

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
14 октября 2019 г. N 47

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОИСКОВОЕ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"**

На основании абзаца девятого статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить авиационные правила "Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации Республики Беларусь" (прилагаются).

2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Министр

А.Н.Авраменко

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
14.10.2019 N 47

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
"ПОИСКОВОЕ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ"

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. Общие положения

§ 1. Термины, определения и условные обозначения

§ 2. Организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации

Глава 2. Сотрудничество для оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие

§ 1. Сотрудничество государств

§ 2. Сотрудничество с другими службами

§ 3. Распространение информации и организация аварийного оповещения

Глава 3. Организационные мероприятия по подготовке поисково-спасательных операций

§ 1. Планирование мероприятий по поиску и спасанию

§ 2. Обучение и повышение квалификации

§ 3. Сертификация и контроль

Глава 4. Порядок проведения аварийно-спасательных операций

§ 1. Организация приема и передачи информации о бедствии

§ 2. Организация и порядок действий при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ

§ 3. Противопожарное обеспечение полетов

§ 4. Эвакуация воздушного судна

Приложение 1. Нормативы численности работников СПАСОП аэродрома и аэропорта

Приложение 2. Основные задачи и функции СПАСОП аэродрома и аэропорта

Приложение 3. Нормативы численности работников координационного центра поиска и спасания гражданской авиации

Приложение 4. Основные задачи и функции координационного центра поиска и спасания гражданской авиации

Приложение 5. Нормативы численности аварийно-спасательной команды аэропорта (аэродрома)

Приложение 6. Сортировка пострадавших и медицинский уход за ними

Приложение 7. Обязанности руководителя и членов наземной поисково-спасательной группы (команды)

Приложение 8. Табель оснащения имуществом и снаряжением наземной поисково-спасательной группы (команды)

Приложение 9. Взаимодействие служб поиска и спасания

Приложение 10. Время готовности аварийно-спасательной команды, наземной поисково-спасательной группы (команды)

Приложение 11. Общая структура аварийного плана аэропорта (аэродрома)

Приложение 12. Инструкция по обучению в области человеческого фактора

Приложение 13. Отработка действий на случай аварийной обстановки в аэропорту (аэродроме)

Приложение 14. Общая структура оперативного плана по тушению пожаров на воздушных судах в аэропорту (аэродроме)

Приложение 15. Эксплуатанты ВС

Приложение 16. Сигналы, применяемые при поисковых и аварийно-спасательных работах

Приложение 17. Требования к информационно-техническому оснащению координационных центров поиска и спасания

Приложение 18. Формы регистрации информации на аварийных стадиях

Приложение 19. Поиск воздушного судна с помощью средств связи

Приложение 20. Состав метеорологической информации

Приложение 21. Карта с прямоугольной системой координат

Приложение 22. Международный формат донесения о ситуации SITREP

Приложение 23. Технические требования к учебно-тренировочному полигону в авиационных организациях

Приложение 24. План удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Термины, определения и условные обозначения <*>

1.1.1. Настоящие авиационные правила "Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации Республики Беларусь" регламентируют общий порядок организации поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие в районах ответственности эксплуатантов аэродромов и аэропортов гражданской авиации.

<*> Пункты в настоящих правилах обозначаются несколькими арабскими цифрами, разделенными точкой. Первые цифры до точки обозначают номер главы, вторые цифры до точки - номер параграфа, а после точки - порядковый номер пункта в пределах параграфа, подпункты нумеруются арабскими цифрами с точкой.

1.1.2. Настоящие авиационные правила распространяются на всех пользователей воздушного пространства и эксплуатантов аэродромов и аэропортов гражданской авиации, осуществляющих организацию поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

1.1.3. Настоящими авиационными правилами на собственника (эксплуатанта) аэродрома и аэропорта гражданской авиации возлагается обязанность по организации поисковых и аварийно-спасательных работ.

1.1.4. Для целей настоящих авиационных правил применяются термины, установленные в Воздушном кодексе Республики Беларусь, а также следующие термины с соответствующими определениями:

аварийная обстановка - ситуация, характеризующаяся наличием опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или есть обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

аварийная стадия - общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия;

аварийное оповещение - обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказания необходимого содействия таким организациям;

аварийное положение - состояние, при котором возможности авиационного персонала, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного события;

аварийная ситуация - ситуация, при которой возможности и квалификация экипажа воздушного судна и персонала пунктов управления воздушным движением, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного происшествия и утрата (повреждение) воздушного судна является наиболее вероятным исходом полета;

авиационное происшествие - событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели либо серьезным травмам какого-либо лица (лиц), существенному повреждению либо утрате этого воздушного судна;

авиационный инцидент - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находящиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна которое могло создать или создало угрозу целостности воздушного судна и (или) жизни лиц, находящихся на его борту, могущее оказать влияние на безопасность полета, но не закончилось авиационным происшествием;

авиационный поиск и спасание - составная часть аэронавигационного обслуживания, целью которой является оказание своевременной помощи пассажирам и экипажам воздушных судов при возникновении аварийных ситуаций;

аварийное приводнение - вынужденная посадка воздушного судна на воду;

аварийно-спасательные работы - система мер, направленных на своевременное оказание помощи потерпевшим бедствие;

бедствие - состояние, при котором воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

вспомогательный центр поиска и спасания (RSC) - орган, подчиняющийся координационному центру поиска и спасания, создаваемый для дополнения последнего согласно конкретным распоряжениям соответствующих полномочных органов;

вынужденная посадка - посадка воздушного судна на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим по условиям безопасности выполнить дальнейший полет согласно плану полета;

главное юридическое лицо аэропорта - авиационная организация, выполняющая основные виды обеспечения полетов в аэропорту (на аэродроме), осуществляющая организацию взаимодействия всех служб и организаций по обеспечению полетов на данном аэродроме, и имеющая сертификат соответствия аэропорта;

государство регистрации - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

командир воздушного судна - пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета;

координационный центр поиска и спасания (RCC) - 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;

наземная поисково-спасательная группа (команда) - подразделение эксплуатанта аэродрома или аэропорта, укомплектованное подготовленным персоналом и оснащенное мобильной техникой и оборудованием для оперативного проведения поисково-спасательных операций;

поисковые и аварийно-спасательные работы (поисково-спасательные операции) - действия, осуществляемые с целью организации поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей;

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;

поисково-спасательное воздушное судно - воздушное судно, оснащенное специальным оборудованием, пригодным для эффективного проведения поисково-спасательных операций;

поисковые и аварийно-спасательные силы и средства - воздушные суда с экипажами и средствами спасения и жизнеобеспечения, спасательные парашютно-десантные группы, аварийно-спасательные команды, наземные поисково-спасательные группы, с аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и средствами их доставки к месту бедствия, органы и пункты связи, контроля и управления;

потеря ориентировки - обстановка, при которой экипаж воздушного судна не знает и не может

определить местоположение с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания;

пост аварийного оповещения - подразделение эксплуатанта аэродрома или аэропорта, осуществляющее функции посредника между лицом, передающим сообщение об аварийной ситуации, и координационным или вспомогательным центром поиска и спасания;

район поисковых и аварийно-спасательных работ (SRR) - участок земной и (или) водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которого проводятся поисковые и аварийно-спасательные работы;

район ответственности эксплуатанта аэродрома или аэропорта за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ - участок земной поверхности в радиусе 8 (восемь) километров от контрольной точки аэродрома и воздушное пространство над ним, в пределах которых эксплуатант аэродрома и аэропорта несет ответственность за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;

службы поиска и спасания - подразделения эксплуатанта аэродрома или аэропорта осуществляющие функции 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;

спасание - организационное мероприятие (операция), целью которой является спасание лиц, терпящих бедствие, оказание им первой медицинской или иной помощи и доставка их в безопасное место;

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;

стадия неопределенности - состояние, характеризующееся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

стадия тревоги - ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

система КОСПАС - CAPSAT - международная спутниковая система поиска и спасания, предназначенная для оперативного оповещения о бедствии и определения географических координат места бедствия (путем обнаружения аварийных маяков, передающих сигналы на частоте 406 МГц);

чрезвычайная ситуация - обстановка, сложившаяся в результате аварии, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые повлекли или могут повлечь за собой человеческие жертвы, вред здоровью людей или окружающей среде, значительный материальный ущерб и нарушение условий жизнедеятельности людей;

эксплуатант - лицо или авиационная организация, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов, аэродромов и аэропортов или предлагающие свои услуги в этой области.

1.1.5. Сокращения, принятые в настоящих авиационных правилах:

ААСО - авиационная автоматизированная система оповещения;

АБ - авиационная безопасность;

АИ - авиационный инцидент;

АНВ - акт незаконного вмешательства;

АО - аэродромное обеспечение;

АП - авиационное происшествие;

АРМ - аварийный радиомаяк;

АСК - аварийно-спасательная команда;

АСР - аварийно-спасательные работы;

АСС - аварийно-спасательная станция;

АТБ - авиационно-техническая база;

АФТН - сеть авиационной фиксированной электросвязи;

ВП - воздушное пространство;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - воздушное судно;

ГА - гражданская авиация;

ДПА - диспетчерский пункт аэродрома;

ИАО - инженерно-авиационное обеспечение;

ИВП - использование воздушного пространства;

ИКАО - Международная организация ГА;

КВС - командир воздушного судна;

КДП - командно-диспетчерский пункт;

КОСПАС - САРСАТ - Международная космическая система поиска аварийных судов;

КПП - контрольно-пропускной пункт;

КЦПС ГА - координационный центр поиска и спасания ГА;

МАДЦ - Минский аэродромный диспетчерский центр;

МВД - Министерство внутренних дел;

МКВЦ - Международный координационно-вычислительный центр;

МО - медицинское обеспечение;

МРДЦ - Минский районный диспетчерский центр;

МЧС - Министерство по чрезвычайным ситуациям;

НПСГ - наземная поисково-спасательная группа;

ОАИ - отдел аэронавигационной информации;

ОВД - обслуживание воздушного движения;

ОВЧ - очень высокие частоты;

ОШ - оперативный штаб;

ПА - пожарный аварийно-спасательный автомобиль;

ПАСОП - поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов;

ППП - противопожарное подразделение;

ПСВС - поисково-спасательное ВС;

ПСР - пожарно-спасательный расчет;

ПиАССС - поисковые и аварийно-спасательные силы и средства;

ПиАСР - поисковые и аварийно-спасательные работы (поисково-спасательная операция);

РОГУ - республиканские органы государственного управления;

РТО - радиотехническое обеспечение;

РП - руководитель полетов;

РПИ - район полетной информации;

СКП - стационарный командный пункт;

СО - сервисное обеспечение;

СПАСОП - служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов;

СПДГ - спасательная парашютно-десантная группа;

СТ - спецтранспорт;

УВД - управление воздушным движением;

УПЗ - уровень пожарной защиты;

ЦКОП - центр координации обеспечения полетов;

ЦУА ЦКП ВВС и войск ПВО - центр управления авиацией Центрального командного пункта Военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны;

ЧС - чрезвычайная ситуация;

ЭСТО - электросветотехническое обеспечение;

ELT - Emergency Locator Transmitter; авиационный аварийный радиобуй;

RCC - Rescue Co-ordination Centre; координационный центр поиска и спасания;

MAYDAY - Международный радиотелефонный сигнал бедствия, повторенный троекратно;

PAN-PAN - Международный радиотелефонный сигнал экстренной ситуации, при троекратном повторе означает состояние неопределенности или тревоги, после чего указывается характер экстренной ситуации;

NOTAM - извещение об изменениях в документах аэронавигационной информации содержащее важную информацию для экипажей ВС при выполнении полета;

SAR - search and rescue; поиск и спасание;

SOS - Международный радиотелефонный сигнал бедствия в радиотелеграфной связи (с использованием азбуки Морзе);

SRR - search and rescue region; район поиска и спасания.

§ 2. Организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации

1.2.1. Службы поиска и спасания.

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

1.2.1.2. ПАСОП ГА включает в себя:

- организацию служб поиска и спасания;
- планирование мероприятий по поиску и спасанию;
- организацию дежурства по поиску и спасанию;
- организацию аварийного оповещения и передачу информации о бедствии;
- организацию противопожарного обеспечения полетов;
- организацию проведения ПиАСР по спасанию пассажиров, экипажей ВС, потерпевших бедствие;
- организацию обучения и специальной подготовки специалистов служб поиска и спасания, а также должностных лиц, привлекаемых к проведению ПиАСР;
- организацию специальной подготовки экипажей ВС к действиям в аварийном обстановке и выживанию экипажей и пассажиров при АП;
- оснащение ВС бортовыми аварийно-спасательными средствами;
- оснащение наземных поисковых и аварийно-спасательных команд современными средствами поиска и спасания, необходимым имуществом и снаряжением.

1.2.1.3. ПАСОП ГА предусматривает оказание помощи ВС, терпящему или потерпевшему бедствие независимо от его государственной принадлежности и обстоятельств авиационного события.

1.2.1.4. ПАСОП ГА предусматривает организацию и проведение ПиАСР с целью спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие, которые включают в себя:

- организацию выхода дежурных ПиАССС;
- управление ПиАССС, организацию их взаимодействия;
- поиск ВС, потерпевших бедствие;
- тушение пожара на ВС;
- извлечение из ВС пострадавших и оказание им первой помощи ПСР;
- оказание медицинской помощи расчетом подразделения, осуществляющим МО;
- эвакуацию людей с места бедствия, в том числе и в лечебные учреждения.

1.2.1.5. В случаях, когда АП произошло на территории или в районе ответственности эксплуатанта аэродрома и аэропорта, причем отсутствует необходимость в поиске ВС и людей, потерпевших бедствие, проводятся АСР.

Они включают в себя:

- спасание пассажиров и экипажа ВС, потерпевшего бедствие;
- оказание медицинской помощи пострадавшим и эвакуацию их в лечебные учреждения;
- тушение пожара на ВС.

1.2.1.6. ПАСОП ГА предусматривает организацию служб поиска и спасания, для оказания помощи лицам, терпящим бедствие.

Такие службы обеспечиваются на круглосуточной основе.

1.2.1.7. Основные элементы служб поиска и спасания включают: требования нормативных правовых актов, технических нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность данных служб,

ответственный полномочный орган государственного управления, силы и средства для осуществления поисково-спасательных операций, в том числе средства связи и квалифицированный персонал для осуществления координации и выполнения оперативных функций.

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

1.2.1.9. В состав служб поиска и спасания ГА входят:

КЦПС ГА, который является структурным подразделением государственного предприятия "Белаэронавигация";

СПАСОП авиационных организаций на аэродромах создаваемые главным юридическим лицом аэропорта или эксплуатантом аэродрома.

1.2.1.10. СПАСОП является структурным подразделением авиационной организации.

Руководство СПАСОП осуществляет начальник службы, которому функционально подчиняются в вопросах СПАСОП руководители структурных подразделений авиационной организации, подразделения которых входят в состав АСК.

АСК организуется на основе штатных пожарно-спасательных расчетов и нештатных аварийно-спасательных расчетов.

Нештатные аварийно-спасательные расчеты формируются из работников служб и участков авиационной организации, и взаимодействующих организаций, базирующихся в аэропорту.

При проведении поиска ВС терпящего или потерпевшего бедствие, из состава АСК формируется НПСГ.

Нормативная численность работников СПАСОП устанавливается согласно приложению 1.

СПАСОП функционирует в соответствии с регламентом работы аэропорта (аэродрома).

Основные задачи и функции СПАСОП определяются согласно приложению 2.

1.2.1.11. Взаимодействие служб поиска и спасания осуществляется согласно приложению 10.

1.2.1.12. Медицинское обеспечение ПиАСР на территории Республики Беларусь осуществляется в соответствии с авиационными правилами "Порядок медицинского обеспечения полетов гражданских воздушных судов", утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и министерства здравоохранения Республики Беларусь от 24 января 2019 г. N 5/10 (далее - АП медобеспечения).

Порядок медицинского обеспечения ПиАСР устанавливается специально уполномоченным органом в области здравоохранения.

1.2.1.13. Воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре воздушных судов Республики Беларусь, должны быть оснащены аварийными радиомаяками (АРМ, ELT), работающими одновременно на частотах 121,5 МГц (243 МГц) и 406 МГц, зарегистрированные и запрограммированные с кодом страны - 206 (Республика Беларусь).

1.2.1.14. Полет ВС считается обеспеченным в поисково-спасательном отношении, если ВС оснащено АРМ (ELT) и аварийно-спасательными средствами, а его экипаж обучен их использованию.

1.2.1.15. Поиск и спасание пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие, являются безвозмездными.

1.2.2. Районы поиска и спасания. <*>

<*> Район поиска и спасания создается для обеспечения адекватной инфраструктуры связи, эффективных маршрутов аварийного оповещения и надлежащей оперативной координации для эффективной поддержки служб поиска и спасания. Граница района поиска и спасания определяются техническими и эксплуатационными возможностями проведения аварийно-спасательных операций и не совпадают с границами между государствами.

1.2.2.1. Национальная авиационная администрация Республики Беларусь устанавливает границы района поиска и спасания, в пределах которых осуществляется ПАСОП ГА.

