. 5.6.3, или, если это практически неосуществимо, с помощью соответствующего визуального сигнала.

5.6.6 В том случае, когда воздушному судну необходимо направить надводное судно к тому месту, где воздушное или надводное судно терпит бедствие, воздушное судно передает точные указания любыми имеющимися у него в распоряжении средствами. Если невозможно установить радиосвязь, то воздушное судно использует соответствующий сигнал.

Примечание. Визуальные сигналы "воздух – поверхность" и "поверхность – воздух" опубликованы в приложении настоящих Авиационных правил.

5.7 Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии

Когда командир воздушного судна принял сообщение о бедствии, он по мере возможности:

- а) подтверждает получение сообщения о бедствии;
- б) фиксирует местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- в) определяет пеленг передающей радиостанции;
- г) информирует соответствующий координационный центр поиска и спасания или орган обслуживания воздушного движения о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения; и
- д) по своему усмотрению, в ожидании указаний, направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

5.8 Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях

5.8.1. Визуальные сигналы "воздух – поверхность" и "поверхность – воздух", приведенные в приложении, при применении имеют значения согласно описанию.

Они используются лишь для указанных целей, и при этом не применяются какие-либо другие сигналы, которые могут внести путаницу.

5.8.2 При обнаружении сигналов, приведенных в приложении, воздушные суда предпринимают такие действия, которые необходимы в соответствии со значением сигналов, приведенных в этом добавлении.

5.9 Отчетность

5.9.1. Координационный центр поиска и спасания может вести учет итогов деятельности поисково-спасательной службы в своем районе и давать оценку ее эффективности.

5.9.2 Координационный центр поиска и спасания следует составлять отчеты о проведенных поисково-спасательных операциях в своем районе с оценкой использованных методов, адекватности аварийно-спасательного оборудования и с включением предложений по совершенствованию этих методов и оборудования.

ГЛАВА 6. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ НАДЗОРА ЗА СЛУЖБОЙ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

6.1. В соответствии с возложенными на ОГА задачами, инспектор по поиску и спасанию, осуществляет контроль (надзор) в области поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов в Кыргызской Республике:

а) за соблюдением законодательства Кыргызской Республики в области поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов, эксплуатантами гражданской авиации, аэропортами, авиационными предприятиями, экипажами воздушных судов, Точкой контакта поиска и спасания (ТКПС)

б) анализ информации о состоянии мер по обеспечению безопасности в области поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;

в) за установленными требованиями проведения поисковых и аварийно-спасательных работ (операций) в сфере гражданской авиации;

г) за организацией мероприятий по поисковому, аварийно-спасательному и противопожарному обеспечению полетов;

д) учёт и анализ происшествий и инцидентов в области гражданской авиации, связанных с поисковым, аварийно-спасательным обеспечением.

е) мониторинг состояния готовности аварийно-спасательных служб.

ж) участвует в работе комиссий по расследованию происшествий и инцидентов на воздушном транспорте в части оценки организации и проведения работ по авиационному поиску и спасанию, пожарного и аварийно-спасательного обеспечения.

Глава 7 Организация поисково-спасательного обеспечения полетов в Кыргызской Республике

7.1. Основные принципы организации поиска и спасания

7.1.1. Терпящие или потерпевшие бедствие воздушные суда подлежат немедленному поиску и спасанию независимо от ведомственной и государственной принадлежности обстоятельств происшествия.

7.1.2 ПСР организуются и проводятся, тогда когда местонахождение терпящих или потерпевших бедствие не известно. АСР проводятся в случаях, когда место авиационного происшествия известно, и оно произошло на территории или в районе аэродрома (районе ответственности авиапредприятия) и нет необходимости в поиске воздушного судна и людей, потерпевших бедствие.

7.1.3. Поисковые и аварийно-спасательные работы включают:

- организацию вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств;
- поиск воздушного судна, потерпевшего бедствие, его экипажа и пассажиров;
- управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию и их взаимодействия;
- установление связи с потерпевшими, определение их состояния;
- наведение аварийно-спасательных сил и средств на потерпевших бедствие;
- извлечение людей из воздушного судна, оказание им первой медицинской помощи;
- эвакуацию людей с места происшествия, а при необходимости доставку их в лечебные учреждения;
- локализацию и тушение пожара на воздушном судне;
- охрану места происшествия, воздушного судна, имущества потерпевших.

7.1.4. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в воздушном пространстве и на территории Кыргызской Республики осуществляется и координируется Авиационной поисково-спасательной службой обеспечения полетов Кыргызской Республики. АПСС ОП включает в себя авиационные поисково-спасательные и аварийно-спасательные силы уполномоченного органа в области чрезвычайных ситуаций Кыргызской Республики, а также средства авиакомпаний, аэропортов, аэродромов гражданской авиации и поисковые, аварийно-спасательные и парашютно-десантные силы и средства авиации уполномоченного органа в области обороны Кыргызской Республики.

7.1.5. Авиационная поисково-спасательная служба при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ имеет право привлекать и использовать силы и средства министерств, ведомств, предприятий, учреждений, организаций и граждан. Степень участия и обязанности, привлекаемых и взаимодействующих организаций отражаются в планах взаимодействия и договорах. Организация взаимодействия, возлагается на руководителей авиапредприятий, авиакомпаний, уполномоченного органа в области обороны Кыргызской Республики. Предприятия, учреждения, организации, граждане, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства

которых выделяются на дежурство, обязаны содержать их в постоянной готовности.

7.1.6. Координацию действий сил и средств АПСС ОП КР и взаимодействующих организаций осуществляет Координационный центр АПСС ОП КР через вспомогательные центры поиска и спасания или назначенных руководителей поисково-спасательных работ.

Координационный центр поиска и спасания, создан на базе Военного Сектора Главного Центра организации воздушного движения Кыргызской Республики (ГЦ ОВД КР). Руководство Координационным центром поиска и спасания возлагается на начальника Военного Сектора ГЦ ОВД КР, а в его отсутствие данные обязанности выполняет начальник смены Военного Сектора ГЦ ОВД КР. Руководитель Координационного центра поиска и спасания наделен правом приведения в действия сил и средств АПСС и правом передачи общего руководства и координации действий по поиску и спасанию руководителям вспомогательных центров поиска и спасания по зонам ответственности.

7.1.7. Координационный центр поиска и спасания Кыргызской Республики имеет право запрашивать у других координационных центров поиска и спасания такую помощь, включая воздушные суда, лиц или оборудование, которая может потребоваться в то же самое время в соответствии с возникшей необходимостью давать разрешение на допуск на свою территорию таких воздушных судов, лиц или оборудования.

7.1.8. Непосредственное руководство поисково-спасательными работами в зоне ответственности (аэропортов, авиакомпании, воинских частей) возлагается на должностное лицо, назначаемое приказом руководителя авиапредприятия. Руководитель поисково-спасательных работ при получении сообщения об авиационном происшествии должен немедленно приступить к проведению операции поиска. Руководство работами осуществляется через вспомогательный центр поиска и спасания или организуется проведение АСР на месте авиационного происшествия, назначенным руководителем этих работ.

7.1.9. Непосредственными исполнителями поисковых и аварийно-спасательных работ являются специализированные поисковые и аварийно-спасательные службы аэропортов гражданской авиации, силы и средства других министерств, ведомств, предприятий, учреждений, организаций. При необходимости могут привлекаться спасательные парашютно-десантные группы уполномоченного органа в области обороны Кыргызской Республики. и Федерации парашютного спорта и воздухоплавания Кыргызской Республики.

7.1.10. Право на подъем дежурных поисково-спасательных воздушных судов и выдачу распоряжений на выход наземных поисково-спасательных команд при получении сигнала бедствия, а также при проверках их готовности предоставляется: на аэродромах уполномоченного органа в области обороны Кыргызской Республики. - Начальнику Генерального штаба ВС Кыргызской Республики, Командующему СВО ВС КР, командирам и начальникам центров по руководству полетов и авиационных частей в установленных для них районах ПСО полетов авиации;

на аэродромах гражданской авиации Кыргызской Республики:

- руководителям авиакомпаний, начальникам аэропортов, руководителям поисковых и аварийно-спасательных служб аэродромов в установленных для них районах полетов;

в зонах поисково-спасательного обеспечения:

- начальнику Военного сектора ГЦ ОВД ГШ ВС Кыргызской Республики, начальникам вспомогательных центров ОВД, должностным лицам командования Сил воздушной обороны ВС КР, Министерству транспорта и коммуникаций, ОГА в установленном районе ПСО полетов авиации с немедленным докладом в ГЦ ОВД Кыргызской Республики и Генеральный штаб ВС Кыргызской Республики.

7.1.11. Срочные вылеты поисково-спасательных воздушных судов для выполнения ПСР организуются руководителями зоны ответственности Поисково-спасательного обеспечения полетов (ПСОП) после подачи ими запроса на использование воздушного пространства в органы ОВД Кыргызской Республики.

7.1.12. Разрешение на вылет и использование воздушного пространства выдает Военный сектор ГЦ ОВД ГШ ВС Кыргызской Республики с обязательным докладом в Генеральный штаб ВС Кыргызской Республики, гражданский сектор ОВД Кыргызской Республики и ОГА Кыргызской Республики.

Такое разрешение выдается незамедлительно при получении запроса на использование воздушного пространства. При проверках готовности дежурных поисково-спасательных воздушных судов их вылет должен быть предварительно согласован с Главным Центром ОВД ГШ ВС Кыргызской Республики и командующим СВО ВС КР.

7.1.13. Работы по поиску и спасанию воздушных судов, пассажиров и экипажей, базирование авиационных поисково-спасательных сил и средств на аэродромах (в аэропортах), обслуживание и обеспечение их полетов в период проведения этих работ производится вне очереди и безвозмездно.

Эвакуация воздушных судов, пассажиров и экипажа с места бедствия осуществляется силами и средствами эксплуатанта воздушного судна, потерпевшего бедствие, или иными силами и средствами за счет эксплуатанта.

7.1.14. Поисково-спасательное обеспечение полетов воздушных судов Кыргызской Республики по международным воздушным трассам и иностранных воздушных судов в воздушном пространстве и на территории Кыргызской Республики осуществляется в соответствии со статьей 25 Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации. Для оказания необходимой помощи иностранным воздушным судам, потерпевшим бедствие на территории Кыргызской Республики, могут допускаться:

- поисково-спасательные силы и средства других государств;
- владельцы и эксплуатанты этих воздушных судов;
- власти государства, в котором зарегистрировано воздушное судно для выполнения ими служебных обязанностей, связанных с расследованием авиационного происшествия.

Порядок такого допуска устанавливается Положением об использовании

воздушного пространства Кыргызской Республики, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 24.07.1999 г. № 349, а также межгосударственными договорами и соглашениями.