Территория района поиска и спасания не перекрывает соседние районы сопредельных государств.

1.2.2.2. Районом ответственности СПАСОП является район ответственности эксплуатанта аэродрома за проведение ПиАСР.

1.2.2.3. Граница района поиска и спасания совпадает с границей РПИ.

1.2.2.4. Руководители и должностные лица авиационных организаций, осуществляющие ПиАСР (или руководство ими) обязаны принимать все необходимые меры по оказанию помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих или потерпевших бедствие в пределах их территории или района ответственности.

1.2.2.5. Ответственность за постоянную готовность ПиАССС и своевременное проведение работ по поиску и спасанию в пределах территорий и районов ответственности возлагается на руководителей авиационных организаций, за которыми эти территории или районы закреплены.

1.2.3. Координационные центры поиска и спасания.

1.2.3.1. ПиАСР организуются и проводятся в случаях наступления соответствующей стадии аварийной обстановки.

1.2.3.2. Руководство ПАСОП ГА Республики Беларусь и организация взаимодействия при проведении ПиАСР возлагается на руководителя Национальной авиационной администрации Республики Беларусь.

1.2.3.3. Руководство проведением ПиАСР в районах гражданских аэродромов, организация взаимодействия с ПиАССС других РОГУ, предприятий и организаций на местах возлагается на оперативные штабы авиационных организаций.

До прибытия ОШ авиационной организации ПиАСР организует ответственное лицо авиационной организации за проведение ПиАСР на аэродроме (руководитель АСР или координатор на месте проведения операции).

1.2.3.4. Руководство проведением ПиАСР вне районов ответственности СПАСОП гражданских аэродромов, осуществляет государственная авиационная поисково-спасательная организация.

При проведении ПиАСР взаимодействие с государственной авиационной поисково-спасательной организацией, и другими поисково-спасательными силами и средствами РОГУ осуществляет КЦПС ГА.

1.2.3.5. ПиАСР осуществляются в тесном взаимодействии с силами и средствами РОГУ.

Степень участия и обязанности взаимодействующих сил и средств РОГУ отражаются в соответствующих планах и инструкциях по взаимодействию.

Организация взаимодействия возлагается на руководителей авиационных организаций.

1.2.3.6. Координацию действий ПиАССС авиационных организаций ГА со спасательными службами РОГУ и иных организаций при проведении ПиАСР осуществляет КЦПС ГА.

1.2.3.7. КЦПС ГА является уполномоченным органом ГА, несущим ответственность за организацию и осуществление аварийного оповещения соответствующих служб РОГУ и иных организаций о ВС, терпящих или потерпевших бедствие, а также о других аварийных ситуациях, связанных с ВС, и оказание необходимого содействия этим службам и организациям при проведении ПиАСР.

Районом ответственности КЦПС ГА за аварийное оповещение и координацию сил и средств ГА, привлекаемых к проведению ПиАСР, является Минский РПИ.

КЦПС ГА является единой точкой контакта на территории Республики Беларусь по приему сигналов бедствия системы КОСПАС - САРСАТ.

КЦПС ГА возглавляет начальник Координационного центра поиска и спасания.

Нормативы численности работников КЦПС ГА приведены в приложении 3.

КЦПС ГА функционирует в режиме круглосуточного дежурства. Основные задачи и функции КЦПС ГА приведены в приложении 4.

КЦПС ГА укомплектован обученным персоналом с рабочим знанием английского языка, в объеме, обеспечивающем качественное выполнение своих должностных обязанностей.

1.2.4. Средства связи служб поиска и спасания.

1.2.4.1. КЦПС ГА должен располагать в любое время легко доступной новейшей информацией, включающей следующие данные о его районе поиска и спасания:

АСК, НПСГ, центры поиска и спасания и посты аварийного оповещения;

органы ОВД;

средства связи, которые могут быть использованы в ходе ПиАСР;

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

любые другие общественные и частные ресурсы, включая медицинскую помощь и транспортные средства, которые могут быть полезными при ПиАСР.

1.2.4.2. КЦПС ГА имеет в легкодоступном виде всю прочую информацию, которая была бы полезной с точки зрения поисково-спасательных операций, включая сведения, касающиеся:

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

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

мест, где хранятся запасы сбрасываемого с ВС аварийно-спасательного снаряжения;

объектов, в отношении которых известно, что они могут быть ошибочно приняты за обломки необнаруженного или неизвестного ВС, особенно при наблюдении с воздуха.

1.2.4.3. На аэродроме и в аэропорту должен быть СКП для руководства и координации ПиАСР.

СКП должен быть оборудован:

телефонной связью от телефонной станции аэропорта с выходом на городскую телефонную сеть;

прямой телефонной или радиосвязью с соответствующими органами и подразделениями МЧС;

связью со службами и объектами аэродрома;

прямой связью с АСС аэродрома;

радиосвязью с ПА;

радиосвязью с ПКП.

1.2.4.4. На аэродроме и в аэропорту должен быть создан стационарный КДП для руководства и координации аварийно-спасательных работ, оснащенный в соответствии с пунктом 29 специфических требований по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской и государственной авиации,

утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20 ноября 2019 г. N 781.

Наведение НПСГ осуществляется на канале, указанном руководителем НПСГ, а непосредственный выход НПСГ на потерпевших бедствие осуществляется на канале 121,5 МГц.

Для обеспечения единого канала связи между ВС и между ВС и наземными службами, участвующими в ПиАСР следует по возможности использовать частоту 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи на частоте 121,5 МГц.

1.2.5. Поисково-спасательные команды.

1.2.5.1. Для выполнения ПиАСР на каждом аэродроме и в каждом аэропорту создается АСК.

1.2.5.2. АСК состоит из штатных и нештатных формирований.

Из состава сил и средств СПАСОП и/или противопожарных формирований (ППП) формируются штатные пожарно-спасательные подразделения (ПСР).

Нештатные аварийно-спасательные подразделения формируются из работников служб аэропорта, и других организаций, обеспечивающих производственную деятельность аэропорта.

Основные нештатные аварийно-спасательные подразделения формируются из работников подразделений аэропорта (аэродрома), осуществляющих следующие виды обеспечения: МО, ИАО, СО, АО, РТО, ЭСТО, СТ, АБ.

1.2.5.3. Нормативы численности АСК аэропорта (аэродрома) устанавливаются согласно приложению 5.

1.2.5.4. Старшие подразделений и личный состав АСК определяются руководителями соответствующих структурных подразделений аэродрома и аэропорта, и допускаются к проведению ПиАСР ежегодным приказом руководителя авиационной организации.

1.2.5.5. В настоящих правилах наименования нештатных аварийно-спасательных подразделений АСК носит рекомендательный характер, и при необходимости может меняться с учетом наименований подразделений, осуществляющих виды аэропортовой деятельности указанных в пункте 1.2.5.2.

1.2.5.6. ПСР комплектуется спасателями-пожарными из состава СПАСОП (ППП) и предназначен для:

спасания пассажиров и членов экипажа при АП и тушения возникших при этом пожаров;

обеспечение пожарной безопасности при эвакуации ВС;

осуществление в составе НПСГ наземного поиска потерпевшего бедствие ВС и проведения аварийно-спасательных работ;

спасание людей и тушения пожаров на наземных объектах аэропорта, противопожарного обеспечения;

проведение аварийно-спасательных работ при возникновении других видов ЧС на территории аэропорта.

ПСР оснащается:

пожарными аварийно-спасательными автомобилями;

инструментом для вскрытия фюзеляжа;

теплоотражательными костюмами;

средствами защиты органов дыхания;

ножами для перерезания привязных ремней пассажирских кресел;

шанцевым инструментом согласно ведомости комплектации пожарных аварийно-спасательных автомобилей.

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

Численность личного состава подразделения и количество пожарных аварийно-спасательных автомобилей определяется категорией УПЗ ВПП аэродрома.

Определение категории УПЗ аэродрома осуществляется согласно приложению 6.

1.2.5.7. Расчет подразделения, осуществляющего МО, формируется за счет дежурной смены медицинского пункта аэропорта и предназначен для:

оказания медицинской помощи пострадавшим непосредственно на месте АП в безопасной зоне (100 м от места АП с подветренной стороны);

сортировки пострадавших по степени полученных травм;

подготовки и передачи пострадавших, прибывшим расчетам скорой помощи для их отправки в медицинские учреждения;

установление факта гибели пассажиров и членов экипажа.

Инструктивный материал по сортировке пострадавших и медицинский уход за ними осуществляется согласно приложению 7.

Численный состав расчета (МО) определяется установленной категорией УПЗ ВПП аэродрома.

Учитывая специфические особенности структуры служб и участков авиационной организации (аэропорта) в зависимости от складывающейся аварийной обстановки в оказании первой помощи пострадавшим могут быть задействованы другие расчеты АСК, после окончания эвакуации людей из ВС.

Для указанных целей, при необходимости, может привлекаться медицинский персонал взаимодействующих лечебных учреждений органов здравоохранения в соответствии с аварийным планом аэродрома либо аэропорта, утвержденным руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации-эксплуатанта.

1.2.6. Поисково-спасательное оборудование.

1.2.6.1. Подразделение МО оснащается:

санитарным автомобилем;

сумками врача (фельдшера) согласно приложению 11 к АП медобеспечения;

чемоданами-укладками (сумками-укладками) согласно приложению 12 к АП медобеспечения;

автомобилем (фургоном) с необходимым имуществом, укомплектованным согласно приложению 14 к АП медобеспечения.

1.2.6.2. Подразделение формирования, осуществляющего ИАО, предназначено для:

обеспечения открытия основных и аварийных выходов из ВС, потерпевшего бедствие и, при необходимости, проделывания совместно с ПСР дополнительных выходов;

вентиляции салона ВС;

оказания помощи при эвакуации пострадавших из ВС и с места АП;

эвакуации ВС с места АП.

Подразделение ИАО оснащается аварийно-техническим оборудованием согласно инструкции по

эвакуации ВС с летного поля аэродрома утвержденной руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации-эксплуатанта и планом удаления ВС потерявших способность двигаться с летного поля аэродрома утвержденным руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации-эксплуатанта.

1.2.6.3. Подразделение формирования, осуществляющего СО предназначено для:

приема, учета и перевозки пассажиров с места АП;

выгрузки грузов и багажа из ВС и их транспортировки;

оказания помощи в переноске пострадавших на носилках в безопасные места расположения подразделения МО.

Подразделение СО оснащается необходимыми техническими средствами, обеспечивающими выполнение перечисленных выше задач.

1.2.6.4. Подразделение формирования, осуществляющего АО предназначено для:

прокладывания путей к месту АП;

оказания помощи ПСР при эвакуации людей с борта ВС и тушении пожара;

эвакуации ВС с места АП, совместно с подразделением ИАО;

приведения в рабочее состояние летного поля аэродрома;

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

1.2.6.5. Подразделение формирования, осуществляющего РТО предназначено для обеспечения руководителя АСР устойчивой и постоянно действующей двухсторонней радиосвязью с:

органами ОВД, КЦПС ГА;

ОШ;

ПСВС и НПСГ;

подразделениями АСК при их оповещении, подготовке и проведении ПиАСР;

взаимодействующими предприятиями и организациями при оповещении и проведении ПиАСР.

Подразделение РТО оснащается необходимыми средствами радио, телефонной и других видов связи в соответствии с Аварийным планом аэропорта (аэродрома).

1.2.6.6. Подразделение формирования, осуществляющего ЭСТО предназначено для:

обеспечения подразделений АСК устойчивым электропитанием и освещением места АП;

оказания помощи подразделению МО.

1.2.6.7. Подразделение формирования, осуществляющего СТ предназначено для обеспечения подразделений АСК автотранспортными средствами в соответствии с "Табелем подачи спецтранспорта для расчетов АСК" с целью своевременной доставки расчетов к месту АП или месту сбора.

1.2.6.8. Подразделение формирования, осуществляющего обеспечение АБ предназначено для:

оцепление и обозначение места АП;

обеспечение контроля доступа к месту АП;

организации пропуска и сопровождения к месту АП сил и средств взаимодействующих организаций;

обеспечения сохранности багажа, груза и средств объективного контроля ВС;
оказания помощи в проведении ПиАСР подразделениям АСК;
обеспечения контроля за использованием фото и видеоаппаратуры на месте АП;
обеспечения общественного порядка на месте АП.

1.2.6.9. Руководители подразделений АСК обязаны:

знать район ответственности за проведение ПиАСР;
знать личный состав своего подразделения и проводить с ним занятия и тренировки по ПиАСР;

при приеме дежурства, проверять наличие личного состава, а также наличие и исправность аварийно-спасательного оборудования и снаряжения;

о готовности подразделения докладывать руководителю АСР перед началом смены;

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

осуществлять личное руководство действиями своего подразделения на месте АП;

принимать меры к оснащению подразделения средствами и снаряжением, необходимыми для проведения ПиАСР.

1.2.6.10. Старшие расчетов АСК оперативно подчиняются руководителю АСР.

Ответственность за постоянную готовность штатных и нештатных подразделений, входящих в АСК аэродрома либо аэропорта, их оснащенность и укомплектованность, возлагается на руководителя авиационной организации.

Руководитель АСР имеет право привлекать любых других специалистов аэропорта, участие которых необходимо при выполнении аварийно-спасательных мероприятий, а также их специальную автотракторную технику, установки, агрегаты, оборудование и различные материалы.

1.2.6.11. В аэропорту (на аэродроме) для оперативной организации и руководства проведением ПиАСР формируется ОШ.

1.2.6.12. Решение о формировании ОШ и его руководство осуществляет руководитель авиационной организации (старший авиационный начальник аэродрома).

ОШ формируется из числа заместителей руководителя авиационной организации, руководителей структурных подразделений, с включением в его состав представителей органов исполнительной власти, служб и организаций, независимо от форм собственности и ведомственной подчиненности, участвующих в проведении ПиАСР и ликвидации ЧС (по согласованию).

1.2.6.13. Решения и указания ОШ в период проведения ПиАСР являются обязательными для исполнения всеми участниками, задействованными в реализации мероприятий и процедур Аварийного плана аэропорта (аэродрома).

1.2.6.14. Основными задачами ОШ являются:

организация проведения ПиАСР при АП и ЧС природного и техногенного характера;
управление и координация действий сил и средств, участвующих в проведении ПиАСР;
контроль за проведением ПиАСР;
взаимодействия с комиссией по расследованию АП после окончания ПиАСР.

1.2.6.15. Для проведения поиска и спасания пассажиров и членов экипажа ВС, потерпевших бедствие,

в районе ответственности аэропорта, когда их местоположение неизвестно, из состава аварийно-спасательных расчетов АСК формируется НПСГ.

1.2.6.16. НПСГ предназначена для проведения наземного поиска с целью обнаружения ВС, потерпевшего бедствие, оказания первой медицинской помощи и эвакуацию пострадавших с места АП.

Руководитель НПСГ назначается приказом руководителя авиационной организации.

Обязанности руководителя и членов НПСГ определяются согласно приложению 7.

Ответственность за подготовку, комплектование НПСГ и готовность к проведению ПиАСР в установленные сроки возлагается на начальника СПАСОП.

НПСГ оснащается:

транспортным средством повышенной проходимости, предназначенным для проведения ПиАСР и доставки аварийно-спасательного снаряжения, оборудованным радиостанциями ОВЧ диапазона;

ПКП, оборудованным средствами связи ОВЧ диапазона с СКП, КЦПС ГА, ДПА, ПА, экипажем ВС, потерпевшим бедствие, громкоговорящей установкой;

поисковыми и аварийно-спасательными средствами согласно приложению 8;

медицинским имуществом согласно приложению 8.

1.2.6.17. На аэродроме и в аэропорту разрабатывается план дежурства ПиАССС, в котором указывается сменный руководитель АСР, состав дежурных ПиАССС аэропорта на смену, в том числе состав подразделений АСК, НПСГ, исправность имеющихся средств связи и оповещения, количество и тип спецтранспорта, предусмотренного для привлечения к выполнению ПиАСР.

План дежурства ПиАССС на предстоящую смену, составляется начальником СПАСОП или другим уполномоченным лицом (сменным руководителем АСР), и предоставляется в КЦПС ГА.

1.2.6.18. КЦПС ГА готовит сводный план дежурств ПиАССС авиационных организаций гражданской авиации Республики Беларусь.

1.2.6.19. В КЦПС ГА ведется карта обстановки по ПАСОП на территории Республики Беларусь. На карту наносятся сведения о ПиАССС, выделенных на предстоящие сутки.

ГЛАВА 2

СОТРУДНИЧЕСТВО ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ, ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ

§ 1. Сотрудничество государств <*>

2.1.1. Сотрудничество государств при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляется в соответствии со статьей 92 "Сотрудничество с иностранными государствами при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ" Воздушного кодекса Республики Беларусь, а также в соответствии с актами законодательства и международными договорами Республики Беларусь.

<*> Поисково-спасательное обеспечение полетов ВС Республики Беларусь по международным воздушным трассам и иностранных ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь осуществляется в соответствии со статьей 25 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в г. Чикаго 7 декабря 1944 года. Для оказания необходимой помощи иностранным ВС, потерпевшим бедствие на территории Республики Беларусь, могут допускаться:

поисково-спасательные силы и средства других государств;

владельцы и эксплуатанты ВС;

сотрудники национальных авиационных администраций государства, в котором зарегистрировано ВС для исполнения ими служебных обязанностей, связанных с расследованием АП.