7.1.15. Поисковые и спасательные работы проводятся до полного завершения, пока не будут спасены все оставшиеся в живых или пока не исчезнет обоснованная надежда на спасение оставшихся в живых. Но и после этого операция поиска должна продолжаться для целей расследования происшествия и определения возможных причин.

7.2. Управление поисково-спасательными силами и средствами

7.2.1. Управление поисково-спасательными силами и средствами осуществляется:

- руководителем Координационного центра поиска и спасания;
- руководителями вспомогательных центров поиска и спасания;
- назначенным руководителем проводимой операции вспомогательного центра поиска и спасания в своей зоне ответственности;
- начальником НПСК на месте проведения операции по поиску и спасанию;
- руководителями служб поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов авиакомпаний, авиационных частей, аэропортов и аэродромов;
- руководителями НПСК и СПДГ.

7.2.2. Управление ходом авиационных поисково-спасательных работ осуществляется на частотах в соответствии с АПКР-10.

7.2.3. На Координационный центр Авиационной поисково-спасательной службы возлагается:

- контроль за организацией поисково-спасательного обеспечения полетов в зонах ответственности;
- общее руководство организацией и проведением ПСР;
- анализ фактического и прогнозируемого состояния погоды;
- обеспечение первоочередного вылета поисковых ВС;
- обеспечение безопасности полетов поисковых ВС;
- введение в районе ПСР соответствующих режимов и кратковременных ограничений по использованию воздушного пространства;
- организация взаимодействия и координация поисковых сил и средств, привлекаемых к проведению ПСР министерств, ведомств, авиационных частей, авиакомпаний, авиапредприятий;
- непрерывный сбор, обобщение информации и данных о ходе ПСР и своевременный доклад руководителю АПСС КР;
- ведение плана проведения ПСР на карте зоны ответственности;
- ведение ежедневного учета и контроля готовности дежурных поисковых сил и средств аэродромов, авиационных частей, авиакомпаний, авиапредприятий;

- подъем дежурных авиационных сил и средств для проведения ПСР и в целях проверки их готовности;
- проверка достоверности сигналов бедствия, поступивших в центры ОВД и пункты аварийного оповещения;
- анализ и оценка проведенных ПСР;
- информация и взаимодействие с координационными центрами соседних зон ответственности (соседних государств).

7.2.4. Руководитель поисково-спасательных работ в процессе проведения операции по поиску и спасанию обязан:

- организовать грамотные и эффективные действия всех выделенных поисковых и аварийно-спасательных сил и средств с целью быстрого обнаружения и немедленного оказания помощи пострадавшим;
- иметь постоянную радиосвязь с поисковыми силами и средствами;
- организовать выход НПСК и взаимодействие с поисковыми воздушными судами;
- вести непрерывный сбор и анализ данных о ходе поисковых и аварийно-спасательных работах;
- своевременно вводить в действие дополнительные силы и средства для поиска и аварийно-спасательных работ;
- обеспечить соблюдение мер безопасности при производстве поисковых полетов и при выполнении аварийно-спасательных работ.

7.2.5. Для выполнения поисково-спасательных полетов назначаются экипажи воздушных судов, прошедшие специальную наземную и летную подготовку и допущенные к таким полетам.

7.2.6. Выделяемые на дежурство поисково-спасательные воздушные суда должны иметь на борту комплекты спасательного имущества и снаряжения (приложение 6)

7.2.7. Порядок организации поисково-спасательного обеспечения полетов и проведения поисковых и аварийно-спасательных работ в районе аэродрома определяется Планом мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту, утвержденный администрацией аэропорта и согласованный с органом гражданской авиации.

7.2.8. На аэродромах, где взлет и заход на посадку производятся над водным пространством, должно обеспечиваться дежурство спасателей на катерах или других средствах с необходимым количеством индивидуальных средств спасения для экипажей и пассажиров.

7.2.9. Прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц осуществляется круглосуточно на всех пунктах ОВД аэропортов гражданской авиации и уполномоченного органа в области обороны Кыргызской Республики.

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

7.3.1. Координационный центр поиска и спасания обеспечивается средствами прямой телефонной и радиосвязью с:

- вспомогательными центрами своего района ответственности;
- координационными центрами соседних районов АПСС;
- экипажами поисково-спасательных ВС, ПСК, НПСК, АСК, СПДГ;
- с медицинскими учреждениями.

7.3.2. Каждый вспомогательный центр поиска и спасания оснащается средствами быстрой и надежной связи с:

- соседними вспомогательными центрами поиска и спасания;
- учреждениями метеорологического обеспечения;
- двухсторонней радиосвязью с поисковыми воздушными судами;
- спасательными командами, занятыми непосредственно в поисково-спасательных операциях;
- постами аварийного оповещения.

7.3.3. Командир воздушного судна, услышав сигнал бедствия и приняв его по радиотелеграфу или по радиотелефону, обязан:

- зафиксировать местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- определить, если возможно, пеленг передающей радиостанции;
- сообщить органу обслуживания воздушного движения о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения;
- продолжать следить за передачей информации на этой частоте;
- по своему усмотрению, в ожидании указаний, направиться к месту, указанному в сообщении.

7.3.4. Экипаж воздушного судна, обнаруживший визуально потерпевших бедствие, докладывает о своих наблюдениях, о координатах происшествия органу ОВД и действует по его указанию, по возможности, устанавливает связь с потерпевшими, выясняет состояние и необходимую помощь.

Глава 8 Действия экипажа воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие

8.1.1. Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир воздушного судна обязан принять все меры к сохранению жизни и здоровья экипажа и пассажиров, воздушного судна и находящегося на нем имущества.

8.1.2. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полета, командир воздушного судна обязан подать сигнал бедствия с одновременным включением сигнала "БЕДСТВИЕ" аппаратуры опознавания.

8.1.3. Порядок передачи сигналов и сообщения о бедствии приведены в Приложении 1 настоящих Правил.

8.1.4. Сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности

передаются на рабочей частоте канала ОВД, находящегося в использовании во время бедствия, а также на аварийной частоте 121,5 МГц в радиотелефонном режиме;

8.1.5. После вынужденной посадки экипаж включает аппаратуру аварийно-спасательных радиосредств, работающих в зависимости от типа на аварийных частотах 121,5 МГц или 2182, 4182, 8364 и 12546 кГц в телефонном и телеграфном режимах. Все аварийные радиосредства могут работать в автоматическом режиме на привод.

8.2. Действия экипажа после вынужденной посадки

8.2.1. Экипаж воздушного судна, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома обязан:

- немедленно эвакуировать пассажиров и пострадавших членов экипажа из воздушного судна в безопасное место;
- при покидании воздушного судна по возможности взять с собой групповые и индивидуальные аварийно-спасательные средства и парашюты;
- организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;
- определить или уточнить свое местонахождение;
- подготовить к работе аварийные радиостанции и передать сообщение о бедствии;
- подготовить к немедленному применению средства визуальной сигнализации;
- принять меры по установлению связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом;
- подобрать и подготовить площадку для посадки аварийно-спасательного вертолета.

Всеми работами на месте вынужденной посадки воздушного судна руководит командир экипажа.

8.2.2. Осмотреть воздушное судно для определения его состояния. Особое внимание при этом обратить на наличие скрытых очагов пожара и возможность взрыва баков с топливом и боеприпасов. Если наблюдается течь топлива или масла, необходимо принять меры по ее устранению и сбору стекающих ГСМ для нужд потерпевших бедствие (для разведения сигнальных костров, обогрева, освещения).

8.2.3. При возникновении пожара на воздушном судне после вынужденной посадки экипаж обязан:

- немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна и отвести их на безопасное расстояние (не менее 100 м);
- по возможности извлечь аварийную радиостанцию, медикаменты, продукты и принять меры по ликвидации пожара (если это возможно) с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

Экипаж должен знать, что для его спасения принимаются все необходимые меры и своими действиями способствовать облегчению поиска и обнаружения.

8.2.4. Решение оставаться на месте вынужденной посадки принимается в следующих случаях:

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

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

- если большая часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут;

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

8.2.5. Приняв решение оставаться на месте вынужденной посадки, командир воздушного судна (член экипажа) обязан:

- установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью в целях своевременной подачи сигнала экипажам поисковых самолетов (вертолетов) и НПСК;

- организовать уход за ранеными и больными;

- взять на учет имеющееся снаряжение и имущество, запасы воды и пищи и установить нормы их расходования;

- организовать сооружение укрытий для людей;

- организовать добычу пищи и воды, используя местные возможности (охоту, рыбную ловлю, сбор ягод, грибов, растений и т.п.);

- провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления.

8.2.6. Решение об уходе с места вынужденной посадки может быть принято:

- если точно известно местонахождение населенного пункта, расстояние до него невелико и состояние здоровья членов экипажа и пассажиров позволяет преодолеть это расстояние за светлое время суток;

- если члены экипажа, спускаясь на парашютах, обнаружили неподалеку просеку, дорогу, реку или жильё;

- в случае непосредственной угрозы жизни (лесной пожар, разлом ледяного поля, наводнение и т.п.);

- когда воздушное судно и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены с воздуха из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;

- если в течение трех суток нет связи и помощи.

8.2.7. Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, командир экипажа воздушного судна обязан:

- распределить обязанности;

- определить маршрут движения, при необходимости нанести его на карту, рассчитать время по этапам перехода;

- отобрать и подготовить имущество и снаряжение, которое необходимо взять с собой для обеспечения автономного существования в безлюдной местности;

- подготовить средства сигнализации и связи для немедленного их использования в пути при появлении поискового воздушного судна;

- подготовить пострадавших к транспортированию или к самостоятельному передвижению (изготовить носилки, костыли и т.п.);
- распределить между членами экипажа и пассажирами продовольствие и воду, установить их суточные нормы расхода;
- оставить на месте происшествия записку с указанием маршрута движения, времени ухода, состояния здоровья людей.

На месте происшествия обозначить направление движения (выложить стрелу, сделать зарубки на деревьях и т.п.). Для обозначения своего местонахождения кроме аварийных радиостанций и сигнальных средств, имеющихся в НАЗах и на борту воздушного судна, экипажем применяются и подручные материалы (парашютная ткань, чехлы, куски дерева, камни, зола, костры и т.д.).

8.2.8. Для обмена информацией между поисково-спасательным самолетом (вертолетом) и потерпевшими бедствие при отсутствии или выходе из строя аварийных радиостанций используются визуальные сигналы, эволюции воздушного судна и сигнальные ракеты.

8.3. Действия экипажа при вынужденной посадке на воду

8.3.1. Решение о вынужденной посадке на воду принимает командир экипажа с учетом следующих факторов:

- развития аварийной ситуации на борту воздушного судна и предполагаемого ее исхода;
- типа и оснащения воздушного судна;
- состояния водной поверхности и скорости ветра;
- специальной подготовки и экипировки членов экипажа воздушного судна.

8.3.2. Перед вынужденной посадкой командир экипажа воздушного судна подает следующие команды:

- приготовить для использования индивидуальные и групповые плавсредства, носимые и бортовые аварийные запасы, аварийные средства радиосвязи и другое необходимое оборудование и снаряжение;
- надеть каждому пассажиру и члену экипажа спасательный жилет (пояс), но не наполнять его внутри воздушного судна;
- пристегнуть привязные ремни.

Члены экипажа обязаны действовать в соответствии с требованиями РЛЭ (Инструкции экипажу).

8.3.3. Покидание воздушного судна, совершившего вынужденную посадку на воду, осуществляется по команде командира экипажа после его остановки.

При покидании воздушного судна на воде экипаж обязан:

- открыть двери и люки, опустить на воду групповые спасательные плавсредства;
- переправить на плавсредства в первую очередь раненых, детей и пассажиров;
- погрузить на плавсредства запасы воды, продовольствия и снаряжения;
- отплыть на безопасное расстояние от воздушного судна (не менее 100 м);

- собрать плоты и лодки ближе друг к другу и связать их фалами.

8.3.4. При нахождении на плавсредствах командир экипажа воздушного судна обязан:

- обеспечить оказание первой медицинской помощи пострадавшим;
- проверить количество членов экипажа и пассажиров и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;
- привести в действие аварийные радиостанции и радиобуи, а также подготовить к использованию средства визуальной сигнализации;
- определить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;
- учесть запасы питьевой воды и пищи и установить при необходимости суточную норму их расходования;
- организовать дежурство по наблюдению за морем, воздухом и плавсредствами;
- при появлении воздушных судов, кораблей и других морских судов принять меры к установлению с ними радиосвязи, обозначить себя, используя имеющиеся пиротехнические и светотехнические средства.

Глава 9 Организация и выполнение поисково-спасательных работ

9.1. Действия руководящего состава авиационных частей, авиапредприятий и руководителей поисково-спасательных служб;

9.1.1. Поисково-спасательные работы организуются и проводятся в случаях:

- получения сигнала бедствия с борта ВС;
- если в течение 10 минут при диспетчерском обслуживании после расчетного времени ВС не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;
- если при полете при диспетчерском обслуживании по воздушной трассе (вне трассы), потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течение 20 минут установить не удалось;
- указания руководителей авиапредприятий, командиров авиационных частей.

9.1.2. Командиры авиационных частей, руководители авиапредприятий при получении сообщения о бедствии воздушного судна немедленно докладывают на командный пункт управления авиацией и Военный сектор ГЦ ОВД Координационный центр АПСС КР о принимаемых мерах.

9.1.3. Первый доклад о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие должен содержать максимум данных, чтобы оперативно обеспечить своевременность проведения ПСР и оказание помощи пострадавшим:

- время получения информации о бедствии и ее источник;
- время, место и характер бедствия;

- тип воздушного судна, наличие аварийно-спасательного оборудования и снаряжения;
- аэродром вылета, маршрут следования, аэродром назначения;
- ведомственную государственную принадлежность;
- состав экипажа, количество пассажиров на борту;
- принятые меры по поиску и оказанию помощи.

9.1.4. В том случае, когда местоположение воздушного судна известно, ответственность за начало поисково-спасательной операции принимает на себя координационный центр поиска и спасания. Если воздушное судно может продолжить полет и покинуть пределы района ответственности, руководитель координационного центра предупреждает об этом соседний координационный центр, в зону ответственности которого по плану полета войдет воздушное судно. Продолжает операцию до тех пор, пока не будет получено уведомление от соседнего координационного центра о том, что воздушное судно вошло в его зону ответственности.

9.1.5. Когда местонахождение воздушного судна установлено и оставшиеся в живых спасены, Координационный центр прекращает поисково-спасательную операцию, объявляет об окончании работ информирует руководителей АПСС Кыргызской Республики, ОГА, а также все подразделения, которым было направлено аварийное оповещение и которые были приведены в действие.

9.2. Действия экипажей поисково-спасательных самолетов (вертолетов) по поиску потерпевших бедствие

9.2.1. После определения района поиска необходимо спланировать сам поиск, принимая во внимание факторы, могущие повлиять на его ход (погодные условия, время, имеющееся для поиска, географические условия района поиска, размер зоны поиска, размер цели поиска и т.д.).

9.2.2. Определив количество и тип воздушных судов, необходимых для участия в поиске, руководители авиационных подразделений ставят конкретные задачи перед экипажами поисково-спасательных ВС.

9.2.4 При наличии радиосвязи с потерпевшими запрашивает их о месте и характере бедствия, состоянии ВС, здоровья и необходимой помощи, возможности посадки самолетов, вертолетов.

9.2.6. Если в результате обследования района поиска с помощью радиотехнических средств, потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, с разрешения органа ОВД и центра поиска и спасания производится визуальный поиск с контролем за работой комплекса бортовой поисковой аппаратуры.

9.2.8. При визуальном обнаружении места бедствия, экипаж поисково-спасательного воздушного судна обязан:

- определить координаты потерпевших на карте и сообщить органу ОВД;
- сообщить потерпевшим по радио или визуальными сигналами, что они

обнаружены;

- обеспечить наведение других поисково-спасательных средств на место бедствия.

9.3. Действия экипажей поисково-спасательных вертолетов по оказанию помощи в эвакуации потерпевших бедствие

9.3.1. Командир экипажа поисково-спасательного вертолета, подобрав площадку для посадки, сообщает координаты органу ОВД, центру управления ПСР и запрашивает разрешение на посадку. При отсутствии радиосвязи командир вертолета самостоятельно принимает решение на производство посадки. Ответственность за безопасность посадки и эвакуацию потерпевших бедствие несет командир экипажа. Командир воздушного судна после выполнения посадки обязан сообщить место и координаты посадки любыми доступными средствами связи

9.3.2. После посадки командир экипажа вместе с руководителем ПСК или СПДГ должны четко организовать действия по спасению пострадавших (тушение пожара на ВС, извлечение из ВС экипажа и пассажиров, оказание первой медицинской помощи, эвакуацию пострадавших с места бедствия).

9.3.3. Экипажи поисково-спасательных вертолетов, члены АСК и СПДГ должны знать и уметь быстро извлечь членов экипажей боевых самолетов, членов экипажей и пассажиров, транспортных ВС при аварии и пожаре с учетом расположения аварийных люков и выходов, открываемых снаружи ВС, и мест вскрытия фюзеляжей.

9.3.4. До врачебная и первая врачебная помощь оказывается непосредственно на месте бедствия медицинским персоналом, входящим в состав групп спасателей, а при невозможности оказания ее на месте - в ближайших лечебных учреждениях. Очередность эвакуации и вид транспортирования пострадавших определяются медицинским работником, при этом он должен использовать возможность получения консультаций по радио от конкретных специалистов.

9.3.5. При невозможности выполнить посадку вертолета в районе бедствия командир экипажа должен принять решение о десантировании СПДГ, либо, при возможности, о высаживании ее с режима висения грузоподъемной лебедкой.

9.3.6. Подъем потерпевших на борт вертолета в режиме висения, как правило, производится с помощью спасателей.

9.3.7. При спасении потерпевших с водной поверхности в первую очередь с вертолета сбрасываются плавсредства (надувные лодки и плоты), а спасатели, готовые к работе на воде, в гидрокостюмах или в спасательных жилетах десантируются для проведения подъема пострадавших на борт вертолета подъемными лебедками.

9.3.8. В случае невозможности десантирования спасателей и эвакуации пострадавших им дополнительно сбрасываются укладки с аварийно-спасательным снаряжением и специальными грузами для обеспечения жизнедеятельности.

Глава 10 Организация и выполнение аварийно-спасательных работ в районе аэродрома

10.1.1. Аварийно-спасательные работы проводятся на территории и в районе аэродрома (район ответственности аэропорта, ведомства) в тех случаях, когда место авиационного происшествия известно. В случае отсутствия сведений о месте авиационного происшествия производится поиск. Границы районов ответственности аэропортов (ведомств) за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ указываются в Плане на случай аварийной обстановки в аэропорту на территории района ответственности аэропортов (ведомств).

10.1.2. Для сбора расчетов АСК применяются сигналы оповещения "Тревога" и "Готовность". Сигнал "Тревога" подается тогда, когда авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается менее 30 минут. Сигнал "Готовность" подается тогда, когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается 30 минут и более.

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

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

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

- органу ОВД осуществляющему непосредственное управление воздушным движением;

- сменному начальнику аэропорта;

- руководителю аэропорта, авиакомпании;

- руководителю КЦПС;

- начальникам САСПОП аэропортов, авиакомпаний.

10.1.6. Объявление сигналов "ТРЕВОГА" или "ГОТОВНОСТЬ" осуществляется органом ОВД по циркулярной связи или с применением аппаратуры оповещения одновременно всем расчетам АСК согласно установленной схеме оповещения. В каждом предприятии предусматривается дублирующая система оповещения. При оповещении указывается:

- тип и номер ВС, терпящего бедствие;

- характер происшествий;

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

- количество пассажиров на борту ВС;

- наличие, характер и степень опасности грузов на борту ВС.

По мере получения дополнительных данных и информации они сообщаются

расчетами АСК при движении к месту сбора по радио.

Глава 11 Планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

11.1 Общие положения

11.1.1. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту представляет собой процесс подготовки аэропорта на случай аварийной обстановки в аэропорту представляет собой процесс подготовки аэропорта на случай возникновения чрезвычайных обстоятельств на территории аэропорта или в его окрестностях. Целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту является сведение к минимуму последствий аварийных ситуаций, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения полетов воздушных судов.

11.1.2 План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту представляет собой согласованную программу действий служб аэропорта и окружающих аэропорт районов. Это представляется целесообразным, поскольку планирование и порядок действий при ликвидации последствий серьезных аварийных ситуаций в аэропорту аналогичны действиям в других серьезных аварийных ситуациях, которые возникают в окружающих аэропорт районах.

11.1.3. План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту должен содержать набор инструкций для обеспечения быстрого задействования аварийно-спасательных и противопожарных служб, правоохранительных органов, медицинских служб, различных органов в аэропорту и за его пределами и другого компетентного, подготовленного, специального персонала, способного действовать в любых условиях.

12.1. Ответственность

12.1.2. Администрация каждого аэропорта несет ответственность за разработку планов мероприятий и действий на случай любых необычных ситуаций в аэропорту, а также за согласование данного плана с полномочными органами окружающих аэропорт районов. Администрация аэропорта также отвечает за распределение сотрудников аварийных служб и оборудования, предоставляемого всеми задействованными подразделениями и органами, за эффективное использование аэропортовых, аварийно-спасательных служб и оказание взаимопомощи.