Порядок допуска определяется в международных договорах.

§ 2. Сотрудничество с другими службами

2.2.1. СПАСОП принимает меры для того, чтобы ВС, местные силы 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.

2.2.2. СПАСОП обеспечивает тесную координацию действий привлекаемых сил и средств в обеспечении эффективной реализации поисково-спасательных мероприятий.

2.2.3. СПАСОП принимает меры для сотрудничества с органами, ответственными за расследование авиационных происшествий и органами, ответственными за оказание помощи пострадавшим.

2.2.4. Сотрудничество с другими службами при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляется согласно приложению 9.

§ 3. Распространение информации и организация аварийного оповещения

2.3.1. Национальная авиационная администрация через службу аэронавигационной информации публикует и распространяет всю необходимую информацию об условиях допуска поисково-спасательных команд других государств на территорию Республики Беларусь, либо включает такую информацию в договоренности по вопросам организации взаимодействия при осуществлении ПиАСР.

2.3.2. Аварийное оповещение предоставляется всем ВС, находящимся в воздушном пространстве Минского РПИ.

Аварийное оповещение предоставляют органы ОВД и КЦПС ГА.

2.3.3. Аварийное оповещение предоставляется в случаях, когда от экипажа ВС получено сообщение о возникновении аварийной обстановки на борту ВС, либо если органом ОВД определено аварийное положение.

2.3.4. Аварийное оповещение предусматривает:

сбор органами ОВД информации, относящейся к аварийной обстановке;

определение аварийной стадии;

передачу информации в КЦПС ГА;

оповещение взаимодействующих органов ОВД, органов, участвующих в организации поиска и спасания, о ВС, находящихся в аварийном положении;

оказание всесторонней помощи экипажам ВС, находящимся в аварийном положении.

2.3.5. Орган, предоставляющий аварийное оповещение:

осуществляет сбор информации о ВС, находящемся в аварийном положении, используя все имеющиеся средства и передачу полученной информации взаимодействующим органам в соответствии со схемой аварийного оповещения;

информирует смежные органы ОВД по маршруту полета о возникновении аварийной обстановки и объявленной аварийной стадии;

при необходимости запрашивает информацию у смежных органов ОВД;

осуществляет помощь ПСВС участвующим в ПиАСР;

вводит и отменяет аварийную стадию в зависимости от складывающейся аварийной обстановки.

2.3.6. Организация сбора информации, имеющей отношение к аварийной обстановке, возлагается на руководителя полетов, в районе ответственности которого находится ВС, и инженера КЦПС ГА.

2.3.7. Органы ОВД являются основными пунктами сбора полетной информации, относящейся к аварийной обстановке.

2.3.8. На аэродромах и посадочных площадках ГА, на которых отсутствуют органы ОВД, сбор и передачу информации осуществляет командир ВС либо назначенное пользователем ВП лицо, ответственное за организацию полетов на этом аэродроме (посадочной площадке).

2.3.9. Развитие аварийной обстановки характеризуется следующими аварийными стадиями: "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", "ТРЕВОГА", "БЕДСТВИЕ".

2.3.10. В зависимости от складывающейся ситуации руководитель полетов и/или инженер КЦПС ГА, в зависимости от того, кто первый получил информацию, определяет стадию аварийной обстановки и предпринимает соответствующие действия.

Если информация, касающаяся ВС, находящихся в аварийной обстановке, получена не от органов обслуживания воздушного движения, а из других источников, то КЦПС ГА определяет, какой аварийной стадии соответствует данная обстановка и принимает соответствующие меры.

2.3.11. Стадия "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ" объявляется в тех случаях, когда возникают сомнения относительно безопасности ВС либо находящихся на его борту лиц, а именно когда:

органом ОВД установлен факт потери радиосвязи с ВС, находящимся в зоне ответственности органа ОВД (установлен код ответчика вторичной локации "7600");

ВС, которому не предоставлялось диспетчерское обслуживание, не вышло на связь в течении 30 мин после расчетного времени прибытия (посадки), прохода пункта обязательного донесения, основной точки;

ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не мешает в обычных условиях совершить безопасную посадку;

возникают сомнения относительно безопасности ВС либо находящихся на его борту лиц (получено аварийное сообщение по системе КОСПАС-САРСАТ о работе ELT; получено сообщение о попытке ослепления лучом лазера членов экипажа ВС; выкатывание ВС за пределы искусственного покрытия аэродрома; разлив топлива; столкновение с препятствиями на земле, при выполнении руления (буксировки); потеря возможности самостоятельного движения по летному полю аэродрома и др.).

На этой стадии может быть начат поиск с помощью средств связи.

2.3.12. Стадия "ТРЕВОГА" объявляется в тех случаях, когда:

после наступления стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ" по всем имеющимся средствам связи и источникам не удалось получить сведения о ВС;

ВС, получившее диспетчерское разрешение на посадку, в течение 5 мин не произвело посадку и связь с данным ВС отсутствует;

ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основание полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию (декларирование аварийной ситуации на борту ВС, передан сигнал срочности "PAN-PAN");

известно или предполагается, что ВС является объектом незаконного вмешательства (установлен код ответчика вторичной локации "7500").

Со стадией "ТРЕВОГА" обычно связаны опасения, но не существует какой-либо известной угрозы, требующей незамедлительных действий.

В отношении не прибывших в расчетное время ВС вопрос о стадии "ТРЕВОГА" может рассматриваться в тех случаях, когда и в дальнейшем не поступает никакой информации о местоположении ВС.

2.3.13. Стадия "БЕДСТВИЕ" объявляется в тех случаях, когда:

после наступления стадии "ТРЕВОГА" безуспешные попытки установить связь с ВС и получить

информацию о его местоположении указывают на вероятность того, что ВС терпит бедствие;

по докладу экипажа для выполнения посадки на аэродроме топлива на борту ВС недостаточно;

получена информация от экипажа ВС, указывающая на то, что эксплуатационное состояние ВС ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка и передан сигнал "Терплю бедствие" ("MAYDAY", "SOS", установлен код ответчика вторичной локации "7700");

экипаж ВС доложил о намерении выполнить или выполняет вынужденную посадку вне аэродрома;

из других источников стало известно о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие;

авиационное происшествие на территории аэропорта или в районе его ответственности произошло внезапно и требуется оказание немедленной помощи пассажирам и членам экипажа ВС;

в результате визуального наблюдения или наведения по сигналам ELT случайно обнаружено место аварийной посадки или падения ВС.

2.3.14. При возникновении аварийной обстановки, требующей предоставления ВС аварийного оповещения, РП органа ОВД, в районе ответственности которого находится указанное ВС, определяет, какой стадии соответствует данная обстановка, объявляет соответствующую аварийную стадию, доводит поступившую информацию до заинтересованных в соответствии со схемами аварийного оповещения и разработанными инструкциями.

2.3.15. Если информация, касающаяся ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, получена дежурным инженером КЦПС ГА не от органов ОВД, то инженер КЦПС ГА немедленно доводит полученную информацию до РП, в районе ответственности которого находится ВС, и действует в соответствии с Аварийным планом КЦПС ГА.

2.3.16. Должностное лицо, принявшее решение об объявлении аварийной стадии, включает в сообщение и доводит до заинтересованных в соответствии со схемой аварийного оповещения следующую информацию:

аварийная стадия;

опознавательный индекс (номер рейса, позывной, регистрационный номер) и тип ВС;

краткое описание аварийной ситуации;

последнее достоверно зафиксированное местоположение ВС;

время последнего сеанса связи;

иные достоверные сведения о ВС, находящемся в аварийном положении, известные органу ОВД.

Отсутствие каких-либо сведений не должно быть основанием для задержки в передаче информации.

В дальнейшем РП, в зоне ответственности которого находится ВС в аварийном положении, организует сбор дополнительной информации об этом ВС и при ее наличии передает эту информацию в КЦПС ГА.

2.3.17. При принятии решения экипажем ВС, находящегося в аварийном положении, на осуществление посадки на аэродроме ГА Республики Беларусь руководитель полетов МРДЦ, получивший такую информацию, передает ее в КЦПС ГА и РП аэродрома планируемой посадки.

2.3.18. При возникновении аварийной ситуации, РП аэродрома планируемой посадки определяет какой стадии соответствует данная обстановка и осуществляет оповещение расчетов АСК, должностных лиц и взаимодействующих организаций, в соответствии со схемами оповещения Аварийного плана аэропорта, путем объявления следующих аварийных сигналов.

2.3.18.1. При аварийных ситуациях с ВС:

а) "ГОТОВНОСТЬ" - код "Синий", "Зеленый" (соответствует аварийной стадии

"НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ").

Сигнал объявляется, когда:

известно, что ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку;

авиационный инцидент с ВС произошел на земле;

б) "ТРЕВОГА" - код "Синий", "Набат" (соответствует аварийной стадии "ТРЕВОГА").

Сигнал объявляется, когда:

известно, что ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к авиационному происшествию (декларирование аварийной ситуации на борту ВС, передан сигнал срочности "PAN-PAN");

известно или предполагается, что ВС является объектом незаконного вмешательства (установлен код ответчика вторичной локации "7500");

в) "БЕДСТВИЕ" - код "Синий", "Красный", "Желтый" (соответствует аварийной стадии "БЕДСТВИЕ").

Сигнал объявляется, когда:

экипажем ВС передан сигнал "Терплю бедствие" ("MAYDAY", "SOS", установлен код ответчика вторичной локации "7700");

авиационное происшествие на территории аэропорта или в районе его ответственности произошло внезапно и требуется оказание немедленной помощи пассажирам и членам экипажа ВС.

2.3.18.2. При аварийных ситуациях, не связанных с ВС объявляется сигнал "ТРЕВОГА" с кодовым словом "Пожар", "Диверсия" или "Стихия".

2.3.18.3. При отмене аварийного сигнала оповещения на аэродроме, РП аэродрома объявляет сигнал "ОТБОЙ".

2.3.19. Сигналы оповещения на аэродроме, РП аэродрома объявляет самостоятельно либо по указанию руководства национальной авиационной администрации или старшего авиационного начальника аэродрома.

2.3.20. Оповещение расчетов АСК и должностных лиц при объявлении сигнала "ГОТОВНОСТЬ", "ТРЕВОГА", "БЕДСТВИЕ" или "ОТБОЙ" осуществляется по соответствующей системе аварийного оповещения, установленной на аэродроме, в соответствии со схемами оповещения, и/или путем подачи звукового сигнала сирены два раза по 5 секунд с интервалом между сигналами 5 секунд.

2.3.21. При объявлении на аэродроме сигналов оповещения "ГОТОВНОСТЬ", "ТРЕВОГА" или "БЕДСТВИЕ", в аварийных ситуациях, связанных с ВС, РП аэродрома передает следующую информацию:

код аварийной ситуации;

тип ВС и номер рейса;

характер аварийной ситуации;

магнитный курс посадки;

место сбора АСК (если оно отличается от установленного Аварийным планом аэропорта);

количество пассажиров на борту ВС (при наличии информации);

наличие опасных грузов (при наличии информации).

2.3.22. При объявлении сигнала оповещения "ТРЕВОГА", в аварийных ситуациях, не связанных с ВС, РП аэродрома передает следующую информацию:

код аварийной ситуации;

характер аварийной ситуации;

место сбора АСК (если оно отличается от установленного Аварийным планом аэропорта);

другую известную информацию, в зависимости от обстановки.

2.3.23. Отсутствие какой-либо информации о происшедшем не должно быть основанием для задержки в передачи информации об аварийной обстановке.

2.3.24. Время от момента получения информации об аварийной ситуации и до момента начала оповещения расчетов АСК не должно превышать 25 секунд.

2.3.25. Вызов сил и средств взаимодействующих организаций осуществляется по указанию руководителя АСР.

2.3.26. Ответственность за оповещение РОГУ при проведении ПиАСР возлагается на КЦПС ГА.

2.3.27. Ответственность за оповещение взаимодействующих областных или городских подразделений, участвующих в проведении ПиАСР, возлагается на соответствующих должностных лиц аэропорта (аэродрома).

2.3.28. Состав и порядок действий сил и средств, привлекаемых к проведению ПиАСР в аэропорту и в районе его ответственности, определяется Аварийным планом аэропорта.

2.3.29. Информация о возникновении аварийной обстановки, за исключением АНВ в деятельность ГА, при необходимости предоставляется другим находящимся вблизи ВС.

2.3.30. КЦПС ГА, получив информацию о нахождении ВС в аварийном положении, осуществляет оповещение в зависимости от аварийной стадии или сигнала и далее действует в соответствии с Аварийным планом КЦПС ГА.

2.3.31. КЦПС ГА организуется прием информации из центра Международной системы КОСПАС-САРСАТ и доведение ее до заинтересованных.

2.3.32. Информирование руководства национальной авиационной администрации о нахождении ВС в аварийном положении и эксплуатанта ВС, возлагается на начальника смены ЦКОП.

2.3.33. Для повышения эффективности аварийного оповещения органы ОВД и КЦПС ГА имеют право запрашивать помощь смежных КЦПС ГА и органов ОВД, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная информация, и/или предоставлять запрашиваемую информацию этим органам.

2.3.34. После отмены аварийной стадии КЦПС ГА отправляет уведомление, касающееся аварийного оповещения, в адреса и по форме в соответствии с Аварийным планом КЦПС ГА.

2.3.35. Время готовности АСК, НПСГ - согласно приложению 10.

ГЛАВА 3

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОДГОТОВКЕ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

§ 1. Планирование мероприятий по поиску и спасанию

3.1.1. Организация ПАСОП ГА предусматривает планирование мероприятий по поиску и спасанию.

Планы мероприятий по поиску и спасанию должны предусматривать:

подготовительные мероприятия к действиям в аварийной ситуации;

действия во время аварийной ситуации;

вспомогательные операции и подготовку документации после аварийной ситуации.

3.1.2. КЦПС ГА разрабатывает план действий дежурной смены (далее - Аварийный план КЦПС ГА) при получении информации о ВС, находящемся в аварийной обстановке на всех аварийных стадиях ("НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", "ТРЕВОГА" и "БЕДСТВИЕ").

Аварийный план КЦПС ГА содержит следующие данные:

порядок действий в режиме повседневной деятельности;

порядок действий при объявлении стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ";

порядок действий при объявлении стадии "ТРЕВОГА";

порядок действий при объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда ВС находится в полете;

порядок действий при объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло в районе ответственности гражданского аэродрома, и местоположение ВС известно;

порядок действий при объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло в районе ответственности гражданского аэродрома, и местоположение ВС неизвестно;

порядок действий при объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло вне района ответственности гражданского аэродрома, и местоположение ВС известно;

порядок действий при объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП вне района ответственности гражданского аэродрома, и местоположение ВС неизвестно.

3.1.3. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту представляет собой процесс подготовки аэропорта на случай возникновения аварийных ситуаций на территории аэропорта и в районе его ответственности за проведение ПИАСР.

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 ВС.

3.1.4. Авиационная организация, являющаяся главным юридическим лицом аэропорта (эксплуатантом аэродрома) разрабатывает план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту (далее - Аварийный план аэропорта) с учетом полетов ВС и других видов деятельности в аэропорту.

Аварийный план аэропорта (аэродрома) разрабатывается согласно приложению 11.

3.1.5. Аварийный план аэропорта (аэродрома) предусматривает координацию действий, предпринимаемых при возникновении аварийной обстановки в аэропорту и районе его ответственности.

3.1.6. В аэропорту (на аэродроме) могут иметь место следующие различные типы аварийных ситуаций:

3.1.6.1. Аварийные ситуации с ВС:

а) АП в аэропорту.

К этой ситуации относятся АП на территории аэропорта с человеческими жертвами и без человеческих жертв, а также серьезные инциденты с ВС на земле с угрозой для жизни людей;

б) АП за пределами аэропорта.

К этой ситуации относятся АП с человеческими жертвами и без человеческих жертв, а также серьезные инциденты с ВС с угрозой для жизни людей на территории, определенной границами района ответственности авиационной организации за проведение ПИАСР;

в) АИ в полете.

К этой ситуации относятся, авиационные инциденты с ВС в полете, связанные с отклонениями от нормального функционирования ВС, вызванных отказами авиационной техники, нарушениями в ее эксплуатации и обслуживании или воздействиями внешней среды, которые могут привести к неблагоприятным последствиям для пассажиров, экипажа и ВС и оказать существенное влияние на безопасное завершение полета;

г) АИ на земле.

К этой ситуации относятся инциденты с ВС на земле без угрозы для жизни людей, в результате которых ВС стало или может стать помехой для безопасного функционирования аэропортовой деятельности (выкатывание ВС за пределы искусственного покрытия аэродрома, столкновение с препятствиями на земле, при выполнении руления (буксировки); потеря возможности самостоятельного движения по летному полю аэродрома и др.);

д) угроза применения взрывных устройств на ВС.

К этой ситуации относятся инциденты связанные с угрозой применения взрывного устройства на борту ВС в полете и на земле;

е) захват ВС.