12.1.3. План обеспечивает координацию действий или мер, принимаемых всеми органами, которые по мнению администрации, могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации. Например, к таким органам относятся: государственные органы, администрация аэропорта, аварийно-спасательные и противопожарные службы, медицинские службы, служба авиационной

безопасности, милиция, службы воздушного движения, эксплуатанты воздушных судов.

12.1.4. Администрация аэропорта принимает меры к тому, чтобы все задействованные органы, обязанности и ответственность которых указаны в плане мероприятий на случай аварийной обстановки, знали свои функции.

12.2. Разработка плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту

12.2.1. Цель плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту заключается в обеспечении:

- назначения руководящего органа на время аварийной ситуации в аэропорту;
- распределения обязанностей в аварийной ситуации в аэропорту;
- координации действий по ликвидации последствий аварийной ситуации; безопасного продолжения полетов воздушных судов или скорейшего возобновления обычных полетов.

12.2.2. При происшествиях за пределами аэропорта (в прилегающих к аэропорту горах, болотах и на воде) могут возникнуть особые трудности с доступом в эти районы и проблемы материально-технического обеспечения. Для этого, возможно, потребуется проанализировать наличие таких специальных транспортных средств, как спасательные лодки, вертолеты, болотные вездеходы, средства для передвижения по снегу и т.д. и договориться об их использовании. Также, возможно, потребуется рассмотреть вопрос об:

- использовании специализированных аварийно-спасательных команд;
- принятии мер при инцидентах, связанных с утечкой радиоактивных материалов или химических веществ.

12.3 Назначение и область применения

12.3.1. Действия, планируемые на «время аварийной ситуации», зависят от конкретного характера и места происшествия. Орган, ответственный за руководство в районе происшествия, определяется с учетом конкретного места авиационного происшествия. По мере изменения характера работ, связанных с авиационным происшествием, и перехода от выполнения аварийных операций к расследованию, руководство и ответственность на месте авиационного происшествия принимает соответствующий полномочный орган по расследованию авиационных происшествий.

12.3.2 Важным элементом планирования, осуществляемого органами, которые будут участвовать в ликвидации последствий происшествия, является учет местных погодных условий и возможности выполнения операций в ночное время. Например, при длительных операциях по выносу раненых в условиях низких температур могут замерзнуть или разлиться медицинские растворы.

12.4 Действия эксплуатантов воздушных судов

12.4.1 Эксплуатант воздушных судов несет ответственность за удаление обломков воздушного судна или воздушного судна, потерявшего способность двигаться, однако приступает к этому только после получения разрешения от полномочного органа по расследованию авиационного происшествия.

12.5 Отработка действий на случай аварийной обстановки в аэропорту

12.5.1. Имеются три метода проверки плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту:

1. полномасштабное учение- по крайней мере один раз в два года по плану мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует проводить учение в полном масштабе для проверки действий всех средств, служб и соответствующих органов. После учений следует проводить тщательный разбор с критическим анализом результатом. Представители всех организаций, которые участвовали в учениях, должны также принимать активное участие в критическом анализе.

2. ограниченное учение – по крайней мере один раз в год, когда не проводятся полномасштабное учение или по необходимости поддержание профессионального уровня. Проведение ограниченных учений по отработке действий на случай аварийной обстановке может потребоваться для некоторых участвующих подразделениях в целях обучения нового персонала, оценки нового оборудования, методов или выполнения требований, касающихся обязательной периодической подготовки персонала. В них может участвовать только одного подразделения, например, поисково-спасательная и противопожарная служба.

3. Штабные учения- по крайней мере один раз в полгода, за исключением того полугодического периода, в течение которого проводятся полномасштабные учения. Штабные учения проводятся с целью проверки комплексности плана и определения возможности служб, принимающих участие в ликвидации последствий аварийной ситуации без каких-либо финансовых издержек и нарушения обслуживания, что имеет место при проведение полномасштабных учения. Такие учения могут проводиться в качестве координаций перед полномасштабными учениями или в перерывах между ими, для того чтобы еще раз проверить процедуры, номера телефонов, радиочастоты и изменения в руководящем составе.

Глава 13 План удаления воздушного судна, потерявшего способность двигаться

13.1. Воздушное судно не удаляется без разрешения полномочного органа по расследованию авиационных происшествий. Обломки ВС должны оставаться на местах до прибытия уполномоченного по расследованию авиационного происшествия. Подробные инструктивные материалы по начальным действиям на

месте авиационного происшествия, сохранения вещественных доказательств приводятся в АПКР-13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».

Глава 14 Обучение и подготовка специалистов аварийно-спасательных команд

14.1.1. Обучение и подготовка специалистов АСК предприятий гражданской авиации осуществляется:

- на специализированных курсах при Учебно-тренировочном центре;
- в процессе профессиональной подготовки штатных специалистов противопожарных служб и спасателей, предприятий, аэродромов;
- в процессе специальной подготовки личного состава, работников аэропортов, входящих в состав нештатных расчетов АСК, проводимой в аэропортах, авиакомпаниях;
- на учениях и тренировках сил и средств САСПОП аэропортов, авиакомпаний.

14.1.2. Медицинский расчет проходит подготовку по специальной программе Медико-санитарной части.

14.1.3. Профессиональная подготовка и тренировка пожарно-спасательных расчетов производятся в объеме, обеспечивающем их готовность к выполнению всех видов возложенных на них специальных работ по тушению пожаров и спасанию людей. Вводили в действие требования, касающиеся минимального времени реагирования поисково-спасательных и противопожарных служб на всех аэродромах.

14.1.4. В период несения дежурства, с личным составом расчетов АСК проводится специальная подготовка по теоретическим занятиям и тренировке.

14.1.5. Для проведения теоретических занятий и практических тренировок и в целях повышения их эффективности и максимального приближения к реальным условиям, эксплуатант аэродрома создает учебно-техническую базу (оборудованный класс, полигон, дымокамера, списанное воздушное судно и т.д.). Ответственность за создание, развитие и использование аварийно-спасательной учебно-технической базы и поддержание ее в рабочем состоянии возлагается на руководителя аэропорта.

14.1.6. Необходимо закреплять теоретические знания, приобретения практических навыков и привития психологической устойчивости личному составу расчетов АСК при проведении аварийно-спасательных работ в предприятиях проводятся тренировки и учения поисковых и аварийно-спасательных сил с участием в них взаимодействующих предприятий и организаций других ведомств.

14.1.7. Руководители авиапредприятий, в своих планах должны предусматривать личное руководство проведения плановых тренировок и комплексных учений АСК.

Глава 15 Аварийно-спасательная подготовка экипажей воздушных судов

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

- при первоначальной подготовке в летных училищах;
- в процессе переподготовки на другие типы ВС;
- при прохождении курсов повышения, поддержания квалификации в учебно-тренировочном центре и в авиапредприятиях.

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

15.1.3. Ответственность за организацию и проведение аварийно-спасательной подготовки членов экипажей ВС возлагается на руководителей авиапредприятий, на начальников САСПОП.

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

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

15.1.5. Благоприятный исход после вынужденной посадки ВС вне аэродрома для экипажа и пассажиров во многом зависит от подготовленности членов экипажа к выживанию в условиях автономного существования.

15.1.6. Подготовка летного персонала к выживанию проводится на всех этапах профессиональной подготовки и включает:

- отработку действий после вынужденной посадки;
- совершенствование практических навыков в применении средств спасения и жизнеобеспечения, специального снаряжения и подручных средств в интересах выживания;
- обучение действиям по выживанию в различных климатогеографических условиях;
- умение защищаться от неблагоприятных факторов внешней среды,

оборудовать временный лагерь, добывать воду и пищу из местных ресурсов;
- умение оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим.

Приложение 1

СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

1. Обмен сигналами с наземными судами

1.1. Следующие маневры, выполняемые воздушным судном, означают, что оно желает направить надводное судно к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие:

- а) выполнение по крайней мере одного круга над надводным судном;
- б) пересечение на небольшой высоте курса морского судна перед его носовой частью и:
 - 1) покачивание крыльями, или
 - 2) открытие и закрытие заслонок, или
 - 3) изменение шага винта.

Примечание. Вследствие высокого уровня шума на борту надводного судна звуковые сигналы, указанные в подпунктах 2) и 3), могут быть менее эффективными, чем визуальный сигнал, указанный в подпункте 1), и они рассматриваются в качестве альтернативных средств привлечения внимания.

в) выход на курс, по которому должно следовать надводное судно. Повторение таких маневров не меняет их значения.

1.2. Следующие маневры, выполняемые воздушным судном, означают, что помощь надводного судна, для которого предназначен сигнал, больше не потребуется:

– пересечение линии кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и:

- 1) покачивание крыльями, или
- 2) открытие и закрытие заслонок, или
- 3) изменение шага винта.

Примечание. Следующие ответы могут быть даны надводными судами на сигнал, указанный в п 1.1: – для подтверждения приема сигналов:

- 1) поднятие кодового вымпела (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);
- 2) передача с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряда букв T;

3) изменение курса и следование за воздушным судном;

– для указания невозможности выполнения переданных указаний:


1) поднятие международного флага N (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

2) передача с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряда букв N.

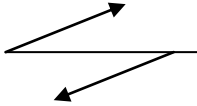
Примечание. См. примечание к подпункту 1.1 b), 3).


2. Код визуальных сигналов "земля – воздух"

2.1. Код визуальных сигналов "земля – воздух" для использования оставшимися в живых

	Значение сигнала	Сигнал
	Требуется помощь	V
	Требуется медицинская помощь	X
	Нет или отрицательно	N
	Да или положительно	Y
	Двигаемся в этом направлении	

2.2. Код визуальных сигналов "земля – воздух" для использования поисковыми партиями на земле

№	Значение сигнала	Сигнал
1	Операции закончены	LLL
2	Мы нашли всех людей	<u>LL</u>
3	Мы нашли только нескольких человек	++
4	Мы не в состоянии продолжать. Возвращаемся на базу	X X
5	Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении.	

6	Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	
7	Ничего не обнаружили. Продолжаем поиски.	N N

2.3. Сигналы должны быть длиной по крайней мере 2,5 м, и их следует делать в максимальной степени заметными.

Примечание 1. Сигналы могут выкладываться с помощью таких средств, как: полосы ткани, парашютный материал, куски дерева, камни и другие подобные материалы; нанесение сигналов на поверхности земли может быть также осуществлено путем утрамбовывания почвы или путем окраски поверхности маслом и т. п.

Примечание 2. Привлекать внимание к вышеупомянутым сигналам можно с помощью таких других средств, как радио, сигнальные ракеты, дым и отраженный свет.

3. Сигналы "воздух – земля"

3.1. Следующие сигналы, подаваемые воздушным судном, означают, что сигналы, подаваемые с земли, были поняты:

а) при дневном свете

– покачивание крыльями воздушного судна;

б) при наступлении темноты:

– включение и выключение дважды посадочных фар или, если воздушное судно ими не оборудовано, включение и выключение дважды его аэронавигационных огней.