К этой ситуации относятся инциденты, связанные с незаконным захватом ВС в полете и на земле.

3.1.6.2. Аварийные ситуации, не связанные с ВС:

а) пожары в зданиях и сооружениях.

К этой ситуации относятся пожары в любых зданиях и сооружениях, имеющих отношения к функционированию аэропорта и сторонних организаций, расположенных на его территории;

б) угроза применения взрывных устройств.

К этой ситуации относятся случаи угрозы применения взрывного устройства на наземном объекте аэропорта (аэродрома) или сторонних организаций на его территории;

в) стихийное (техногенное) бедствие.

К этой ситуации относятся последствия бедствия стихийного или техногенного характера, требующие неотложного проведения аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома (аэропорта).

3.1.7. Аварийные ситуации с ВС, при которых может потребоваться участие различных служб аэропорта, подразделяются на следующие категории:

а) "авиационное происшествие" - АП, имевшее место в аэропорту или его окрестностях;

б) "общая тревога" - объявляется, когда известно, что ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, такие неисправности, которые могут привести к АП;

в) "местная аварийная готовность" - объявляется, когда известно, что ВС, идущее на посадку, имеет, или есть основания полагать, что оно имеет, определенную неисправность, которая, однако, не помешает в обычных условиях совершить безопасную посадку.

3.1.8. В целях идентификации возникновения аварийной обстановки в аэропорту принято кодирование аварийных ситуаций, согласно приложению 11.

3.1.9. Аварийный план аэропорта (аэродрома) должен предусматривать координацию действий, предпринимаемых при возникновении ЧС в области общественного здравоохранения касающихся повышенного риска распространения пассажирами или грузами, серьезного инфекционного заболевания в международном масштабе, посредством воздушного транспорта и вспышки эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного персонала.

3.1.10. Аварийный план аэропорта (аэродрома) обеспечивает координацию действий или участие всех существующих органов, которые, по мнению соответствующего компетентного органа, могут оказать помощь при возникновении аварийной ситуации.

3.1.11. Аварийный план аэропорта (аэродрома) должен предусматривать необходимое сотрудничество и координацию с КЦПС ГА.

3.1.12. Аварийный план аэропорта (аэродрома) должен включать следующие разделы:

а) виды аварийных ситуаций, для которых составляется план мероприятий;

б) органы, участие которых предусмотрено в плане;

в) ответственность и роль каждого органа, аварийный оперативный центр и командный пункт для всех видов аварийной обстановки;

г) информацию о фамилиях и номерах телефонов сотрудников или лиц, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;

д) карту аэродрома и его окрестностей с нанесенной сеткой координат.

3.1.13. Аварийным планом аэропорта (аэродрома) предусматривается учет аспектов человеческого фактора в целях обеспечения оптимизации действий всех имеющихся служб в аварийной обстановке.

Обучение персонала авиационной организации в области человеческого фактора необходимо проводить согласно приложению 12.

3.1.14. В Аварийном плане аэропорта (аэродрома) устанавливается порядок периодической проверки действий должностных лиц на соответствие установленным требованиям и анализа результатов с целью повышения его эффективности.

3.1.15. Аварийный план аэропорта (аэродрома) следует проверять путем отработки:

а) полномасштабных действий на случай аварийной обстановки на аэродроме через промежутки времени, не превышающие два года, и отдельных мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме в промежуточный период для устранения любых недостатков, вскрытых в ходе отработки полномасштабных действий; или

б) серии модульных испытаний, начинающихся в первом году и завершающихся полномасштабными действиями на случай аварийной обстановки на аэродроме, проводимыми через промежутки времени, не превышающие три года, и затем анализировать, или после ликвидации фактической аварийной ситуации, в целях устранения любых недостатков, обнаруженных при отработке действий или при ликвидации фактической аварийной ситуации.

3.1.16. Цель отработки полномасштабных действий заключается в обеспечении соответствия Аварийного плана аэропорта (аэродрома) требованиям к ликвидации различных типов аварийных ситуаций. Цель отработки отдельных мероприятий заключается в обеспечении эффективности ответных действий определенных участвующих органов и компонентов плана, например, системы связи. Цель проведения модульных испытаний заключается в том, чтобы обеспечить концентрацию усилий на конкретных элементах действующих планов на случай аварийной обстановки.

В случае возникновения аварийной обстановки в аэропорту (на аэродроме) необходимо действовать в соответствии с инструкцией, указанной в приложении 13.

3.1.17. Аварийным планом аэропорта (аэродрома) предусматривается оперативное задействование соответствующих специальных спасательных служб и координация действий с ними в целях проведения ПиАСР в тех случаях, когда аэродром расположен вблизи водоемов и/или заболоченной местности, над которыми выполняется значительная часть взлетов и посадок.

3.1.17.1. Для аэродромов, расположенных вблизи водоемов и/или заболоченной местности или в труднодоступных районах, в Аварийном плане аэропорта (аэродрома) следует предусматривать определение, проверку и оценку на регулярной основе заранее установленного времени развертывания

специальных спасательных служб.

3.1.17.2. Следует провести оценку зон захода на посадку и вылета в пределах 1000 метров от порога ВПП с целью определить существующие возможности развертывания АСК.

3.1.18. Неотъемлемой частью Аварийного плана аэропорта (аэродрома) является оперативный план по тушению пожара на ВС в аэропорту (далее - Оперативный план), разработанный с учетом типов ВС, выполняющих полеты на данном аэродроме.

Оперативный план должен содержать следующие основные разделы:

расчет сил и средств для тушения пожаров на ВС;

рекомендации по тушению пожаров на ВС;

схемы тушения пожаров на ВС.

3.1.19. Общая структура оперативного плана по тушению пожаров на ВС на аэродроме и в аэропорту должна быть сформирована согласно приложению 14.

3.1.20. Эксплуатант ВС разрабатывает план мероприятий на случай аварийной ситуации с собственным ВС, который должен быть скоординирован с Аварийным планом аэропорта и содержать:

порядок сообщения об аварийной ситуации с ВС;

обязанности руководства и сотрудников авиакомпании и их действия на случай аварийной обстановки в аэропорту;

мероприятия по приему эвакуированных пассажиров;

порядок координации действий с другими эксплуатантами, базирующимися на данном аэродроме, по оказанию взаимопомощи;

мероприятия по эвакуации ВС или его частей с места происшествия.

3.1.21. Планирование мероприятий на случай аварийной ситуации с собственным ВС распространяется на все ВС, эксплуатируемые в авиакомпании.

Инструктивный материал по действиям эксплуатанта ВС после АП содержится в приложении 15.

3.1.22. Для обеспечения поиска и спасания ВС терпящих или потерпевших бедствие организуется дежурство:

органов ОВД;

персонала смены КЦПС ГА;

СПАСОП авиационных организаций, в соответствии с регламентом работы;

персонала служб, расчеты которых входят в АСК, НПСГ;

радиотехнических средств и соответствующего персонала служб радиотехнического обеспечения полетов.

3.1.23. Обломки.

3.1.23.1. После того как будет закончено расследование происшествия, следует принимать меры к удалению, ликвидации и нанесению на карту обломков ВС, упавших в результате АП, которое имело место в пределах территории Республики Беларусь или, если это происшествие имело место в открытом море 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 ПиАСР.

§ 2. Обучение и повышение квалификации

3.2.1. Специалисты служб поиска и спасания, в обязанности которых входит выполнение мероприятий по поиску и спасанию пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Беларусь, проходят подготовку, переподготовку и повышение квалификации для проведения ПиАСР в учреждениях образования Республики Беларусь, иных организациях системы образования Республики Беларусь, а также в иностранных организациях, имеющих соответствующий международный (иностраный) сертификат, признанный Национальной авиационной администрацией Республики Беларусь.

3.2.2. Организация обучения, повышения квалификации и специальной подготовки специалистов служб поиска и спасания, возлагается на руководителей авиационных организаций-эксплуатантов аэродромов и аэропортов.

3.2.3. Руководители и специалисты СПАСОП, КЦПС ГА, руководители АСР, должны не реже одного раза в три года проходить соответствующие курсы повышения квалификации в учреждениях образования, имеющих сертификат на право проведения подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационного персонала ГА.

Руководители и специалисты СПАСОП, КЦПС ГА, руководители АСР, не прошедшие повышение квалификации в учреждениях образования, сертифицированных на право оказания образовательных услуг в области ГА и не имеющие соответствующих документов о дополнительном образовании взрослых к выполнению ПиАСР не допускаются.

3.2.4. Подготовка и допуск к самостоятельной работе специалистов КЦПС ГА.

3.2.4.1. Перед допуском к самостоятельной работе вновь принятые кандидаты для работы в качестве специалистов КЦПС ГА проходят теоретическую подготовку и стажировку на рабочем месте.

3.2.4.2. Ответственность за организацию теоретической подготовки кандидатов и специалистов КЦПС ГА, их стажировки на рабочих местах и допуска к самостоятельной работе на рабочих местах возлагается на руководителя авиационной организации.

3.2.4.3. Теоретическая подготовка кандидатов для работы в качестве специалистов КЦПС ГА проводится по специальным утвержденным программам подготовки, при этом особое внимание уделяется изучению автоматизированных систем, имеющихся в эксплуатации.

3.2.4.4. Как правило, руководство стажировкой кандидатов и специалистов КЦПС ГА возлагается на начальника КЦПС ГА, или на наиболее опытных работников из числа персонала КЦПС ГА.

3.2.4.5. Сроки стажировки кандидатов и специалистов КЦПС ГА определяются в зависимости от уровня их подготовки.

Стажировка проводится по плану, утвержденному руководителем КЦПС ГА.

3.2.4.6. По окончании стажировки квалификационная комиссия, назначенная руководителем авиационной организации, проверяет знания и практические навыки стажера и определяет возможность допуска к самостоятельной работе.

Результаты проверки знаний оформляются протоколом заседания квалификационной комиссии.

Допуск кандидатов и специалистов КЦПС ГА к самостоятельной работе оформляется приказом руководителя авиационной организации.

3.2.5. Подготовка экипажей к действиям в аварийной ситуации на борту воздушного судна и выживанию в случае возникновения АП должна осуществляться на всех этапах профессиональной подготовки летного состава в соответствии с соответствующей программой.

3.2.5.1. Эксплуатант ежегодно разрабатывает план по аварийно-спасательной подготовке экипажей ВС и план-график прохождения аварийно-спасательной подготовки в учреждениях образования, сертифицированных на право оказания образовательных услуг в области гражданской авиации.

3.2.5.2. Документы о дополнительном образовании взрослых на предмет прохождения

аварийно-спасательной подготовки хранятся в личных делах.

Ежегодная аварийно-спасательная подготовка каждого члена экипажа оформляется заданием на тренировку, которое хранится в личных делах.

3.2.5.3. Пассажиры ВС перед полетом должны быть проинструктированы относительно правил поведения в случае возникновения аварийной ситуации в полете и использования аварийно-спасательных средств на ВС.

3.2.5.4. Командир ВС отвечает за подготовку экипажа и инструктаж пассажиров относительно действий в случае возникновения аварийной ситуации в полете.

§ 3. Сертификация и контроль

3.3.1. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов, и противопожарное обеспечение подлежит сертификации как вид аэропортовой деятельности.

3.3.1.1. Сертификация осуществляется в соответствии с авиационными правилами "Государственная регистрация и сертификация аэродромов гражданской авиации и сертификация аэропортовой деятельности в Республике Беларусь", утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 июня 2010 г. N 49.

3.3.2. Сезонные проверки служб поиска и спасания авиационных организаций ГА осуществляются в соответствии с Авиационными правилами по подготовке авиационных организаций гражданской авиации Республики Беларусь к работе в осенне-зимний и весенне-летний период, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 октября 2008 г. N 100.

3.3.3. Проверки служб поиска и спасания авиационных организаций ГА независимо от форм собственности по вопросам поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Беларусь осуществляется инспекторскими органами по безопасности полетов ГА.

ГЛАВА 4 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

§ 1. Организация приема и передачи информации о бедствии

4.1.1. ВС терпящим бедствие, признается ВС, жизни и (или) здоровью пассажиров и членов экипажа которого угрожает непосредственная опасность либо с которым потеряна связь и его местонахождение неизвестно.

4.1.2. ВС потерпевшим бедствие, признается ВС, разрушенное или получившее серьезное повреждение на стоянке (перроне), при рулении, взлете, полете или посадке, а также ВС, осуществившее вынужденную посадку вне аэродрома (вертодрома), посадочной площадки.

4.1.3. ВС терпящее или потерпевшее бедствие (за исключением беспилотного летательного аппарата), подлежит немедленному поиску и спасанию.

4.1.4. Для своевременного обнаружения ВС, терпящих или потерпевших бедствие, и оказания помощи пассажирам и членам их экипажей применяются единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности.

4.1.4.1. Сигнал бедствия передается:

радиотелеграфом - "SOS";

радиотелефоном (открытым текстом) - "MAYDAY" ("Терплю бедствие");

установлением кода "7700" в режиме А, при наличии приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора.

Сигнал бедствия "MAYDAY" используется для указания на то, что ВС находится в аварийной ситуации и просит о немедленной помощи.

Он обладает приоритетом по отношению ко всем другим сообщениям.

4.1.4.2. Сигнал срочности передается:

радиотелеграфом - буквами "XXX";

радиотелефоном - словом "PAN-PAN".

Сигнал срочности "PAN-PAN" используется в тех случаях, когда безопасность ВС находится под угрозой или возникает небезопасная ситуация, которая, в конечном счете, может привести к необходимости оказания помощи.

Он обладает приоритетом по отношению ко всем сообщениям, кроме сигналов бедствия.

4.1.4.3. Сигнал предупреждения об опасности передается:

радиотелеграфом - буквами "TTT";

радиотелефоном - словом "SECURITY".

Сигнал "SECURITY" используется для сообщений, относящихся к безопасности навигации или содержащих важные метеорологические предупреждения.

4.1.5. Любые сообщения, начинающиеся одним из этих сигналов, обладают приоритетом по отношению к обычным сообщениям.

Все сигналы повторяются три раза в начале сообщения.

Экипажи ВС и органы ОВД, принявшие сигнал бедствия, срочности или предупреждения об опасности должны оставаться на приеме, прекратить (ограничить) радиопередачи на этом канале и по возможности оказать помощь экипажу ВС передавшему сигнал.

4.1.6. Экипаж ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, должен подавать при возможности соответствующие сигналы бедствия, срочности или предупреждения об опасности с использованием средств радиосвязи на аварийных радиочастотах, установленных в соответствии со статьей 89 "Сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности" Воздушного кодекса Республики Беларусь.

При выполнении международных полетов ВС, сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности дублируются на международной радиочастоте, присвоенной (назначенной) для подачи этих сигналов.

4.1.7. Если ВС, находящемуся в полете, грозит опасность или если ВС терпит либо потерпело бедствие, командир ВС принимает меры к сохранению жизни и здоровья людей.

При возникновении на борту ВС аварийной ситуации, угрожающей безопасности полета, командир ВС подает сигнал бедствия согласно приложению 14 к Авиационным правилам организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 сентября 2006 г. N 37.

4.1.8. Сигнал бедствия передается на рабочей частоте связи органа ОВД, а также на международной аварийной частоте 121,5 МГц в радиотелефонном режиме.

В целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам ВС, терпящих бедствие, органом ОВД и КЦПС ГА организуется круглосуточное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

Сигналы срочности передаются только на частотах связи органа ОВД.

4.1.9. Командир ВС, принявший сигнал бедствия, сообщает об этом органу ОВД и продолжает следить за передачей информации на этой частоте радиосвязи.

Передача сообщений с других ВС на частоте радиосвязи с ВС, терпящим или потерпевшим бедствие, не вызываемых крайней необходимостью, может быть временно прекращена до особого указания органа ОВД.

Если в результате мер, принятых экипажем по предотвращению бедствия, у него возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома пункта назначения, командир ВС сообщает об этом органу ОВД.

Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир ВС информирует орган ОВД, предупреждает всех членов экипажа, дает указания о порядке их дальнейших действий и информирует пассажиров.

Второй пилот (штурман) обязан сообщить всем членам экипажа местоположение ВС, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водным пространством - направление и расстояние до берега.

При выполнении вынужденной посадки экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой).

Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, и аварийный приводной передатчик (ELT) должны быть постоянно включенными.

4.1.10. Командир ВС при обнаружении терпящего бедствие ВС или надводного судна:

ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие;

принимает меры, которые могут облегчить определение местоположения ВС или надводного судна, терпящего бедствие, при отсутствии этих данных у соответствующего органа ОВД;

сообщает органу ОВД по возможности:

тип, опознавательные знаки и состояние ВС или надводного судна, терпящего бедствие;

его местоположение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество обнаруженных людей;

факт покидания людьми ВС или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

4.1.11. Командир ВС, первым обнаруживший терпящее бедствие ВС или надводное судно, руководит действиями всех других прибывающих ВС до прибытия на место происшествия первого поисково-спасательного ВС или спасательного надводного средства.

Если невозможно установить радиосвязь с ВС или надводным судном, терпящим бедствие, командир ВС использует сигналы согласно приложению 16.

Если экипажу ВС необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или наземным спасательным командам, и при этом двусторонняя связь отсутствует, экипаж сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления непосредственной связи или передает информацию с помощью сбрасывания выпелла.

Если подается сигнал с земли, экипаж ВС подтверждает, понял или не понял этот сигнал, используя средства, описанные в настоящем пункте, а если это практически неосуществимо - с помощью сигналов согласно приложению 16.

4.1.12. Если командир ВС принял сигнал бедствия и (или) сообщение о бедствии или другую информацию, он:

фиксирует местоположение ВС, терпящего бедствие;

определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;

информирует соответствующий орган ОВД о приеме по радио сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения.

4.1.13. Диспетчер соответствующего органа ОВД, получив сигнал бедствия или другую информацию от ВС, терпящего бедствие:

передает подтверждение экипажу о приеме сигнала бедствия;

немедленно докладывает об этом РП (старшему диспетчеру);

определяет местонахождение ВС, терпящего бедствие;

контролирует полет ВС;

оказывает экипажу ВС, терпящему бедствие, помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами.

4.1.14. Диспетчер ОВД обязан поддерживать постоянную радиосвязь с экипажами ВС, выполняющими ПиАСР в его районе (зоне) ответственности.

Район, выделенный для полетов ВС, выполняющих ПиАСР, закрывается для полетов всех других ВС.

4.1.15. Диспетчер ОВД информирует экипажи ВС, выполняющие полет в ВП Республики Беларусь и не занятые в проведении ПиАСР, о вводимых ограничениях и предпринимает меры для предотвращения их попадания в указанный район.

4.1.16. Прием информации в КЦПС ГА, осуществляется по общим и специально выделенным каналам связи с использованием радио, проводной и сотовой телефонной связи, АФТН и Глобальной компьютерной сети Интернет.

КЦПС ГА оснащается соответствующими средствами, обеспечивающими надежную двустороннюю связь с органами ОВД, МКВЦ КОСПАС-SARSAT, взаимодействующими силами и средствами РОГУ руководителем АСР и НПСГ (координаторами на месте проведения операции), ОШ авиационных организаций, метеорологическим учреждением или органом метеорологического наблюдения, организациями здравоохранения, КЦПС сопредельных государств.

Требования к информационно-техническому оснащению КЦПС ГА определяются согласно приложению 17.

4.1.17. Все переговоры по сетям речевой телефонной связи (проводной и радио) должны документироваться средствами объективного контроля.

4.1.18. В целях информирования пользователей воздушного пространства о проведении ПиАСР КЦПС ГА на основании информации, полученной от комиссии по ЧС, готовит и представляет в ОАИ для публикации сообщение NOTAM, в котором указываются район, сроки проведения работ и иная необходимая информация.

4.1.19. Для связи ВС между собой и с наземными службами, занятыми ПиАСР, установлена частота 123,1 МГц.

Для определения местоположения ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, используется частота 121,5 МГц, и полоса частот 406 - 406,1 МГц.

Аварийные приводные передатчики, установленные на борту ВС, работают на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

4.1.20. Требования о наличии на борту аварийного приводного передатчика (ELT) и его технические требования содержатся в АП РАР КОСПАС-САРСАТ.

§ 2. Организация и порядок действий при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ

4.2.1. Меры реагирования на авиационное происшествие, как правило, состоят из пяти последовательных этапов: поступление первых сведений, начальные действия, планирование, оперативные мероприятия и завершение.

Этапы представляют собой комплексы мероприятий, осуществляемых в ходе реагирования на происшествие.

4.2.1.1. Поступление первых сведений.

Получение сведений о существовании или возможности существования аварийной ситуации.

4.2.1.2. Начальные действия.

Предварительные действия, предпринимаемые с целью оповещения ПиАССС и получения дополнительной информации. Этот этап может включать в себя оценку и классификацию информации, аварийное оповещение, проверку связи и в экстренных случаях немедленное осуществление соответствующих мероприятий, относящихся к другим этапам.

4.2.1.3. Планирование.

Разработка планов поиска и спасания, в том числе планирование эвакуации лиц, оставшихся в живых, в соответствующие организации здравоохранения или другие безопасные места.

4.2.1.4. Оперативные мероприятия.

Оказание помощи потерпевшему бедствие ВС, направление ПиАССС к месту проведения ПиАСР, проведение поиска, оказание необходимой помощи оставшимся в живых и доставка пострадавших в организации здравоохранения.

4.2.1.5. Завершение.

Возвращение ПиАССС к месту, в котором производится их опрос, дозаправка топливом, пополнение запасов и подготовка к несению дежурства.

Возвращение привлекаемых средств к повседневной деятельности.

Завершение подготовки всех необходимых документов.

4.2.2. При реагировании на конкретное происшествие все пять этапов могут не потребоваться.

В некоторых случаях мероприятия одного этапа могут совпадать с мероприятиями другого этапа, и таким образом отдельные мероприятия двух или нескольких этапов осуществляются одновременно.

4.2.3. ПиАСР организуются и проводятся в случаях наступления соответствующей стадии аварийной обстановки.

4.2.4. Порядок действий при наступлении стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ":

4.2.4.1. Действия органов ОВД:

4.2.4.1.1. В случаях, когда органом ОВД МРДЦ, в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", РП МРДЦ:

объявляет стадию "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ";

доводит информацию согласно пункту 2.3.16 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.9 авиационных правил "Организация воздушного движения", утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 12 июня 2009 г. N 56;

предпринимает действия по определению характера потери радиосвязи;

информирует органы ОВД по маршруту полета.

4.2.4.1.2. В случаях, когда органом ОВД аэродрома, в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", или в случаях, когда РП МРДЦ проинформировал орган ОВД аэродрома о планируемой посадке ВС, находящегося в аварийной обстановке на стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", РП аэродрома:

объявляет сигнал "ГОТОВНОСТЬ" код "Синий", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.6 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА, руководителю АСР.

4.2.4.1.3. В случаях, когда АИ с ВС произошел на земле, РП аэродрома:

объявляет сигнал "ГОТОВНОСТЬ" код "Зеленый", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА, руководителю АСР.

4.2.4.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.4.2.1. При объявлении стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ" дежурный инженер КЦПС ГА:

принимает от руководителя полетов информацию в соответствии с пунктом 2.3.16 правил;

фиксирует поступающие данные в форме регистрации информации на стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ" согласно приложению 18;

проводит по системе ААСО аварийное оповещение соответствующих органов и должностных лиц согласно схеме оповещения;

поддерживает постоянную связь с соответствующими органами ОВД для получения новой информации и передачи информации, относительно принятых мер;

осуществляет контроль за движением ВС, находящегося в аварийной обстановке;

получает от РП аэродрома планируемой посадки информацию о приведении в готовность расчетов АСК на аэродроме;

организовывает поиск ВС с помощью средств связи (если местоположение ВС неизвестно) согласно приложению 19;

привлекает все возможные источники информации для определения местоположения ВС;

информирует смежные КЦПС по маршруту полета, о ВС, выполняющим полет с отказом радиосвязи;

получает необходимую метеорологическую информацию по маршруту полета и в районе предполагаемого поиска согласно приложению 20;

осуществляет сбор и фиксирует всю поступающую информацию о складывающейся ситуации.

4.2.4.2.2. В случае, если полученная информация указывает на то, что местонахождение ВС установлено и оно находится в безопасности, орган ОВД и/или КЦПС ГА объявляет о прекращении аварийной стадии и незамедлительно информирует об этом соответствующих должностных лиц РОГУ и

авиационных организаций.

4.2.4.2.3. Если в результате предварительного поиска с помощью средств связи местонахождение ВС не установлено, необходимо провести расширенный поиск с помощью средств связи и рассмотреть вопрос о переходе к стадии "ТРЕВОГА" или "БЕДСТВИЕ".

4.2.4.2.4. В случаях, когда получено аварийное сообщение по системе КОСПАС-САРСАТ о работе ELT, дежурный инженер КЦПС ГА:

оценивает достоверность поступившей информации;

объявляет стадию "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ";

действует в соответствии с Аварийным планом КЦПС ГА.

4.2.4.2.5. В случаях, когда получено сообщение о попытке ослепления лучом лазера членов экипажа ВС, дежурный инженер КЦПС ГА доводит до оперативно-дежурной службы МВД Республики Беларусь следующую информацию:

дата, время и место наблюдения источника излучения;

тип и принадлежность ВС;

наличие последствий влияния излучения на экипаж ВС;

иная информация, сообщенная экипажем ВС.

4.2.4.2.6. После отмены аварийной стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ", дежурный инженер КЦПС ГА отправляет уведомление, касающееся аварийного оповещения.

4.2.4.3. Действия Руководителя АСР.

4.2.4.3.1. При получении сигнала "ГОТОВНОСТЬ" код "Синий", руководитель АСР:

в нормативное время прибывает на место сбора АСК;

устанавливает радиосвязь с РП аэродрома;

находится на месте сбора АСК до получения информации от РП аэродрома об изменении аварийной обстановки.

4.2.4.3.2. При получении сигнала "ГОТОВНОСТЬ" код "Зеленый", руководитель АСР:

в нормативное время прибывает на место авиационного инцидента;

устанавливает радиосвязь с РП аэродрома;

контролирует сбор расчетов АСК;

действует в соответствии с Аварийным планом аэропорта (аэродрома) в зависимости от конкретной обстановки и характера развития авиационного инцидента.

4.2.4.4. Действия расчетов АСК при получении сигнала "ГОТОВНОСТЬ" код "Синий".

4.2.4.4.1. ПСР:

в нормативное время прибывают на место сбора АСК с техническими средствами и оснащением;

находятся на месте сбора АСК до получения информации от руководителя АСР об изменении аварийной обстановки.

4.2.4.4.2. Расчеты МО, СТ, РТО, ЭСТО, ИАО, СО, АО, АБ, находятся на рабочих местах, в повышенной готовности к проведению ПиАСР.

4.2.4.5. Действия расчетов АСК при получении сигнала "ГОТОВНОСТЬ" код "Зеленый".

4.2.4.5.1. ПСР:

в нормативное время прибывают на место авиационного инцидента с техническими средствами и оснащением;

действуют в соответствии с Аварийным планом аэропорта в зависимости от конкретной обстановки и характера развития авиационного инцидента;

в дальнейшем выполняют распоряжения руководителя АСР.

4.2.4.5.2. Расчеты МО, СТ, РТО, ЭСТО, ИАО, СО, АО, АБ:

прибывают на место авиационного инцидента с техническими средствами, имуществом и снаряжением;

старшие расчетов докладывают о прибытии руководителю АСР;

дальнейшие действия выполняют по указанию руководителя АСР.

4.2.5. Порядок действий при наступлении стадии "ТРЕВОГА".

4.2.5.1. Действия органов ОВД.

4.2.5.1.1. В случаях, когда органом ОВД (МРДЦ), в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "ТРЕВОГА", РП МРДЦ:

объявляет стадию "ТРЕВОГА";

доводит информацию согласно пункту 2.3.16 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.6 или пунктом 15.12 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА.

4.2.5.1.2. При принятии решения экипажем ВС, находящегося в аварийной обстановке на стадии "ТРЕВОГА", на осуществление посадки на аэродроме ГА Республики Беларусь, РП МРДЦ, получивший такую информацию, передает ее в КЦПС ГА и РП аэродрома планируемой посадки.

4.2.5.1.3. В случаях, когда органом ОВД аэродрома, в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "ТРЕВОГА", или в случаях, когда РП МРДЦ проинформировал орган ОВД аэродрома о планируемой посадке ВС, находящегося в аварийной обстановке на стадии "ТРЕВОГА", РП аэродрома:

объявляет сигнал "ТРЕВОГА" код "Синий", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.6 или пунктом 15.12 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА, руководителю АСР.

4.2.5.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.5.2.1. При объявлении стадии "ТРЕВОГА" дежурный инженер КЦПС ГА:

принимает от руководителя полетов информацию в соответствии с пунктом 4.3.16 правил;

фиксирует поступающие данные в форме регистрации информации на стадии "ТРЕВОГА";

проводит по системе ААСО аварийное оповещение соответствующих органов и должностных лиц согласно схеме оповещения;

поддерживает постоянную связь с соответствующими органами ОВД для получения новой информации и передачи информации, относительно принятых мер;

осуществляет контроль за движением ВС, находящегося в аварийной обстановке;

получает от РП аэродрома планируемой посадки информацию о приведении в готовность расчетов АСК на аэродроме;

привлекает все возможные источники информации для определения местоположения ВС;

поддерживает постоянную связь с РП аэродрома планируемой посадки и руководителем АСР.

информирует смежные КЦПС по маршруту полета, о ВС, находящегося в аварийной обстановке;

получает необходимую метеорологическую информацию по маршруту полета и в районе предполагаемого поиска;

осуществляет сбор и фиксирует всю поступающую информацию о складывающейся ситуации.

4.2.5.2.2. В случае, если полученная информация указывает на то, что на находящемся в аварийной обстановке ВС восстановлен нормальный эксплуатационный режим, местонахождение ВС установлено и ВС находится в безопасности, орган ОВД и/или КЦПС ГА объявляет о прекращении аварийной стадии и немедленно информирует об этом соответствующие органы и должностные лица.

4.2.5.2.3. Если ситуация ухудшается и ВС угрожает серьезная и непосредственная опасность, необходимо перейти к стадии "БЕДСТВИЕ".

4.2.5.2.4. После отмены аварийной стадии "ТРЕВОГА", дежурный инженер КЦПС ГА отправляет уведомление, касающееся аварийного оповещения.

4.2.5.2.5. При объявлении стадии "ТРЕВОГА" в случае, когда известно или предполагается, что ВС является объектом незаконного вмешательства, дежурный инженер КЦПС ГА:

оценивает достоверность поступившей информации;

осуществляет порядок действий при организации и проведении мероприятий по плану "Набат" в соответствии с Аварийным планом КЦПС ГА;

4.2.5.3. Действия Руководителя АСР.

4.2.5.3.1. При получении сигнала "ТРЕВОГА" код "Синий", руководитель АСР:

в нормативное время прибывает на место сбора АСК;

устанавливает радиосвязь с РП аэродрома;

находится на месте сбора АСК до получения информации от РП аэродрома об изменении аварийной обстановки.

4.2.5.4. Действия расчетов АСК при получении сигнала "ТРЕВОГА" код "Синий".

4.2.5.4.1. ПСР:

в нормативное время прибывают на место сбора АСК с техническими средствами и оснащением;

находятся на месте сбора АСК до получения информации от руководителя АСР об изменении аварийной обстановки.

4.2.5.4.2. Расчет МО:

в нормативное время прибывает на место сбора АСК с оснащением (чемодан-укладка, сумка врача (фельдшера));

находится на месте сбора АСК до получения информации от руководителя АСР об изменении аварийной обстановки.

4.2.5.4.3. Расчет СТ:

старший расчета СТ обеспечивает прибытие в нормативное время спецмашин:

для расчета МО;

ПКП для руководителя АСР.

Оставшийся личный состав расчета находится на рабочем месте, в повышенной готовности к проведению ПиАСР.

4.2.5.4.4. Расчет (РТО) в нормативное время прибывает на место сбора АСК и поступает в распоряжение руководителя АСР.

4.2.5.4.5. Расчеты ИАО, СО, АО, ЭСТО, АБ, находятся на рабочих местах, в повышенной готовности к проведению ПиАСР.

4.2.5.5. Порядок действий должностных лиц авиационных организаций при организации и проведении мероприятий по плану "Набат" является документированной служебной информацией ограниченного распространения, и в настоящих авиационных правил не описывается.

4.2.5.6. В случаях, когда на аэродроме установлен факт наступления аварийной ситуации, не связанной с ВС, РП аэродрома объявляет сигнал "ТРЕВОГА" и соответствующий код аварийной ситуации ("Пожар", "Диверсия", "Стихия"). Порядок действий должностных лиц и расчетов АСК определяется Аварийным планом аэропорта в зависимости от конкретной обстановки и характера развития аварийной ситуации.

4.2.6. Порядок действий при наступлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда ВС находится в полете.

4.2.6.1. Действия органов ОВД.

4.2.6.1.1. В случаях, когда органом ОВД (МРДЦ), в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "БЕДСТВИЕ", РП МРДЦ:

объявляет стадию "БЕДСТВИЕ";

доводит информацию согласно пункту 2.3.16 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

оказывает экипажу ВС, терпящему бедствие, помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.6 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА.

4.2.6.1.2. При принятии решения экипажем ВС, находящегося в аварийной обстановке на стадии "БЕДСТВИЕ", на осуществление посадки на аэродроме ГА Республики Беларусь РП МРДЦ, получивший такую информацию, передает ее в КЦПС ГА и РП аэродрома планируемой посадки.

4.2.6.1.3. В случаях, когда органом ОВД аэродрома, в районе ответственности которого находится ВС в аварийной обстановке, установлен факт наступления стадии "БЕДСТВИЕ", или в случаях, когда РП МРДЦ проинформировал орган ОВД аэродрома о планируемой посадке ВС, находящегося в аварийной

обстановке на стадии "БЕДСТВИЕ", РП аэродрома:

объявляет сигнал "БЕДСТВИЕ" код "Синий", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

оказывает экипажу ВС, терпящему бедствие, помощь всеми имеющимися в его распоряжении средствами;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.6 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА, руководителю АСР.