3.2. Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что сигнал, поданный с земли, не понят.

ФОРМА ОТЧЕТА ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ТКПС

Дата/период проверки: _____

Название организации _____

Адрес: _____

Телефон: _____

Факс: _____

Электронная почта: _____

Руководитель: _____
(Должность, Ф.И.О.)

Нижеследующий перечень объектов проверки основывается на пункте 5.1.4.2, а также любых других требованиях авиационных правил Кыргызской Республики, предъявляемых к ТКПС.

№	Объект проверки	Результат проверки: (указать «соответствует», «не соответствует» или указать иным образом)

Заключение:

Предписание/рекомендации		
<hr/> (должность инспектора/проверяющего лица органа гражданской авиации)	<hr/> (подпись)	<hr/> (ФИО, дата)

Примечание. Количество страниц отчета зависит от объема (количества) объектов проверки.

Приложение 3

ЧЕК-ЛИСТ проверки координационного центра поиска и спасания

Агентство гражданской авиации
при Министерстве транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики

Чек-лист ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ

Объект: Координационный центр поиска и спасания			Дата		
Ответственное лицо	Тел ефон:	Факс:	а	ет	примечание
	Положение о службе				
.1	Должностные инструкции персонала КЦПС				
.2	Положение КЦПС				
.3	План работы КЦПС				
	Наличие нормативно-правовых и руководящих документов, регулирующих деятельность службы КЦПС				

.1	План поисково-спасательной операции			
.2	РСАСПОП			
.3	АПКР-12			
.4	Приложение-12 ИКАО «Поиск и спасание»			
	Обучение и подготовка персонала КЦПС			
.1	График (расписание) проведения занятий, тренировок и учений в службе			
.2	Журналы, проведения занятий, тренировок, контроля готовности персонала			
.3	Наличие сертификата на знания английского языка у персонала ведущие телефонную связь			
.4	Организация и план подготовки повышения квалификации			
.5	Программа подготовки и обучения персонала КЦПС			
.6	Наличие файлов или карточек учета подготовки сотрудников			
.7	Наличие должностных инструкций			
	Управления, связь и оборудование			
.1	Наличие помещения для обеспечения централизованного сбора информации, обладающие быстродействующими и надежными средствами связи и условиями для проведения инструктажа;			
.2	Наличие списков с конкретными телефонами взаимодействующих служб поиска и спасания			

.3	<p>1. Средства прямой связи с:</p> <ul style="list-style-type: none"> •центром полетной информации; •ВЦПС; •соответствующими пеленгаторными станциями и станциями определения местоположения; •поисково-спасательными командами и их штабами; 			
.4	<p>2. Средства быстродействующей и надежной связи с:</p> <ul style="list-style-type: none"> •центрами управления полетами в системе КОСПАС/САРСАТ; •главным метеорологическим органом или органом метеорологического наблюдения; •поисково-спасательными командами, которые принимают участие в поисково-спасательных операциях; •постами аварийного оповещения; •медицинскими учреждениями; 			
	Подготовительная информация			

.1	<p>Располагает ли КЦПС в любое время легко доступной новейшей информацией, включающей следующие данные о его районе поиска и спасания:</p> <ul style="list-style-type: none"> •поисково-спасательные команды, центры поиска и спасания и посты аварийного оповещения; •органы обслуживания воздушного движения; •средства связи, которые могут быть использованы в ходе поисково-спасательных операций; •телеграфные адреса и номера телефонов всех эксплуатантов или их официальных представителей, занимающихся вопросами эксплуатации в районе; •места, где хранятся запасы сбрасываемого с воздушных судов аварийно-спасательного снаряжения; 			
	<ul style="list-style-type: none"> •любые другие общественные и частные ресурсы, включая медицинскую помощь и транспортные средства, которые могут быть полезными при поисково-спасательных операциях. 			
	Крупномасштабная карта района поиска и спасания			

	<p>Отчетность о проведенных поисково-спасательных операциях с оценкой использованных методов, адекватности аварийно-спасательного оборудования и с включением предложений по совершенствованию этих методов и оборудования.</p>			
--	---	--	--	--

Замечания и рекомендации:

Проверил

Ознакомлен

(Подпись, ФИО)

Приложение 4

Перечень сигналов бедствия и срочности

1. Сигналы бедствия

1.1. Сигналы бедствия, подаваемые вместе, либо отдельно, означают, что ВС грозит серьезная и непосредственная опасность, и оно нуждается в немедленной

помощи.

1.2. Сигналы бедствия передаются следующим образом:

- сигнал, передаваемый по радиотелеграфу состоит из группы "СОС", повторяемый - 3 раза, сочетания "ДЕ" - 1 раз и позывного экипажа ВС терпящего бедствие - 3 раза;

- сигнал, передаваемый по радиотелефону - "Терплю бедствие" ("Мейдей" - при международных полетах) - 3 раза, "Я" - 1 раз, позывной экипажа ВС, терпящего бедствие - 3 раза;

- ракеты со вспышками красного цвета, выпускаемые по одной через короткие промежутки времени.

1.3. Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме.

1.4. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия может быть передано сообщение о бедствии:

- широта места - 2 раза;

- долгота места - 2 раза;

- время (UTC) - 2 раза;

- вид повреждения и требуемая помощь - 1 раз;

- принятое решение КВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасению - 1 раз;

- слово "Прием".

1.5. После каждой передачи сообщения о бедствии необходимо на 1-2 мин. переходить на прием.

2. Сигналы срочности

2.1. Сигналы срочности означают, что ВС хочет уведомить, что оно испытывает трудности, которые вынуждают его совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи:

- повторяющиеся включение и выключение посадочных фар;

- повторяющееся включение и выключение аэронавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аэронавигационных огней.

2.2. Международный сигнал срочности, передаваемый в случаях возможной опасности для ВС и находящихся на нем пассажиров и экипажа передается:

- по радиотелеграфу - "UUU";

- по радиотелефону - "ПАН" (PAN).

3. Сообщение об отмене сигнала бедствия

3.1. Если опасность миновала, сообщение передается по радиотелеграфу и радиотелефону следующим образом:

- позывной экипажа ВС - 2 раза;

- позывной радиостанции, с которой ведется связь - 2 раза;

- слова "Опасность миновала" - 2 раза;

- слово "Прием" - 1 раз.

Приложение 5

Форма для составления критического отзыва об учениях по отработки действий на случай аварийной обстановки

Фамилия проверяющего _____

Общие сведения

1. Дата и время возникновения аварийной ситуации _____ -

(день/месяц /год)

_____ (местное время по 24-часовой шкале)

2. Место аварийной ситуации _____

3. Тип аварийной ситуации _____

Спасательные и противопожарные работы

4. Время передачи уведомления об аварийной ситуации _____

(местное время по 24-часовой шкале)

5. а) Орган или лицо, прибывшее первым к месту происшествия -

б) Время прибытия _____ (местное время по 24-часовой шкале)

6. а) Время прибытия к месту происшествия аварийной спасательной и противопожарной службой аэропорта _____

(местное время по 24-часовой шкале)

б) Примерное количество пожарников на месте происшествия _____

с) Время первых противопожарных действий и тип применяемых веществ (пена, сухие химикаты и т.д.) _____

(местное время по 24-часовой шкале)

_____ (тип)

7. а) Время эвакуации первого пострадавшего из воздушного судна -

(местное время по 24-часовой шкале)

б) Способ эвакуации _____

с) Количество пострадавших, эвакуированных из воздушного судна -

d) Время эвакуации последнего пострадавшего из воздушного судна

(местное время по 24-часовой шкале)

Замечания: _____

-
-
8. а) Количество раненых _____
б) Количество пострадавших _____
с) Количество погибших _____

9. а) Время доставки первого пострадавшего в зону сортировки

_____ (местное время по 24-часовой шкале)

б) Время доставки последнего пострадавшего в зону сортировки

_____ (местное время по 24-часовой шкале)

10. а) Названия других служб, принимавших участие в оказании первой помощи

б) Кто руководил действиями указанных служб?

с) Сколько человек участвовало _____

11. а) Названия других организаций, принимавших участие в аварийно -
спасательных работах _____

б) Сколько человек участвовало _____

12. Был ли муляж натуральным? _____

_____ ДА

_____ НЕТ

13. а) Время уведомления милиции/службы безопасности об аварийной ситуации

_____ (местное время по 24-часовой шкале)

б) Кто из сотрудников милиции/ службы безопасности первым прибыл на место
происшествия

с) Время прибытия? _____

_____ (местное время по 24-часовой шкале)

14. а) Сколько человек
участвовало _____

б) Имела ли место в какое-либо время передача полномочий по руководству
обеспечением безопасности на месте происшествия? ДА НЕТ

Если это имело место, укажите последовательность передачи полномочий по
руководству и каким органам такие полномочия передавались

15. Регулирование движения осуществлялось удовлетворительно?

ДА НЕТ

16. Обеспечивалась ли какая либо охрана вещей?

ДА НЕТ

17. Какие особые проблемы безопасности возникали на месте происшествия (любопытные и т.д.)? _____

МЕДИЦИНСКИЕ СЛУЖБЫ

18. а) Кто из медицинских работников первым прибыл на место происшествия?

б) Время уведомления? _____
(местное время по 24-часовой шкале)

в) Способ уведомления? _____

г) Кто уведомил? _____

д) Время прибытия на место происшествия _____
(местное время по 24-часовой шкале)

19. а) Кто был ответственным медицинским лицом, координирующим медицинскую помощь и эвакуацию пострадавших? _____

б) Время уведомления? _____
(местное время по 24-часовой шкале)

в) Способ уведомления? _____

г) Кто уведомил? _____

д) Время прибытия на место происшествия _____
(местное время по 24-часовой шкале)

20. а) Количество прибывших врачей

б) Количество прибывших медсестер _____

21. а) Была ли организована зона сортировки на месте происшествия?

Да _____

Нет _____

б) Способствовало ли расположение зоны сортировки скорейшему прохождению потока пострадавших?

Да _____

Нет _____

22. Как можно было узнать медицинский персонал и персонал первой медицинской помощи?

23. а) Когда было передано уведомление международным органам по оказанию помощи (Красному Кресту и т.д.) _____
(местное время по 24-часовой шкале)
- б) Способ уведомления? _____
- в) Кто уведомил? _____
- г) Время прибытия на место происшествия _____
(местное время по 24-часовой шкале)
- е) Какие органы принимали участие? _____

- ф) Сколько человек участвовало? _____

СКОРАЯ ПОМОЩЬ

24. а) Время уведомления служб скорой помощи?

(местное время по 24-часовой шкале)
- б) Способ уведомления? _____
- в) Кто уведомил? _____
- г) Наименование службы скорой помощи _____
- д) Время прибытия первой машины скорой помощи на место происшествия _____
(местное время по 24-часовой шкале)
25. а) Скольким пострадавшим была оказана помощь службы скорой помощи?

- б) Время отправления _____
(местное время по 24-часовой шкале)
- в) Больница _____
- г) Время прибытия в больницу _____
(местное время по 24-часовой шкале)

26. а) Имелись ли трудности с проездом к месту происшествия и от него?
Да _____

Нет _____

Если «Да», то объясните _____

- б) Имелись ли какие-либо особые затруднения при следовании от места происшествия до больницы?

Да _____

Нет _____

Если «Да», то объясните _____

РУКОВОДСТВО

27. Было ли эффективным руководство на месте происшествия? Да _____

Нет _____

28. Имелись ли трудности при координации действий медицинских, противопожарных, милицейских или других служб? Да _____

Нет _____

Если «Да», то объясните _____

29. Способствовало ли общее настроение участников успеху проводимых учений?

Да _____

Нет _____

30. Кто проявил организаторские способности?

СВЯЗЬ И РУКОВОДСТВО

	ДА	НЕТ
31. Эффективно ли работал командный пункт?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Эффективно ли работал аварийный оперативный центр?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Была ли эффективной система оповещения личного состава?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Была ли эффективной система вызова врачей?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Было ли точно получено сообщение об аварийной обстановке?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Была ли эффективной связь с больницами?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Имелись ли трудности с внутренней связью?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Если «ДА»,

38. Какие виды систем связи использовались?
а) двусторонняя связь
б) телефон
в) портативные дуплексные радиостанции
г) другие виды (укажите конкретно _____)

ЗАМЕЧАНИЯ

Ваши замечания, которые могут оказаться полезным для оценки этих учений

Приложение 6

П Е Р Е Ч Е Н Ъ №1 аварийно-спасательного имущества и снаряжения дежурных поисково-спасательных воздушных судов

/п	Имущество и снаряжение	Един ицы измер ения	К оличес тво
	2	3	4
	Обмундирование теплое – куртка, брюки, сапоги на меху, носки шерстяные, шлем, рукавицы (в зимние время и высокогорных районах)	комп лект	3
	Спасательная парашютная система типа С-4У для командира экипажа и штурмана	комп лект	2
	Спасательная парашютная система типа ПН-58 для бортового техника	комп лект	1
	Мешок спальный ватный	комп лект	3
	Палатка 4-х местная	комп лект	1
	Сухой паек на 3 суток	комп лект	4
	Кружка	шт.	4
	Ложка	шт.	4
	Котелок алюминиевый	шт.	4
0	Фляга алюминиевая (в чехле) с питьевой водой	шт.	4
1	Примус малогабаритный туристический с горючим в водонепроницаемой упаковке	комп лект	1
2	Сухое горючее	Кг	0 ,5
3	Радиостанция аварийная с частотой 121,5(123.1) МГц с батареей питания	комп лект	2
4	Сигнальные патроны ПСНД-30 или СПШ с патронами разного цвета.	шт.	1 2

5	Сигнальный краситель (уранин)	Упак овка	4
6	Нож-мачете	шт.	2
7	Фонарь электрический с комплектом батарей	комп лект	4
8	Оптический бинокль 20x50	шт.	1
9	Компас	шт.	4
0	Плот типа ПСН-6 (лодка типа ЛАС-5М)	комп лект	1
1	Жилет (пояс) спасательный	шт.	4
2	Накидка медицинская термоизолирующая	шт.	4
3	Аптечка для воздушных судов	комп лект	1
4	Устройство для обеззараживания воды (водяной фильтр)	шт.	4
5	Носилки санитарные	шт.	2
6	Щит-носилки для транспортировки людей с поврежденным позвоночником (или матрас вакуумный иммобилизирующий)	шт.	1
7	Льжи с палками	комп лект	2
8	Снегоступы	пара	2
7	Термос с питьевой водой вместимостью 12 л	шт.	1
8	Канистра вместимостью 20 л	шт.	2
	2	3	4
9	Электромегафон с комплектом батарей	комп лект	1
0	Огнетушитель (углекислотный, аэрозольный) общим объемом не менее 10 л	шт.	2
1	Топор	шт.	2
2	Лом	шт.	1
3	Пила ручная по дереву (поперечная)	шт.	1
4	Пила ручная по металлу с 10-ю запасными полотнами	шт.	1
5	Бензопила по дереву	шт.	1
	Лопата штыковая	шт.	1

36			
37	Багор	шт.	1
8	Приспособление для вскрытия фюзеляжа ВС (разжим-кусачки электрогидравлические типа РКЭ 400/35 или НКГС-80РХ с гидростанцией на один инструмент СГС-1-80ДХМ-1)	комплект	1
9	Электрическое подъемно-спусковое устройство типа ActSafe ACC power Ascender с подвесной системой	комплект	1
0	Альпинистская веревка	метр	200
1	Жумар	шт.	3
2	Альп. Карабины	шт	20
2	Лента клиперная (для ограждения места АП)	1-2 бухты	500м
3	Тепловизор автономный с функцией цветной индикации	шт	1
3	GPS навигатор автономный	шт	1
4	Видеокамера с комплектом батареек	шт.	1

Примечания: 1. Спасательное имущество и снаряжение, указанное в п.1-22, укладывается в мягкие мешки типа ПДММ-47 или контейнеры КАС-150 и др. и перед заступлением на дежурство загружается в воздушные суда. Имущество (кроме плавсредств) упаковывается в водонепроницаемые мешки.

2. Имущество и снаряжение, указанное в п.23-39, загружается только в вертолеты.

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

4. На наружной поверхности мешков (контейнеров) прикрепляется (наносится) описание имущества и делается маркировка в виде цветных кольцевых полос шириной 50 мм, обозначающих содержимое комплекта:

КРАСНАЯ — медикаменты и средства оказания медицинской помощи;

СИНЯЯ — вода и продовольствие;

ЖЕЛТАЯ — обмундирование, спальные мешки, палатка;

ЧЕРНАЯ — радиостанции, сигнальные средства, посуда и др.

6. Экипажи вертолетов, направляемые для выполнения работ при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, перед вылетом на задание укомплектовываются имуществом и снаряжением, указанным в настоящем Перечне, в полном объеме.

7. Настоящий Перечень может дополняться в зависимости от климатогеографических и гидрометеорологических условий зоны поиска и спасания.

П Е Р Е Ч Е Н Ь №2

аварийно-спасательного имущества и снаряжения НПСК в кунге специального автомобиля

	Имущество и снаряжение	Един	Коли
--	------------------------	------	------

п/п		ицы измерения	чество
	2	3	4
	Радиостанции:		
	- для связи с ПУ ПСР КВ или спутниковая связь	ком плект	1
	- аварийная ICOM носимый	ком плект	2
	СПШ (зеленого, красного и белого огня — по 10 шт. каждого цвета)	шт.	1
	Заряд огневой сигнальный типа ЗОС-1, ЗОС-2	шт.	20
	Комплект наземных осветительных средств	ком плект	1
	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета (по 8 шт. каждого цвета)	шт.	16
	Дымовая шашка	шт.	10
	Компас	шт.	3
	Автономный спутниковый навигатор	шт.	1
	Фонарь электрический с комплектом батарей	ком плект	6
0	Карты топографические района аэродрома масштабов 1:100 000 и 1:200 000 с палеткой визуального поиска	ком плект	2
1	Бинокль 20x50	шт.	2
2	Перчатки термостойкие технические пятипалые	пар	6
3	Приспособление для экстренного вскрытия обшивки воздушного судна типа (РКАЭ 400/35 или НКГС-80РХ с гидростанцией на один инструмент СГС-1-80ДХМ-1)	ком плект	1
4	Пила по дереву поперечная	шт.	2
5	Бензопила по дереву	шт.	1
6	Топор	шт.	4
7	Лом	шт.	2
8	Слесарный инструмент: кувалда, зубило кузнечное, молоток, пила ручная по металлу с 10-ю полотнами	ком плект	1
9	Огнетушители (углекислотный, аэрозольный, общим объемом не менее 30 л)	шт.	1
0	Мегафон с комплектом батарей	шт.	1
1	Фотоаппарат или видеокамера с комплектом батарей	шт.	1
2	Альпинистская веревка	метр	200
	Чека предохранительная катапультная (по типам	ком	1

3	самолетов)	плект	
4	Лодка-волокуша (для применения в условиях севера)	шт.	2
5	Лыжи с палками (в районах со снежным покровом)	ком плект	на кажд. члена НПСК
6	Палатка для размещения личного состава НПСК	ком плект	1
7	Сухой паек (на каждого члена НПСК)	ком плект	На 3 суток
8	Термосы с питьевой водой на 36 л	шт.	1
9	Средство для обеззараживания воды	упа ковка	2
0	Лодка резиновая надувная на пять человек	ком плект	1
1	Жилет (пояс) спасательный	шт.	10
2	Сетка-накомарник (для таежных районов)	шт.	10
3	Медицинская укладка НПСК	ком плект	1
4	Мешки спальные	шт.	6
5	Лента киперная (для ограждения места АП)	1-2 бухты	500м

П Е Р Е Ч Е Н Ь № 3

средств для оснащения медицинской укладки НПСК

№ п /п	<i>Медикаменты и имущество</i>	Едини цы измере ния	К ол-во
1	2	3	4
Медикаменты			
1	Аминокапроновая кислота 5% р-р 100 мл	флакон	2
2	Аминофиллин (эуфиллин) 2,4% р-р 10 мл	ампула	1 0
3	Аммиак 10% р-р 1 мл	ампула	1 0
4	Анатоксин столбнячный 1 мл	ампула	5
5	Аскорбиновая кислота 5% р-р 1 мл	ампула	3 0

6	Атропин 0,1% р-р 1 мл	ампула	5
7	Ацетилсалициловая кислота 0,5 в таб., 10 шт. в упаковке	упаковка	1
8	Аэрозоль противоожоговый типа «Пантенол» или аналог	флакон	2
9	Бендазол (дибазол) 1% р-р 1 мл	ампула	1 0
0	Вазелин медицинский 50 г	туба	1
1	Валидол 0,05 в капс., 20 шт. в упак.	упаковка	1
2	Гемодез 400-500 мл	флакон	4
3	Гепарин 5мл (25000 ЕА)	флакон	5
4	Декстроза (глюкоза) 40% р-р 10 мл	ампула	1 0
5	Декстроза (глюкоза) 5% р-р 400-500 мл	флакон	2
6	Диазепам (сибазон) 0,5%р-р 2 мл	ампула	5
7	Дифенгидрамин (димедрол) 1% р-р 1 мл	ампула	1 0
8	Допамин 4% 5 мл	ампула	5
9	Йод 5% спиртовой р-р 1 мл	ампула	1 0
0	Клонидин (клофелин) 0,15 мг в таб., 50 шт. в упак.	упаковка	1/ 5
1	Коргликон 0,06% р-р 1 мл	ампула	5
2	Кофеин бензоат натрия 20% р-р 1 мл	ампула	1 0
3	Леокаин 0,3% р-р 5 мл	флакон	1
4	Лоперамид 0,002 в капс., 20 шт. в упак.	упаковка	1/ 2
5	Натрия хлорид 0,9% р-р 400-500 мл	флакон или пластиковый контейнер	8
6	Никетамид (кордиамин) 2 мл	ампула	1 0
7	Нитроглицерин 0,5 мг в капс., 20 шт. в упак.	упаковка	1