4.2.6.1.4. При необходимости нанесения на ВПП пены (по решению командира ВС), сообщает об этом руководителю АСР.

4.2.6.1.5. Оказывает экипажу ВС, терпящего бедствие, в соответствии со сложившейся обстановкой, полную информационную поддержку и, при необходимости, обеспечивает выполнение экипажем ВС контрольного прохода над ВПП, требующего визуального осмотра с земли за положением (состоянием) элементов конструкции взлетно-посадочных устройств.

4.2.6.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.6.2.1. При объявлении стадии/сигнала "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда ВС находится в полете, дежурный инженер КЦПС ГА:

принимает от руководителя полетов информацию в соответствии с пунктом 2.3.16 настоящих авиационных правил;

фиксирует поступающие данные в форме регистрации информации на стадии "БЕДСТВИЕ";

проводит по системе ААСО аварийное оповещение соответствующих органов и должностных лиц согласно схеме оповещения;

поддерживает постоянную связь с соответствующими органами ОВД для получения новой информации и передачи информации, относительно принятых мер;

осуществляет контроль за движением ВС, находящегося в аварийной обстановке;

получает от РП аэродрома планируемой посадки информацию о приведении в готовность расчетов АСК;

своевременно информирует оперативных дежурных РОГУ, для приведения в готовность поисково-спасательных сил и средств;

поддерживает постоянную связь с РП аэродрома планируемой посадки и руководителем АСР;

информирует смежные КЦПС по маршруту полета, о ВС, находящимся в аварийной обстановке;

определяет дополнительные поисково-спасательные силы и средства, которые могут быть привлечены к проведению ПиАСР;

получает необходимую метеорологическую информацию по маршруту полета и в районе предполагаемого поиска;

осуществляет сбор и фиксирует всю поступающую информацию о складывающейся ситуации.

4.2.6.3. Действия руководителя АСР.

4.2.6.3.1. При получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Синий", руководитель АСР:

в нормативное время прибывает на место сбора АСК;

контролирует сбор расчетов АСК;

устанавливает радиосвязь с РП аэродрома и уточняет данные о терпящем бедствие ВС;

периодически получает информацию от РП аэродрома о местонахождении ВС относительно ВПП и доводит ее до ПСР;

получает от соответствующих служб информацию о количестве пассажиров и членов экипажа, наличии "опасного" или "ценного" груза, другие сведения по запросу.

4.2.6.3.2. При решении РП аэродрома (по согласованию с командиром экипажа ВС) о покрытии ВПП пеной и посадки ВС на нее, руководитель АСР уточняет у РП аэродрома предполагаемое время посадки для своевременного покрытия ВПП пеной, и дает команду на вызов дополнительных сил и средств МЧС.

4.2.6.4. Действия расчетов АСК при получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Синий".

4.2.6.4.1. ПСР в нормативное время прибывают на место сбора АСК с техническими средствами и оснащением.

Старший ПСР докладывает о прибытии руководителю АСР.

По команде руководителя АСР пожарные аварийно-спасательные автомобили рассредоточиваются вдоль ВПП.

При сообщении о предполагаемой посадке ВС с неисправными взлетно-посадочными устройствами, расчет ПСР прибывает на место сбора с оборудованием (установкой) для покрытия ВПП пеной и выполняет эту операцию по указанию руководителя АСР, в соответствии с инструкцией по покрытию ВПП пеной, утвержденной руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации-эксплуатанта.

4.2.6.4.2. Расчет (СТ) в нормативное время предоставляет спецтранспорт расчетам АСК согласно "Табеля подачи спецтранспорта для расчетов АСК" Аварийного плана аэропорта, утвержденного руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации-эксплуатанта.

Старший расчета СТ докладывает о прибытии руководителю АСР.

4.2.6.4.3. Расчет (РТО) в нормативное время прибывает на место сбора АСК.

Старший расчета докладывает о прибытии руководителю АСР.

Обеспечивает руководителя АСР устойчивой радиосвязью с РП аэродрома, ОШ, расчетами АСК, КЦПС ГА.

4.2.6.4.4. Расчеты МО, ИАО, СО, АО, ЭСТО, АБ, в нормативное время прибывают на место сбора АСК со штатными техническими средствами, имуществом и снаряжением.

Старшие расчетов докладывают о прибытии руководителю АСР.

4.2.7. Порядок действий при наступлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда авиационное происшествие произошло в аэропорту или в районе ответственности, и место АП известно.

4.2.7.1. Действия органов ОВД.

4.2.7.1.1. При наступлении стадии "БЕДСТВИЕ" в тех случаях, когда АП произошло в аэропорту или в районе ответственности, и место АП известно, РП аэродрома:

объявляет сигнал "БЕДСТВИЕ" код "Красный", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

совместно с руководителем АСР оценивает обстановку и определяет дальнейшие действия по прекращению, ограничению или возобновлению полетов;

организовывает задержку средств объективного контроля;

в случае, если АП произошло с человеческими жертвами, организует проведение медицинского контроля состояния здоровья персонала ОрВД диспетчерского пункта, в зоне ответственности которого произошло это АП;

дает указание на проведение внеочередного контрольного наблюдения за погодой, на сбор метеоданных с АМСГ и метеостанций в районе АП, а также на задержание метеодокументации, имеющей отношение к району АП;

фиксирует, в случае отсутствия данных на носителях документирования информации, опознавательные индексы ВС, выполнявших полеты в районе места АП в период времени, близкий к моменту АП, для последующего использования в процессе расследования;

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА, руководителю АСР;

выполняет другие виды деятельности по указанию руководителя ОШ.

4.2.7.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.7.2.1. При объявлении стадии/сигнала "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло в аэропорту или в районе ответственности, и место АП известно, дежурный инженер КЦПС:

принимает от руководителя полетов информацию в соответствии с пунктом 2.3.21 правил;

фиксирует поступающие данные в форме регистрации информации на стадии "БЕДСТВИЕ";

проводит по системе ААСО аварийное оповещение соответствующих органов и должностных лиц согласно схеме оповещения;

поддерживает постоянную связь и осуществляет непосредственное взаимодействие с РП аэродрома и руководителем АСР;

при необходимости задействует установленным порядком дежурные авиационные и наземные поисково-спасательные силы и средства РОГУ;

по запросу руководителя АСР, привлекает необходимое дополнительное количество бригад скорой медицинской помощи, через государственное учреждение "Республиканский центр экстренной медицинской помощи";

информирует руководителя АСР о выделенных дополнительных силах и средствах;

координирует действия привлекаемых сил и средств в процессе проведения АСР;

своевременно информирует оперативных дежурных РОГУ о ходе проведения АСР;

уведомляет КЦПС сопредельных государств, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная информация;

организовывает предоставление владельцу или эксплуатанту ВС сведений о принятых мерах, касающихся проведения АСР;

осуществляет сбор и фиксирует всю поступающую информацию о ходе АСР;

организовывает задержку средств объективного контроля;

предоставляет всю необходимую информацию руководству ОШ по проведению АСР;

информирует соответствующие органы об окончании проведения АСР.

4.2.7.3. Действия Руководителя АСР.

При получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Красный", руководитель АСР:

в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК;

в пути следования устанавливает радиосвязь с РП аэродрома и уточняет данные о потерпевшем бедствие ВС;

контролирует прибытие расчетов АСК на место АП;

организовывает работу ПКП на месте АП;

до прибытия руководителя ОШ организует проведение АСР;

получает от соответствующих служб информацию о количестве пассажиров и членов экипажа, наличии "опасного" или "ценного" груза;

уточняет у старшего ПСР необходимость вызова дополнительных пожарных сил и средств;

определяет на месте АП, совместно со старшим расчета (МО), зоны сбора пассажиров, сортировки, оказания помощи, транспортировки;

уточняет (определяет) необходимость вызова бригад скорой медицинской помощи и их количество;

организовывает оцепление места АП;

определяет месторасположение КПП для въезда и выезда транспортных средств в/из зоны АП, определяет приоритет оперативного доступа расчетов АСК к месту АП;

руководит на месте АП работой всех расчетов служб, участвующих в АСР;

по прибытии руководителя ОШ, информирует его о ходе выполнения ПиАСР;

организует хронометраж проведения АСР;

при продолжительности работ по ликвидации последствий АП по времени от трех часов и более, дает заявку на обеспечение питанием сотрудников аэропорта, занятых в проведении работ;

докладывает в ОШ и КЦПС ГА о ходе выполнения АСР;

организует совместно с представителями правоохранительных органов изъятие бортовых самописцев если они находятся в агрессивных жидкостях или в очаге пожара, с составлением акта об изъятии и внешнем состоянии (в других случаях изъятие самописцев запрещается);

обеспечивает составление списков лиц, осуществляющих АСР, для представления комиссии по расследованию и в орган, осуществляющий предварительное следствие;

анализирует совместно с начальником (начальником смены) противопожарного подразделения сложившуюся ситуацию и докладывает руководителю ОШ о необходимости снижения (восстановления) категории аэродрома по УПЗ;

по завершении работ, через РП аэродрома, дает команду "ОТБОЙ";

готовит отчет о проведении АСР.

4.2.7.4. Действия расчетов АСК при получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Красный":

4.2.7.4.1. ПСР в нормативное время прибывают на место АП или место сбора АСК и приступают к спасанию людей и тушению пожара на ВС.

Старший расчетов ПСР оценивает ситуацию, и при необходимости, принимает решение о вызове дополнительных сил и средств.

ПСР выполняют открытие аварийных выходов и, при необходимости, вскрывает обшивку фюзеляжа.

После проникновения внутрь фюзеляжа, осуществляют поиск людей и эвакуацию их из ВС через выходы, проемы и проломы.

Пассажиров и членов экипажа, эвакуируют в установленное руководителем АСР безопасное место (не ближе 100 метров от горящего ВС в наветренную сторону).

При наличии сведений о количестве пассажиров и составе экипажа, уточняют количество эвакуированных из ВС у руководителя АСР.

При наличии расхождений, продолжают поиск до обнаружения всех пострадавших.

После проведения АСР по спасанию людей и ликвидации пожара обеспечивают пожарную безопасность при проведении эвакуации ВС с места происшествия.

4.2.7.4.2. Расчет МО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и выполняет развертывание и обозначение зоны сортировки пострадавших на безопасном расстоянии (не ближе 100 метров от горящего ВС в наветренную сторону);

Старший расчета МО (координатор по медицинским вопросам) на месте АП, оценивает ситуацию, при необходимости, принимает решение о вызове дополнительных сил и средств органов здравоохранения;

Расчет МО выполняет медицинскую сортировку пострадавших и оказывает медицинскую помощь пострадавшим.

При обнаружении останков погибших пассажиров и членов экипажа, действует в соответствии с процедурой Аварийного плана аэропорта "Обработка погибших".

4.2.7.4.3. Расчет ИАО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и на месте АП осуществляет помощь расчетам ПСР в открытии основных и аварийных выходов из ВС, а при необходимости, создании дополнительных выходов.

Расчет ИАО:

оказывает помощь потерпевшим во время их эвакуации с ВС и с места АП, переносит пострадавших на носилках в установленное место;

осуществляет вентиляцию салона ВС после ликвидации пожара;

обеспечивает эвакуацию ВС с места АП;

до объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.4.4. Расчет СО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и на месте АП осуществляет:

прием, учет и перевозку пассажиров с места АП;

выгрузку багажа и грузов с ВС и их транспортировку;

предоставление помощи расчету МО в переносе потерпевших на носилках в установленное место;

до объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.4.5. Расчет СТ в нормативное время предоставляет спецтранспорт расчетам АСК согласно "Табеля подачи спецтранспорта для расчетов АСК" Аварийного плана аэропорта и на месте АП:

оказывает поддержку расчету (МО);

участвует в проведении эвакуации ВС с места АП;

до объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.4.6. Расчет РТО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и обеспечивает руководителя АСР устойчивой радиосвязью с РП аэродрома, ОШ, расчетами АСК, КЦПС ГА.

До объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.4.7. Расчет ЭСТО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и обеспечивает расчеты АСК устойчивым электропитанием и освещением места АП.

На месте АП оказывает поддержку расчету (МО).

До объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.4.8. Расчет АО в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК и:

обеспечивает прокладывание пути к месту АП;

оказывает помощь расчету МО во время эвакуации потерпевших с ВС;

организует документальное фиксирование (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем) признаков, которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды (отложения льда, копоты на поверхности ВС, характерных следов от движения ВС по земле, ВПП и т. п.);

в течение одного часа организует составление акта обследования аэродромных покрытий и кроки (схема) происшествия.

Акт составляется комиссией заинтересованных лиц (руководитель полетов, командир ВС, ответственные специалисты инженерно-авиационного, аэродромного, электросветотехнического и других видов обеспечения полетов) по форме, установленной приложением 17 к авиационным правилам "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации Республики Беларусь", утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 декабря 2009 г. N 102.

При необходимости делается контрольный замер коэффициента сцепления на ВПП.

До объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

После окончания АСР, по команде руководителя АСР, выполняет подготовительные работы к эвакуации ВС, приводит в рабочее состояние летное поле аэродрома.

4.2.7.4.9. Расчет АБ: в нормативное время прибывает на место АП или место сбора АСК.

На месте АП обеспечивает:

ограждение и обозначение места АП;

контроль доступа к месту АП;

организацию пропуска и сопровождения к месту АП аварийно-спасательных сил и средств взаимодействующих организаций;

охрану личных вещей, багажа, почты и груза, которые сняты с ВС, бортовых средств регистрации полетной информации;

До объявления сигнала "ОТБОЙ" выполняет указания руководителя АСР.

4.2.7.5. Действия ОШ при получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Красный".

4.2.7.5.1. Руководитель ОШ:

принимает решение на формирование ОШ;

организует в установленном порядке и руководит проведением АСР, при необходимости с привлечением взаимодействующих ведомств;

при необходимости принимает решение о закрытии аэропорта, для проведения необходимых оперативных мероприятий;

при необходимости устанавливает и объявляет пониженную категорию аэродрома по УПЗ и в установленном порядке вводит ограничения или запрет на прием и выпуск ВС, не соответствующих установленной категории УПЗ;

организует проведение медицинского контроля состояния здоровья членов экипажа и, при необходимости, диспетчеров службы воздушного движения и других лиц авиационного персонала в объеме, предусмотренном специальными документами;

организует изъятие и обеспечивает сохранность летной, технической и диспетчерской документации;

организует задержание записей средств объективного контроля, графиков движения воздушных судов, аппаратного журнала радиообмена и учета времени работы радиотехнических средств; летных книжек, летных дел и медицинских книжек всех членов экипажа; формуляров ВС, двигателей и агрегатов, дефектных ведомостей и карт-нарядов на техническое обслуживание; инструментов и контрольной аппаратуры, которая использовалась при подготовке ВС к полету или при устранении неисправностей перед вылетом; документов, характеризующих состояние летного поля, количество и качество заправленных ГСМ; метеорологической документации, характеризующих метеоусловия в районе места события, аэродрома и по маршруту полета;

организует получение объяснительных записок от членов экипажа и должностных лиц, ответственных за подготовку и обеспечение полета;

принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих обязанностей экипаж ВС, персонал наземных служб, непосредственно осуществлявших подготовку ВС к полету, обеспечение полета и управление воздушным движением;

организует, в случае необходимости, поиск обломков ВС на прилегающей к месту АП местности и обеспечивает их сохранность на месте обнаружения;

по указанию председателя комиссии по расследованию АП передает правоохранным органам информацию о возможности эвакуации останков погибших;

формирует совместно с местными органами исполнительной и распорядительной власти группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам и группу обеспечения работы комиссии по расследованию АП;

вводит в действие необходимые процедуры Аварийного плана аэропорта;

по согласованию с председателем комиссии по расследованию АП и правоохранными органами принимает решение о перемещении поврежденного ВС в соответствии с Планом удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться. Перемещение ВС до прибытия комиссии по расследованию АП допускается только в случае, если ВС упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль, жилые объекты или на аэродром и препятствует работам, связанным со спасением людей, движению транспорта или полетам;

дает указание о прекращении заправки и опечатывании емкостей (топливозаправщиков), из которых осуществлялась заправка ВС, потерпевшего АП, в случае если заправка осуществлялась в аэропорту;

после окончания проведения всех необходимых оперативных мероприятий, принимает решение об отмене ограничений по УПЗ аэродрома (закрытия аэродрома) и о возобновлении нормальной работы аэропорта;

по прибытии комиссии по расследованию АП передает ей все материалы, полученные в результате первоначальных действий и оказывает всяческое содействие по проведению расследования произошедшего АП.

4.2.7.5.2. Начальник подразделения авиационной безопасности:

организует совместно с органами Министерства внутренних дел Республики Беларусь, а при

необходимости и с дислоцированными в данном районе воинскими частями, охрану места АП, обеспечивает неприкосновенность ВС и его содержимого или разрушенных частей (за исключением случаев, когда необходимо извлечь из-под обломков пострадавших) и принимает меры по исключению доступа к месту АП посторонних лиц;

принимает необходимые меры по сохранению бортовой документации и бортовых самописцев, оказавшихся на месте АП;

обеспечивает сохранность спецоборудования, имевшего гриф секретности, и полетной документации, находившихся на борту ВС.