8	2	Норэпинефрин (норадреналина гидротартрат) 0,2% р-р 1 мл	ампула	5
9	2	Преднизолон 30 мг раствор по 1 мл	ампула	1 0
0	3	Прокаин (новокаин) 0,5% р-р 400 мл	флакон	1
1	3	Прокаин (новокаин) 2% р-р 5 мл	ампула	1 0
2	3	Прокаинамид (новокаиnamид) 10% р-р 5мл	ампула	5
3	3	Реополиглюкин раствор 400-500 мл	флакон или пластиковый контейнер	2
4	3	Спирт этиловый 95°	кг	0, 5
5	3	Сульфокамфокаин 10% р-р 2 мл	ампула	1 0
6	3	Тиамин (витамин В1) 5% р-р 1 мл	ампула	1 0
7	3	Трамадол 0,05 в капсуле, 20 шт. в упак.	упаков ка	1
8	3	Трамадол 5% р-р 2 мл	ампула	1 0
9	3	Тримеперидина гидрохлорид (промедол) 2% р-р 1 мл	ампула или шприц -тюбик	1 0
0	4	Уголь активированный 0,25 в таб., 10 шт. в упак.	упаков ка	4
1	4	Фуросемид 1% р-р 2мл	ампула	1 0
2	4	Хлоргексидина биглюконат 0,05% 100 мл	флакон	1
3	4	Хлорпромазин (аминазин) 2,5% р-р 2 мл	ампула	5
4	4	Хлорпромазин (аминазин) 0,025 в драже, 10 штук в упаковке	упаков ка	1
5	4	Цефазолин для инъекций 1,0	флакон	5
6	4	Цинка сульфат 0,25%, кислоты борной, 2% р-р 1,5 мл в тубике-капельнице по 2 шт. в контурной упаковке	упаков ка	2
7	4	Ципрофлоксацин 0,25 в таб., 10 шт. в упак.	упаков ка	1
8	4	Эпинефрина гидрохлорид (адреналин) 0,1% р-р 1 мл	ампула	1 0

9	4	Этамзилат (дицинон) 12,5% р-р 2 мл	ампула	1 0
Перевязочные материалы и кровоостанавливающие средства				
	1	Бинт стерильный 7м×14см	шт.	2 0
	2	Бинт стерильный 5м×5см	шт.	2 0
	3	Жгут кровоостанавливающий	шт.	3
	4	Лейкопластырь рулонный	шт.	2
	5	Лейкопластырь бактерицидный	шт.	1 0
	6	Пакет индивидуальный перевязочный	шт.	2 0
	7	Салфетка дезинфицирующая	шт.	2 0
	8	Салфетка гемостатическая	шт.	2 0
	9	Салфетка стерильная	шт.	2 0
	10	Вата гигроскопическая	кг	0, 2
	11	Бинт эластичный трубчатый	шт.	4
	12	Повязка противоожоговая	шт.	1 0
Средства иммобилизации и транспортировки				
	1	Повязка косыночная	шт.	5
	2	Шина-воротник транспортная типа КШВТ-НН или аналог	шт.	3
	3	Шина транспортная лестничная типа КШЛ или аналог	шт.	6
	4	Шина транспортная складная типа КШТС-НН или аналог	шт.	6
	5	Щит спинальный типа ЩСС, ЩСМ или аналог	шт.	2
	6	Щит-носилки типа ЩН или аналог	шт.	1
	7	Носилки плащевые типа НП-1, НП-2 или аналог	шт.	4
	8	Матрас вакуумный иммобилизирующий типа МВИв-01, МВИо-02, «КОКОН» или аналог	компле кт	1
Изделия для инфузий и инъекций				
	1	Жгут для внутривенных инъекций	шт.	2
	2	Катетер для периферических вен	шт.	2
	3	Катетер подключичный	шт.	1
	4	Набор для катетеризации центральных вен	компле кт	1
	5	Катетер уретральный	шт.	2
	6	Устройство для вливания растворов	шт.	2 0

7	Шприц одноразовый 2мл	шт.	1 0
8	Шприц одноразовый 5мл	шт.	2 0
9	Шприц одноразовый 10мл	шт.	2 0
1 0	Шприц одноразовый 20мл	шт.	1 0
1 1	Штатив разборный для вливаний типа ШР-01 или аналог	компле кт	2
Инструмент			
1	Зажим кровоостанавливающий зубчатый изогнутый	шт.	2
2	Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой	шт.	2
3	Ножницы тупоконечные прямые	шт.	2
4	Иглодержатель общехирургический	шт.	1
5	Игла атравматическая с нитью стерильной	шт.	1 0
6	Пинцет хирургический	шт.	2
7	Скальпель	шт.	2
8	Шпатель металлический	шт.	4
9	Роторасширитель	шт.	2
1 0	Языкодержатель	шт.	2
Изделия для интубации и трахеостомии			
1	Ларингоскоп с набором клинков	компле кт	1
2	Трубка интубационная	шт.	3
3	Набор для коникотомии	компле кт	2
4	Набор для трахеостомии	компле кт	1
5	Набор для плевральной пункции	компле кт	1
6	Набор для интубации без ларингоскопии типа «Комбитьюб» или аналог	компле кт	2
Приборы и аппараты для искусственной вентиляции легких и реанимации			
1	Аппарат дыхательный ручной типа ДП-10 или аналог	компле кт	1
2	Аспиратор портативный типа АМ-01 или аналог	компле кт	1
3	Воздуховод	шт.	2
4	Маска лицевая	шт.	2
5	Устройство для ИВЛ «Рот-маска»	шт.	2
6	Кислородный ингалятор типа КИ-3М или аналог	компле кт	1

Средства диагностики			
1	Стетофонендоскоп	шт.	1
2	Измеритель артериального давления	шт.	1
3	Термометр медицинский	шт.	2
4	Молоток неврологический	шт.	1
5	Фонарик диагностический	шт.	2
Прочие медицинские изделия			
1	Мензурка	шт.	2
2	Пипетка	шт.	2
3	Спринцовка	шт.	1
4	Перчатки стерильные	пара	6
5	Зонд желудочный	шт.	2
6	Пакет гипотермический охлаждающий	шт.	4
7	Грелка солевая многоразовая	шт.	2
8	Простыня стерильная	шт.	4
9	Накидка медицинская термоизолирующая типа НМ или аналог	шт.	2 0
0	1 Булавка	шт.	1 0
1	1 Блокнот для записей	шт.	2
2	1 Маркер красный	шт.	2
3	1 Карандаш-маркер черный	шт.	2
4	1 «Карточка пострадавшего»	шт.	2 0
5	1 Сигнальные люминесцентные патроны (красного, желтого, зеленого цветов)	шт.	п о 10 каждог о цвета

Примечания: 1. Имущество размещается в укладке НПСК.

2. При формировании укладки количество и состав медицинского имущества может дополняться за счет запасов текущего снабжения в соответствии с объемом решаемых задач.

3. В случае отсутствия каких-либо препаратов возможна их замена на аналоги по действию.

П Е Р Е Ч Е Н Ь № 4

аварийно-спасательного имущества и снаряжения для оснащения укладки спасателя спасательной парашютно-десантной группы

укладываемая в грузовом контейнере на 30 килограмм закрепляемого к подвесной системе парашюта спасателя

№ п/п	Имущество	Единицы измерения	Кол-во
-------	-----------	-------------------	--------

			ТВО
<i>Средства для извлечения пострадавших из воздушного судна</i>			
	Топорик	шт.	1
	Ломик разборный	шт.	1
	Ножовка по металлу с комплектом полотен	шт.	1
	Пассатижи (кусачки)	шт.	1
	Зубило	шт.	1
	Лопатка саперная разборная	шт.	1
	веревка альпинистская 100 м	шт.	1
	карабины	шт	1 0
	Нож - мачете	шт.	1
0	жумар	шт	2
1	Восьмерка альпинистская	шт	2
2	Оптически бинокль 20x50	шт	1
<i>Средства сигнализации</i>			
	Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	5
	Светомаяк	шт.	1
	Сигнальные люминисцентные патроны (красного, желтого, зеленого цветов)	шт.	П о 10шт.к аждого цвета
	Дымовая шашка	шт.	2
<i>Средства жизнеобеспечения</i>			
	Радиостанция аварийная (ICOM с запасной батареейкой)	комп лект	1 на каждог о
	Перчатки термостойкие технические пятипалые	пара	1 на каждог о
	Фляга с питьевой водой	шт.	1 на каждог о
	Бинт стерильный 5м×5см	шт.	2
	Жгут кровоостанавливающий	шт.	1
	Йод 5% спиртовой р-р 1 мл	ампу ла	5

П Е Р Е Ч Е Н Ь № 5

средств для оснащения медицинской укладки укладываемая в грузовом контейнере на 30 килограмм закрепляемого к подвесной системе парашюта медика спасателя

№ п/п	Медикаменты и имущество	Единицы измерения	Количество
1	2	3	4
Медикаменты			
1	Аминокапроновая кислота 5% р-р 100 мл	флакон	2
2	Аминофиллин (эуфиллин) 2,4% р-р 10 мл	ампула	10
3	Аммиак 10% р-р 1 мл	ампула	5
4	Анатоксин столбнячный 1 мл	ампула	5
5	Аскорбиновая кислота 5% р-р 1 мл	ампула	10
6	Атропин 0,1% р-р 1 мл	ампула	5
7	Ацетилсалициловая кислота 0,5 в таб., 10 шт. в упак.	упаковка	1
8	Аэрозоль противоожоговый типа «Пантенол» или аналог	флакон	1
9	Бендазол (дибазол) 1% р-р 1 мл	ампула	10
01	Вазелин медицинский 50 г	туба	1
11	Валидол 0,05 в капс., 20 шт. в упак.	упаковка	1/2
21	Гемодез 400-500 мл	пластиковый контейнер	2
31	Гепарин 5мл (25000 ЕА)	флакон	3
41	Декстроза (глюкоза) 40% р-р 10 мл	ампула	10
51	Декстроза (глюкоза) 5% р-р 400-500 мл	пластиковый контейнер	2
61	Диазепам (сибазон) 0,5%р-р 2 мл	ампула	5
71	Дифенгидрамин (димедрол) 1% р-р 1 мл	ампула	5
81	Допамин 4% 5 мл	ампула	3
91	Йод 5% спиртовой р-р 1 мл	ампула	10
02	Клонидин (клофелин) 0,15 мг в таб., 50 шт. в упак.	упаковка	1/5
12	Коргликон 0,06% р-р 1 мл	ампула	3
22	Кофеин бензоат натрия 20% р-р 1 мл	ампула	5

2			
3	2	Леокаин 0,3% р-р 5 мл	флакон 1
4	2	Лоперамид 0,002 в капс., 20 шт. в упак.	упаковк а 1/2
5	2	Натрия хлорид 0,9% р-р 400-500 мл	флакон или пластиковый контейнер 4
6	2	Никетамид (кордиамин) 2 мл	ампула 10
7	2	Нитроглицерин 0,5 мг в капс., 20 шт. в упак.	упаковк а 1/2
8	2	Норэпинефрин (норадреналина гидротартрат) 0,2% р-р 1 мл	ампула 3
9	2	Преднизолон 30 мг раствор по 1 мл	ампула 5
0	3	Прокаин (новокаин) 0,5% р-р 400 мл	флакон 1
1	3	Прокаин (новокаин) 2% р-р 5 мл	ампула 10
2	3	Прокаинамид (новокаинамид) 10% р-р 5 мл	ампула 3
3	3	Реополиглюкин раствор 400-500 мл	флакон или пластиковый контейнер 2
4	3	Спирт этиловый 95°	кг 0,5
5	3	Сульфокамфокаин 10% р-р 2 мл	ампула 5
6	3	Тиамин (витамин В1) 5% р-р 1 мл	ампула 5
7	3	Трамадол 0,05 в капсуле, 20 шт. в упак.	упаковк а 1
8	3	Трамадол 5% р-р 2 мл	ампула 10
9	3	Тримепередина гидрохлорид (промедол) 2% р-р 1 мл	ампула или шприц- тюбик 5
0	4	Уголь активированный 0,25 в таб., 10 шт. в упак.	упаковк а 4
1	4	Фуросемид 1% р-р 2мл	ампула 5
2	4	Хлоргексидина биглюконат 0,05% 100 мл	флакон 1
3	4	Хлорпромазин (аминазин) 2,5% р-р 2 мл	ампула 2

4	4	Хлорпромаин (аминазин) 0,025 в драже, 10 штук в упаковке	упаковк а	1
5	4	Цефазолин для инъекций 1,0	флакон	3
6	4	Цинка сульфат 0,25%, кислоты борной, 2% р-р 1,5 мл в тубике-капельнице по 2 шт. в контурной упаковке	упаковк а	1
7	4	Ципрофлоксацин 0,25 в таб., 10 шт. в упак.	упаковк а	1
8	4	Эпинефрина гидрохлорид (адреналин) 0,1% р-р 1мл	амп.ула	5
Перевязочные материалы и кровоостанавливающие средства				
1	1	Бинт стерильный 7м×14см	шт.	10
2	1	Бинт стерильный 5м×5см	шт.	10
3	1	Жгут кровоостанавливающий	шт.	2
4	1	Лейкопластырь рулонный	шт.	1
5	1	Лейкопластырь бактерицидный	шт.	5
6	1	Пакет индивидуальный перевязочный	шт.	10
7	1	Салфетка дезинфицирующая	шт.	10
8	1	Салфетка гемостатическая	упаковк а	1
9	1	Салфетка стерильная	упаковк а	1
0	1	Вата гигроскопическая	кг	0,1
1	1	Бинт эластичный трубчатый	шт.	2
2	1	Повязка противоожоговая	шт.	2
Средства иммобилизации и транспортировки				
1	1	Повязка косыночная	шт.	3
2	1	Шина-воротник транспортная типа КШВТ-НН или аналог	шт.	2
3	1	Шина транспортная складная типа КШТС-НН или аналог	шт.	3
4	1	Носилки плащевые типа НП-1, НП-2 или аналог	шт.	1
Изделия для инфузий и инъекций				
1	1	Жгут для внутривенных инъекций	шт.	1
2	1	Катетер для периферических вен	шт.	1
3	1	Катетер уретральный	шт.	1
4	1	Устройство для вливания растворов	шт.	12
5	1	Шприц одноразовый 2 мл	шт.	5
6	1	Шприц одноразовый 5 мл	шт.	10
7	1	Шприц одноразовый 10 мл	шт.	10
8	1	Шприц одноразовый 20 мл	шт.	5
Инструменты				
1	1	Зажим кровоостанавливающий зубчатый изогнутый	шт.	1

2	Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой	шт.	1
3	Ножницы тупоконечные прямые	шт.	1
4	Иглодержатель общехирургический	шт.	1
5	Игла атравматическая с нитью стерильной	шт.	5
6	Пинцет хирургический	шт.	1
7	Скальпель	шт.	2
8	Шпатель металлический	шт.	1
9	Роторасширитель	шт.	1
10	Языкодержатель	шт.	1
Изделия для интубации и трахеостомии			
1	Ларингоскоп с набором клинков	комплект	1
2	Трубка интубационная	шт.	2
3	Набор для коникотомии	комплект	1
4	Набор для плевральной пункции	комплект	1
5	Набор для интубации без ларингоскопии типа «Комбитьюб» или аналог	комплект	1
Приборы и аппараты для искусственной вентиляции легких и реанимации			
1	Аппарат дыхательный ручной типа ДП-10 или аналог	комплект	1
2	Воздуховод	шт.	2
3	Маска лицевая	шт.	1
4	Устройство для ИВЛ «Рот-маска»	шт.	1
Средства диагностики			
1	Стетофонендоскоп	шт.	1
2	Измеритель артериального давления	шт.	1
3	Термометр медицинский	шт.	1
4	Молоток неврологический	шт.	1
5	Фонарик диагностический	шт.	1
Прочие медицинские изделия			
1	Мензурка	шт.	1
2	Пипетка	шт.	2
3	Спринцовка	шт.	1
4	Перчатки стерильные	пара	3
5	Зонд желудочный	шт.	1
6	Пакет гипотермический охлаждающий	шт.	3
7	Грелка солевая многоразовая	шт.	1
8	Простыня стерильная	шт.	2
9	Накидка медицинская термоизолирующая типа НМ или аналог	шт.	6
10	Булавка	шт.	10
1	Блокнот для записей	шт.	1

1			
2	1	Маркер красный	шт. 1
3	1	Карандаш-маркер черный	шт. 1
4	1	«Карточка пострадавшего»	шт. 10
5	1	Сигнальные люминесцентные патроны (красного, желтого, зеленого цветов)	шт. По 5 шт. каждого цвета

Примечания: 1. Имущество размещается в грузовом контейнере спасателя.

2. При формировании укладки количество и состав медицинского имущества может дополняться в соответствии с объемом решаемых задач.

3. В случае отсутствия каких-либо препаратов возможна их замена на аналоги по действию.

П Е Р Е Ч Е Н Ь № 6 имущества для экипировки спасателей спасательных парашютно-десантных групп

/п	Имущество и снаряжение	Единицы измерения	Количество на каждого члена СПДГ
	2	3	4
	Летное обмундирование: защитный шлем, костюмы летний и демисезонный (в зимние время и высокогорных районах), ботинки полетные, перчатки кожаные на меху, носки шерстяные	комплект	1
	Парашютная система типа МТ-1Х (США), Арбалет (РФ)	комплект	5
	Парашютный полуавтомат комбинированный	шт.	5
	Высотомер парашютный	шт.	5
	Секундомер	шт.	5
	Наколенники, налокотники защитные	комплект	5
	Нож «САПСАН» выживания	шт.	5
	Жилет (пояс) спасательный или гидрокостюм	комплект	5
	Носимый аварийный запас НАЗ	комплект	5
0	Аварийная радиостанция Р-855УМ	комплект	5
1	Сигнальные патроны ПСНД-30	шт.	50
2	Фонарь электрический карманный с комплектом батарей	комплект	5
3	Компас	шт.	5

4	Спички водоветроустойчивые	упаковка	5
5	Сухое горючее	брикет	5
6	Пила проволочная	шт.	5
7	Автономный спутниковый навигатор (GPS)	шт.	5
8	Радиостанция с гарнитурой(ICOM с запасной батареей)	шт	5
9	Носимая спутниковая аппаратура «ГЛОНАСС/GPS»	шт	5
0	Снаряжение альпиниста	шт	5
1	Оптический бинокль 20x50	шт	5
2	Перчатки пяти палые штурмовые	пара	5
3	Разгрузочный жилет	шт	5
4	Набедренная кобура для ПМ	шт	5
5	Карабины альпиниста	шт	5

Приложение № 7

О С Н А Щ Е Н И Е

помещений для дежурных экипажей поисково-спасательных воздушных судов и спасательных парашютно-десантных групп

Помещение для размещения экипажа дежурного поисково-спасательного воздушного судна и СПДГ должно быть расположено в непосредственной близости от КП (КДП) авиационной организации, базирующейся на аэродроме дежурства, и места стоянки дежурного поисково-спасательного воздушного судна.

- Для размещения личного состава, несущего круглосуточное дежурство в системе авиационного поиска и спасания, выделяются следующие помещения:

- класс для экипажа дежурного поисково-спасательного воздушного судна и СПДГ (класс предполетных указаний);

- спальные помещения;

- комната отдыха;

- кладовая для хранения аварийно-спасательного и парашютно-десантного имущества и снаряжения.

- В классе для экипажа дежурного поисково-спасательного воздушного судна и СПДГ должны быть:

- телефонная и громкоговорящая связь с КП (КДП) аэродрома;

- световая и звуковая сигнализации для приведения экипажа в готовность № 1 и подъема его в воздух;
 - планшет дислокации поисково-спасательных сил и средств в зоне авиационного поиска и спасания;
 - таблица фактической метеорологической обстановки;
 - схема связи управления и взаимодействия при проведении ПСР в зоне авиационного поиска и спасания;
 - таблицы международных знаков, применяемых при проведении поиска и спасания;
 - таблицы оптимальных высот полета при радиотехническом и визуальном поиске, а также дальностей визуального обнаружения людей, воздушных судов на местности;
 - плакаты с указанием мест проникновения спасателей при аварийно-спасательных работах на воздушных судах, выполняющие полеты на данном аэродроме;
 - планшет мер безопасности при выполнении ПСР.
 - описание документов;
 - описание оборудования, инвентаря и имущества;
 - инструкция по противопожарной безопасности.
 - руководство по летной эксплуатации воздушного судна;
 - инструкция экипажу дежурного поисково-спасательного воздушного судна;
 - карты масштабов 1 : 200 000 – района авиационного поиска и спасания, 1 : 500 000 – зоны авиационного поиска и спасания и палетки визуального поиска к ним;
 - полетная документация;
 - книга приема и сдачи дежурства, документации и имущества;
- другие необходимые документы.

Спальные помещения оборудуются в зависимости от конкретных условий дислокации и должны обеспечивать установленную степень готовности и нормальный отдых личного состава. Столовая для дежурных сил.