4.2.7.5.3. Начальник службы воздушного движения (службы воздушного движения и ЭРТОС):

организует получение объяснительных записок подчиненных лиц авиационного персонала, имеющих отношение к АП;

принимает меры по отстранению, при необходимости, от выполнения своих должностных обязанностей персонал ОрВД, имеющий отношение к АП.

4.2.7.5.4. Начальник подразделения, осуществляющего ИАО по решению руководителя ОШ организует перемещение поврежденного ВС в соответствии с утвержденным руководителем авиационной организации Планом удаления воздушных судов, потерявших способность двигаться.

При перемещении принимаются меры по сохранению ВС (его обломков) в том состоянии, в котором оно находилось на месте АП.

В этих случаях состояние и расположение ВС или его обломков до перемещения фиксируется способом ориентирующей и детальной фотосъемки или видеозаписи с нескольких положений с земли, а, при необходимости, и с воздуха, составляется акт осмотра места АП, в котором отражается положение и общее состояние ВС или его обломков, угол столкновения с землей (с наземными препятствиями), в кабине экипажа фотографируются или фиксируются с помощью видеозаписи показания приборов, положение переключателей, выключателей, рукояток управления, составляется акт осмотра кабины.

4.2.7.5.5. Штурман аэропорта ведет карту поиска и хронометраж работ и по решению руководителя ОШ организует передачу сообщения NOTAM о понижении/восстановлении категории ВПП аэродрома по УПЗ, закрытию/открытию аэродрома, с отражением соответствующей информации в журнале "Регистрация изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме".

4.2.7.5.6. В ходе проведения АСР действия членов ОШ могут быть перераспределены по решению руководителя ОШ.

4.2.8. Порядок действий при наступлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло в районе ответственности аэропорта, и место АП неизвестно.

4.2.8.1 Действия органов ОВД.

4.2.8.1.1. При наступлении стадии "БЕДСТВИЕ" в тех случаях, когда авиационное происшествие произошло в районе ответственности аэропорта, и место АП неизвестно, РП аэродрома:

объявляет сигнал "БЕДСТВИЕ" код "Желтый", используя систему аварийного оповещения на аэродроме;

доводит информацию согласно пункту 2.3.21 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые процедуры, определенные пунктом 15.11 авиационных правил "Организация воздушного движения";

организовывает задержку средств объективного контроля;

дает указание на проведение внеочередного контрольного наблюдения за погодой, на сбор метеоданных с АМСГ и метеостанций в районе предполагаемого АП, а также на задержание метеодокументации, имеющей отношение к предполагаемому району АП;

используя все имеющиеся возможности, уточняет район поиска;

устанавливает радиосвязь на канале взаимодействия и доводит информацию до руководителя АСР;

дает команду на включение дополнительных средств радиолокации и связи;

обеспечивает первоочередной вылет (пролет) поисково-спасательного ВС;

уточняет и при необходимости (по согласованию с РП МРДЦ) вводит ограничения полетов в районе ПиАСР;

анализирует фактическое состояние погоды, при получении штормового предупреждения (оповещения) немедленно информирует об этом руководителя АСР;

организует сбор дополнительной информации и доводит ее КЦПС ГА и руководителю АСР;

выполняет другие виды деятельности по указанию руководителя ОШ.

4.2.8.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.8.2.1. При объявлении стадии/сигнала "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло в районе ответственности аэропорта, и место АП неизвестно, дежурный инженер КЦПС:

принимает информацию от руководителя полетов в соответствии с пунктом 4.3.21 правил, а также любую дополнительную информацию;

фиксирует поступающие данные в форме регистрации информации на стадии "БЕДСТВИЕ";

проводит по системе ААСО аварийное оповещение соответствующих органов и должностных лиц согласно схеме оповещения;

определяет вероятное местоположение ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, используя все имеющиеся технические возможности;

рассчитывает зону поиска, информирует о решении на поиск ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, РП аэродрома, руководителя АСР, соответствующих оперативных дежурных;

запрашивает информацию из центра Международной спутниковой системы "КОСПАС - САРСАТ";

поддерживает постоянную связь и осуществляет непосредственное взаимодействие с РП аэродрома и руководителем АСР;

получает необходимую метеорологическую информацию по маршруту полета и в районе предполагаемого поиска;

при необходимости задействует установленным порядком дежурные авиационные и наземные поисково-спасательные силы и средства РОГУ;

по запросу руководителя АСР, привлекает необходимое дополнительное количество бригад "Скорой медицинской помощи" через государственное учреждение "Республиканский центр экстренной медицинской помощи";

принимает информацию от оперативных дежурных о вылетающих ПСВС включающую: тип, регистрационный номер, позывной и метеоминимум командира ВС, количество парашютистов-спасателей на борту ВС, маршрут и высоту полета, порядок организации связи при проведении ПиАСР);

информирует руководителя АСР о выделенных дополнительных силах и средствах;

контролирует время вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств;

поддерживает постоянную связь с соответствующими органами ОВД для получения новой информации и передачи информации ПСВС;

координирует действия поисково-спасательных ВС, НПСГ, участвующих в проведении ПиАСР на выделенной частоте и в установленном районе поиска;

своевременно информирует оперативных дежурных РОГУ о ходе проведения ПиАСР;

при необходимости, по согласованию, привлекает силы и средства эксплуатантов ВС негосударственной формы собственности, для проведения поиска потерпевшего бедствие ВС;

уведомляет КЦПС сопредельных государств, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная информация;

организовывает предоставление владельцу или эксплуатанту ВС сведений о принятых мерах, касающихся проведения ПиАСР;

осуществляет сбор и фиксирует всю поступающую информацию о ходе ПиАСР;

организовывает задержку средств объективного контроля;

предоставляет всю необходимую информацию руководителю ОШ по проведению ПиАСР;

информирует все взаимодействующие органы об окончании проведения ПиАСР.

4.2.8.3. Действия руководителя АСР.

4.2.8.3.1. При получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Желтый", руководитель АСР в нормативное время прибывает на место сбора АСК и контролирует прибытие расчетов АСК на место сбора.

Из состава АСК формирует НПСГ и ставит задачу руководителю НПСГ на поиск и спасание потерпевших бедствие.

По данным, полученным от РП аэродрома, КЦПС ГА, определяет предполагаемое место АП, район поиска, обозначает его на карте и определяет маршрут движения колонны НПСГ, вносит его в "Табель срочного сообщения", передает руководителю НПСГ.

На карте масштаба 1:200 000 наносит маршрут движения в район поиска, который разбивается на квадраты с целью последовательного их осмотра, определяются контрольные точки радиосвязи. При поиске в районе ответственности аэропорта рекомендуется пользоваться картой района ответственности аэропорта за проведение ПиАСР с координатной сеткой согласно приложению 21.

4.2.8.3.2. При постановке задачи руководителем АСР указывается:

время и место происшествия;

тип ВС, потерпевшего бедствие, его номер и позывной;

наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;

маршрут движения, характеристика местности и наличие населенных пунктов;

очередность осмотра участков местности или квадратов;

рекомендуемый способ поиска;

порядок связи с ОШ, КЦПС ГА, поисковыми экипажами и другими поисковыми силами, и средствами;

меры безопасности.

Задача на поиск и маршрут движения НПСГ могут уточняться в процессе движения группы по средствам связи.

4.2.8.4. Действия руководителя НПСГ.

4.2.8.4.1. Руководитель НПСГ вносит в "Табель срочного сообщения" данные о составе колонны,

Ф.И.О. старшего колонны, время начала движения и через оперативного дежурного ОВД на транспорте, передает их в дежурную часть ДПС ГАИ, проводит инструктаж личного состава расчетов, обращая внимание на:

фактические метеоусловия и прогноз погоды на ближайшее время по маршруту движения и в районе проведения ПиАСР, продолжительность светлого времени суток (время восхода, захода солнца);

порядок движения автотранспорта в район поиска;

соблюдение дистанции, обеспечивающей надежный визуальный контакт между автотранспортными средствами;

позывные и порядок ведения радиосвязи в процессе движения колонны к месту АП (контрольная связь через каждые 10 - 15 минут);

действия экипажа автомобиля, при выходе его из состава колонны по техническим или иным причинам, возможность его дальнейшего самостоятельного продвижения к месту АП;

распределение секторов обзора при приближении к заданному квадрату поиска, порядок и правила проведения поисковых работ;

порядок подачи сигналов при обнаружении места АП;

соблюдение мер техники безопасности;

порядок взаимодействия с представителями взаимодействующих организаций, прибывающих (прибывших) на место АП.

4.2.8.4.2. По прибытии в район проведения ПиАСР, руководитель НПСГ докладывает в ОШ, КЦПС ГА общую обстановку в районе поиска, получает уточненную информацию об АП, прогноз погоды на ближайшее время, силах и средствах взаимодействующих организаций, о старшем должностном лице в районе проведения поисковых работ.

Определяет наиболее вероятное местонахождение ВС потерпевшего бедствие. Распределяет между расчетами НПСГ секторы первоочередного обследования местности.

Определяет время выхода старших расчетов на контрольную радиосвязь.

4.2.8.4.3. При обнаружении места ВС потерпевшего бедствие руководитель НПСГ:

оценивает обстановку на месте бедствия;

принимает меры к сохранению жизни пострадавших;

докладывает в ОШ, КЦПС ГА общую обстановку на месте АП;

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

координирует действия расчетов НПСГ на месте АП.

При отсутствии радиосвязи между НПСГ и ПСВС используется код визуальных сигналов "земля-воздух" согласно приложению 16.

По прибытии на место АП старшего должностного лица, руководитель НПСГ докладывает ему обстановку на месте АП, о принятых мерах и результатах ПиАСР, и поступает в его распоряжение.

4.2.8.5. Действия расчетов НПСГ.

4.2.8.5.1. Расчеты НПСГ по прибытии на место АП действуют в соответствии с п. 4.2.7.4 настоящих авиационных правил.

4.2.8.6. Действия ОШ при получении сигнала "БЕДСТВИЕ", код "Желтый", выполняются в

соответствии с пунктом 4.2.7.5 правил.

4.2.9. Порядок действий при наступлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда авиационное происшествие произошло вне района ответственности аэропорта (аэродрома).

4.2.9.1. Действия органов ОВД.

4.2.9.1.1. В случаях, когда органом ОВД установлен факт наступления стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда АП произошло вне района ответственности аэропорта, РП органа ОВД (МРДЦ, аэродрома), в районе ответственности которого находилось ВС потерпевшее бедствие:

объявляет стадию "БЕДСТВИЕ";

доводит информацию согласно пункту 2.3.16 правил до взаимодействующих органов в соответствии со схемой аварийного оповещения;

выполняет необходимые действия согласно пункту 4.2.7.1.1 и пункту 4.2.8.1.1 правил.

4.2.9.2. Действия КЦПС ГА.

4.2.9.2.1. При объявлении стадии "БЕДСТВИЕ", в тех случаях, когда авиационное происшествие произошло вне района ответственности аэропорта, дежурный инженер КЦПС ГА:

принимает от руководителя полетов информацию в соответствии с пунктом 2.3.16 правил;

выполняет необходимые действия согласно пункту 4.2.7.2.1 и пункту 4.2.8.2.1 правил.

4.2.9.2.2. В случаях поступления информации РОГУ о необходимости привлечения ПиАССС аэропортов ГА, дежурный инженер КЦПС ГА установленным порядком привлекает необходимые силы и средства к проведению ПиАСР.

4.2.9.2.3. В случаях поступления информации о необходимости привлечения ПиАССС сопредельных государств, дежурный инженер КЦПС заполняет и отправляет в соответствующие адреса форму "Международный формат донесения о ситуации - SITREP" согласно приложению 22.

4.2.9.3. Действия Руководителя АСР.

4.2.9.3.1. В случаях поступления информации от КЦПС ГА о необходимости привлечения ПиАССС вне района ответственности аэропорта, руководитель АСР установленным порядком привлекает расчеты АСК, НПСГ.

4.2.9.4. Действия расчетов АСК, НПСГ.

4.2.9.4.1. Действия расчетов АСК, НПСГ, вне района ответственности аэропорта (аэродрома) осуществляются в соответствии с пунктом 4.2.7.4 и пунктом 4.2.7.5 правил.

4.2.10. Сигналы, применяемые при ПиАСР.

4.2.10.1. Визуальные сигналы "воздух - поверхность" и "поверхность - воздух" - согласно приложению 16.

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

4.2.10.2. При обнаружении визуальных сигналов "воздух - поверхность" и "поверхность - воздух" ВС предпринимают такие действия, которые необходимы в соответствии со значением сигналов согласно приложению 16.

4.2.11. Окончание и приостановка ПиАСР.

4.2.11.1. ПиАСР 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.

4.2.11.2. Ответственный координационный центр поиска и спасения, или другие компетентные органы, как правило, отвечают за принятие решения о прекращении ПиАСР.

4.2.11.3. В том случае, если ПиАСР успешно проведены или если координационный центр поиска и спасения считает или информирован о том, что аварийной обстановки более не существует, стадия "БЕДСТВИЕ" отменяется, ПиАСР прекращаются, о чем в оперативном порядке информируются любые задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы.

4.2.11.4. Если продолжение ПиАСР 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 ПиАСР возобновляются, когда это будет сочтено оправданным и практически целесообразным.

4.2.12. Отчетность и оценка ПиАСР.

4.2.12.1. По окончании ПиАСР руководители АСР, НПСГ, старшие расчетов АСК представляют письменные отчеты о проведенной ПиАСР.

4.2.12.2. Оценка проведенной ПиАСР заключается в оценке действий ПиАССС.

В процессе оценки анализируются:

действия членов АСК, НПСГ, должностных лиц с момента получения сообщения о бедствии до окончания ПиАСР;

правильность определения первоначального района поиска и его последующего уточнения;

время прибытия на место происшествия сил и средств, привлеченных к ПиАСР, и эффективность их действий;

время, в течение которого были эвакуированы пассажиры и члены экипажа, эффективность (время локализации и ликвидации) тушения пожара;

эффективность спасательных работ (количество спасенных пассажиров и членов экипажа, количество самостоятельно покинувших воздушное судно);

все отклонения от требований существующих норм в организации и проведении ПиАСР;

выявленные при расследовании недостатки в руководящих документах по организации и проведению ПиАСР.

4.2.12.3. Руководитель авиационной организации, чьи силы и средства привлекались к проведению ПиАСР, после окончания работ в 3-дневный срок представляет в адрес КЦПС ГА сведения о силах и средствах, участвовавших в ПиАСР, предварительный анализ и оценку проведенных ПиАСР.

4.2.12.4. КЦПС ГА анализирует, обобщает полученные сведения и в семидневный срок представляет за подписью своего руководителя "Отчет о проведенной ПиАСР" в адрес руководителя национальной администрации гражданской авиации.

4.2.12.5. КЦПС ГА обобщает все материалы по проведенной ПиАСР и оформляет их в отдельное дело.

Нумерация ПиАСР осуществляется с начала текущего года.

§ 3. Противопожарное обеспечение полетов

4.3.1. Противопожарное обеспечение полетов в авиационной организации возлагается на СПАСОП, в состав которой входит ППП и осуществляется в соответствии со специфическими требованиями по обеспечению пожарной безопасности для объектов гражданской авиации, утвержденными постановлением

Совета Министров Республики Беларусь от 20 ноября 2019 г. N 781.

4.3.2. На аэродромах должны быть оборудованы полигоны (учебные площадки), на которых с каждым ПСР, не реже 1 раз в месяц проводятся практические занятия, максимально приближенные к реальным условиям.

Технические требования к учебно-тренировочному полигону в авиационных организациях устанавливаются согласно приложению 23.

§ 4. Эвакуация воздушного судна

4.4.1. Общая ответственность за организацию и проведение работ по эвакуации ВС с летного поля аэродрома возлагается на эксплуатанта аэродрома.

Целью эвакуации ВС с летного поля аэродрома является восстановление в кратчайшие сроки бесперебойной работы аэропорта (аэродрома).

4.4.2. Эвакуация ВС, потерпевшего бедствие, или его частей с места происшествия выполняется с разрешения руководителя эксплуатанта ВС и по распоряжению руководителя авиационной организации, который уведомляет о своем решении Национальную авиационную администрацию Республики Беларусь.

4.4.3. Непосредственное выполнение работ по эвакуации ВС на территории аэропорта (аэродрома) осуществляется силами и средствами аэропорта (аэродрома) по договоренности с эксплуатантом/владельцем ВС самостоятельно. Администрация аэропорта (аэродрома) должна иметь договоренность с эксплуатантами ВС относительно предоставления соответствующих услуг.

4.4.4. Эвакуация ВС или его частей с места происшествия за пределами аэродрома осуществляется силами и средствами эксплуатанта ВС или другими предприятиями и учреждениями за счет средств эксплуатанта.

4.4.5. На случай возникновения необходимости эвакуации ВС на аэродроме (в аэропорту) разрабатывается план (соответствующие процедуры) удаления ВС, потерявшего способность двигаться.

4.4.6. План удаления ВС, потерявшего способность двигаться, должен основываться на характеристиках ВС, которые, как предполагается, могут приниматься на этом аэродроме, и включать в себя:

перечень предназначенного для этой цели оборудования и персонала, находящегося на аэродроме или в непосредственной близости от ВС;

меры по организации быстрого приема комплектов эвакуационно-восстановительного оборудования, поступающего с других аэродромов.

Процедуры разрабатываются по результатам консультаций с эксплуатантом ВС и вносятся отдельным разделом в план на случай аварийных обстоятельств с ВС в аэропорту (на аэродроме).

Назначается координатор, ответственный за выполнение плана удаления ВС, потерявшего способность двигаться.

План удаления ВС, потерявшего способность двигаться, разрабатывается согласно приложению 24 и утверждается руководителем авиационной организации.

4.4.7. Работы по эвакуации проводятся с соблюдением всех правил техники безопасности, во избежание дальнейшего повреждения конструкции ВС.

Во время проведения работ по эвакуации ВС обеспечивается присутствие пожарного аварийно-спасательного и санитарного автомобилей с персоналом.

**НОРМАТИВЫ
ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ СПАСОП АЭРОПОРТА (АЭРОДРОМА)**

N п/п	Наименование должности	Численность, чел.	Условия введения должности
1	Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов	1	
2	Начальник противопожарного подразделения	1	
3	Инженер по аварийно-спасательным работам	1	
4	Начальник смены - руководитель аварийно-спасательных работ	1	в смену
5	Начальник команды <*>	1	в смену
6	Командир пожарно-спасательного расчета по категории УПЗ аэродрома:		
	1 - 3	1	в смену
	4 - 6	2	в смену
	7	3	в смену
	8 - 9	4	в смену
	10	5	в смену
7	Спасатель-пожарный по категории УПЗ аэродрома:		
	1 - 3	2	в смену
	4 - 6	3	в смену
	7	4	в смену
	8 - 9	5	в смену
	10	6	в смену
8	Водитель пожарного аварийно-спасательного автомобиля	1	в смену, на каждый пожарный аварийно-спасатель ный автомобиль
9	Диспетчер пожарной связи <*>	1	в смену
10	Водитель вездехода <*>	1	в смену

<*> Должность вводится по решению руководителя авиационной организации.

Приложение 2
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ И ФУНКЦИИ СПАСОП АЭРОПОРТА (АЭРОДРОМА)

На СПАСОП возлагаются следующие задачи:

организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей ВС терпящих или потерпевших бедствие во взаимодействии с поисковыми и аварийно-спасательными службами организаций других министерств и ведомств;

осуществление взаимодействия и передача информации в КЦПС ГА при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;

организация выполнения авиационным персоналом авиационной организации требований нормативных документов по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов;

выполнение технического обслуживания аварийно-спасательных средств с целью обеспечения их постоянной готовности к выполнению поисковых и аварийно-спасательных работ;

организация обучения штатных и нештатных расчетов АСК, правилам и методам проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

В целях выполнения возложенных задач СПАСОП осуществляет следующие функции:

организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ;

осуществление контроля готовности штатных и нештатных расчетов аварийно-спасательной команды;

организация ежедневного доклада в КЦПС ГА о готовности АСК к поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов;

предоставление оперативной информации в КЦПС ГА и руководству авиационной организации о ходе проведения поисковых и аварийно-спасательных работ;

организация и регулярное проведение теоретической и практической подготовки личного состава АСК к действиям по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

разработка мероприятий по совершенствованию и эффективному проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

разработка и усовершенствование аварийного плана;

участие в работе комиссий по расследованию авиационных происшествий;

организация и контроль проведения комплексных и штабных учений, специальных тренировок по проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

контроль оснащенности АСК поисковыми и аварийно-спасательными средствами и соответствия их нормам годности.

**НОРМАТИВЫ ЧИСЛЕННОСТИ
РАБОТНИКОВ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА ПОИСКА И СПАСАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

N п/п	Наименование должности	Численность, чел.	Условия введения должности
1	Начальник координационного центра поиска и спасания гражданской авиации	1	
2	Заместитель начальника координационного центра поиска и спасания гражданской авиации	1	
3	Начальник смены координационного центра поиска и спасания гражданской авиации	1 <*>	в смену
4	Инженер координационного центра поиска и спасания гражданской авиации	1 <*>	в смену

<*> Численность работников смены КЦПС ГА вводится по решению руководителя авиационной организации.

**ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ
И ФУНКЦИИ КООРДИНАЦИОННОГО ЦЕНТРА ПОИСКА И СПАСАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

На КЦПС ГА возлагаются следующие задачи:

организация и осуществление аварийного оповещения соответствующих служб и организаций о ВС терпящих или потерпевших бедствие, а также о других аварийных ситуациях, связанных с ВС, и оказание необходимого содействия этим службам, при проведении ПиАСР;

организация оперативного взаимодействия и координация совместных действий поисково-спасательных сил и средств авиационных организаций гражданской авиации со спасательными службами республиканских органов государственного управления и иных организаций при проведении ПиАСР;

уведомление о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие соответствующих органов обслуживания воздушного движения и координационных центров поиска и спасания гражданской авиации сопредельных

государств, от которых может потребоваться помощь, или которых может касаться данная информация;

получение, обработка и подтверждение полученных сообщений из центра Международной спутниковой системы КОСПАС - САРСАТ для определения местоположения ВС терпящего или потерпевшего бедствие;

проведение необходимых мероприятий по оказанию помощи ВС, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства;

оперативный контроль за движением ВС находящихся в аварийной обстановке, и ВС выполняющих поисково-спасательные работы;

оперативный контроль за движением ВС выполняющих литерные полеты;

контроль готовности сил и средств аэропортов гражданской авиации, привлекаемых для проведения ПиАСР;

сбор, обработка и анализ поступающей информации о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о ходе проведения ПиАСР;

привлечение сил и средств эксплуатантов ВС негосударственной формы собственности (по согласованию) для проведения ПиАСР.

В целях выполнения возложенных задач КЦПС ГА осуществляет следующие функции:

ежедневный учет готовности АСК авиационной организации к проведению ПиАСР;

прием и фиксация информации о ВС терпящих или потерпевших бедствие, а также о других аварийных ситуациях, связанных с ВС, и своевременное осуществление аварийного оповещения;

уведомление соответствующего органа обслуживания воздушного движения (в случае, если информация об аварийной ситуации была получена из другого источника);

осуществление контроля и координация действий НПСГ, в ходе проведения поисково-спасательных работ;

привлечение дополнительных сил и средств для оказания помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих или потерпевших бедствие;

непрерывный сбор дополнительной информации о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о ходе проведения ПиАСР;

подготовка справочных материалов для работы оперативного штаба по руководству ПиАСР;

участие в проведении комплексных учений по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации Республики Беларусь и сопредельных государств;

разработка предложений, мероприятий и рекомендаций по совершенствованию взаимодействия КЦПС ГА со СПАСОП, по вопросам проведения ПиАСР;

участие в разработке и заключении соглашений с КЦПС сопредельных государств о взаимодействии по поиску и спасанию ВС потерпевших бедствие;

внедрение Международных стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации в деятельность служб поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации;

участие в составе рабочих групп по разработке нормативных правовых актов, регулирующих поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов.

**НОРМАТИВЫ
ЧИСЛЕННОСТИ АСК АЭРОПОРТА (АЭРОДРОМА)**

1. Общая часть.

Настоящие нормативы определяют минимальную численность одной дежурной смены аварийно-спасательной команды (АСК) авиационной организации (аэропорта), которая организуется на основе штатных пожарно-спасательных расчетов (ПСР) и нештатных аварийно-спасательных расчетов.

Нештатные аварийно-спасательные расчеты формируются из работников подразделений аэропорта (аэродрома), осуществляющих следующие виды обеспечения: медицинское (расчет МО); инженерно-авиационное (расчет ИАО); сервисное (расчет СО); аэродромное (расчет АО); радиотехническое (расчет РТО); электросветотехническое (расчет ЭСТО); спецтранспортом (расчет СТ); авиационной безопасности (расчет АБ).

На основе обобщения международного опыта проведения аварийно-спасательных работ при авиационных происшествиях и специальных исследований, установлена минимальная численность пожарно-спасательных расчетов (ПСР) и нештатных аварийно-спасательных расчетов, необходимая для проведения основных этапов аварийно-спасательных работ, к которым относятся:

тушение пожара на ВС и вентиляция салонов после пожара;

эвакуация пассажиров и экипажа из аварийного ВС;

оказание первой помощи пострадавшим.

Численность личного состава пожарно-спасательных расчетов (ПСР) и нештатных аварийно-спасательных расчетов определена для наиболее сложного случая авиационного происшествия на аэродроме, при котором требуется тушения наружного и внутреннего пожаров на ВС, эвакуация терпящих бедствие из ВС и оказание пострадавшим первой помощи на месте происшествия.

2. Нормативы численности.

Нормативы численности одной дежурной смены аварийно-спасательной команды для аэродромов (ВПП) заданной категории по уровню пожарной защиты (УПЗ) представлены в таблице 1.

Таблица 1

Категория аэродрома (ВПП) по УПЗ	Нормативы численности, чел.
1	9 - 11
2	9 - 11
3	9 - 11
4	18 - 20
5	22 - 24
6	28 - 35
7	39 - 43

8	51 - 55
9	66 - 72
10	66 - 76

3. Порядок применения нормативов.

Минимальная численность АСК, соответствующая указанным нормативам, обеспечивается за счет штатных пожарно-спасательных и нештатных аварийно-спасательных расчетов.

В таблице 2 представлена численность штатных пожарно-спасательных и нештатных аварийно-спасательных расчетов в зависимости от категории аэродрома (ВПП) по УПЗ. Численность нештатных аварийно-спасательных расчетов образуется за счет дежурных смен следующих подразделений аэропорта: ИАО, АО, СО, МО.

В нормативы не включена численность расчетов СТ, РТО, ЭСТО, АБ.

Таблица 2

Категория аэродрома (ВПП) по УПЗ	Численность пожарно-спасательных расчетов, чел.	Численность нештатных аварийно-спасательных расчетов, чел.	Всего не менее, чел.
1	4	5 - 8	9
2	4	5 - 8	9
3	4	5 - 8	9
4	8	10 - 12	18
5	8	14 - 16	22
6	8	20 - 27	28
7	12	27 - 31	39
8	16	35 - 39	51
9	16	46 - 56	62
10	20	46 - 56	66

4. Порядок расчета численности АСК.

При расчете численности аварийно-спасательной команды необходимо руководствоваться примерным распределением функций между расчетами при выполнении аварийно-спасательных работ:

Этап работы	Участвующие стороны
Тушение пожара на ВС	ПСР
Вентиляция салонов аварийного ВС	Расчет ИАО
Эвакуация терпящих бедствие из ВС	ПСР, расчет ИАО, расчет АО расчет СО <*>
Оказание первой помощи пострадавшим	Расчет МО, ПСР, расчет ИАО

расчет АО, расчет СО
расчет ЭСТО, расчет АБ

<*> Расчет СО участвует в эвакуации терпящих бедствие из ВС при необходимости в зависимости от складывающейся аварийной обстановки. ПСР, расчет ИАО участвует в оказании первой помощи, пострадавшим после окончания эвакуации людей из ВС.

С учетом примерного распределения функций и данных таблицы численность личного состава нештатных аварийно-спасательных расчетов одной дежурной смены, принимающего участие в аварийно-спасательных работах, рекомендуется устанавливать в соответствии с данными таблицы 3.

Таблица 3

Категория аэродрома (ВПП) по УПЗ	Численность нештатных аварийно-спасательных расчетов, чел.				Всего не менее
	ИАО	АО	СО	МО	
1	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	5
2	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	5
3	3 - 5	-	1 - 2	1 - 2	5
4	5 - 7	1 - 3	2 - 3	2 - 3	10
5	6 - 8	3 - 5	3 - 4	2 - 3	14
6	10 - 12	3 - 6	4 - 5	3 - 4	20
7	13 - 16	4 - 5	6 - 7	4 - 5	27
8	17 - 23	6 - 9	8 - 10	4 - 5	35
9	22 - 26	10 - 12	10 - 12	4 - 5	46
10	22 - 26	10 - 12	10 - 12	4 - 5	46

При формировании состава и численности нештатных аварийно-спасательных расчетов должны учитываться специфические особенности структуры подразделений авиационной организации (аэропорта).

При этом общая численность нештатных расчетов должна быть не менее численности, указанной в таблице 2.

При формировании АСК целесообразно установить примерную численность личного состава каждого расчета с учетом обязанностей членов расчетов и организации их обучения для выполнения того или иного этапа аварийно-спасательных работ при АП.

Рекомендации по численности расчетов АСК, участвующих в основных этапах аварийно-спасательных работ представлены в таблице 4.

Таблица 4

Расчеты АСК	Категория аэродрома (ВПП) по УПЗ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Тушение пожара на ВС										
ПСР	4	4	4	8	8	8	12	16	16	20
Вентиляция салонов ВС										
ИАО	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Эвакуация людей из аварийного ВС										
ПСР	3	3	3	7	7	8	12	16	16	20
ИАО	4	4	4	3 - 5	4 - 6	8 - 11	11 - 14	15 - 19	20 - 24	20 - 24
АО	-	-	-	1 - 3	2 - 4	3 - 4	4 - 6	2 - 4	1 - 3	1 - 3
СО	-	-	-	1 - 2	1 - 2	1 - 2	3 - 4	3 - 4	3 - 4	3 - 4
Оказание первой помощи пострадавшим										
МО	1 - 2	1 - 2	1 - 2	2 - 3	2 - 3	3 - 4	4 - 5	4 - 5	4 - 5	4 - 5
СО	1 - 2	1 - 2	1 - 2	1 - 2	2 - 3	3 - 4	6 - 8	8 - 10	10 - 12	10 - 12
АО	-	-	-	-	-	-	-	3 - 5	9 - 10	9 - 10

Вентиляция салонов производится двумя членами расчета ИАО. Для этих целей используются передвижные моторные подогреватели (аэродромные кондиционеры).

Общие правила вентиляции салонов ВС после наземного пожара даны в "Рекомендациях по методам и тактике тушения пожаров на воздушных судах на аэродромах гражданской авиации".

Распределение функций между личным составом расчетов АСК при проведении аварийно-спасательных работ определяют следующие требования к подготовке и обучению штатных аварийно-спасательных расчетов.

Личный состав расчетов ИАО и АО (по крайней мере часть личного состава этих расчетов), должен быть подготовлен начальником СПАСОП к выполнению работ по эвакуации людей из аварийного ВС.

Кроме того, расчет ИАО должен быть подготовлен к работе с передвижными моторными подогревателями для вентиляции салонов.

Состав штатных расчетов ИАО, АО, СО целесообразно обучить правилам оказания первой помощи, пострадавшим при АП (травмы, ожоги, удушье, отравление газами).

Приложение 6
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

СОРТИРОВКА ПОСТРАДАВШИХ И МЕДИЦИНСКИЙ УХОД ЗА НИМИ

1. НЕОБХОДИМОСТЬ ОКАЗАНИЯ НЕОТЛОЖНОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ.

1.1. Если после авиационного происшествия пострадавшим не будет оказана неотложная медицинская помощь подготовленным аварийно-спасательным персоналом, может быть потеряно много жизней и состояние многих раненых может ухудшиться.

1.2. Оставшиеся в живых должны пройти сортировку, им должна быть оказана необходимая первая медицинская помощь, а затем их следует без промедления эвакуировать в соответствующие медицинские учреждения.

2. ПРИНЦИПЫ СОРТИРОВКИ ПОСТРАДАВШИХ (ВСЕ АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ).

2.1. "Сортировка" представляет собой осмотр и классификацию пострадавших с целью определения порядка очередности оказания помощи и транспортировки.

2.2. Пострадавших следует классифицировать по четырем категориям:

- | | |
|------------------|--|
| очередность I: | требуется немедленная помощь; |
| очередность II: | помощь может быть оказана через некоторое время; |
| очередность III: | требуется незначительная помощь; |
| очередность IV: | погибшие. |

2.3. Первый прибывший на место происшествия квалифицированный сотрудник, прошедший медицинскую подготовку, должен немедленно приступить к первоначальной сортировке.

Этот (эти) сотрудник (сотрудники) будет (будут) выполнять сортировку до тех пор, пока его (их) не сменил более квалифицированный сотрудник или работник аэропорта, отвечающий за сортировку пострадавших.

До проведения обработки в полном объеме пострадавших следует доставить из зоны сортировки в соответствующую зону оказания помощи.

После стабилизации состояния пострадавших в зоне оказания помощи их следует доставить в соответствующее учреждение.

2.4. Следует принять все меры к тому, чтобы в первую очередь помощь была оказана пострадавшим очередности I, и, после того как их состояние стабилизируется, они в первую очередь отправляются на машинах скорой помощи.

Следить за этим обязан сотрудник, отвечающий за сортировку пострадавших.

2.5. Наиболее эффективно сортировка выполняется на месте.

Однако условия на месте происшествия могут обусловить необходимость немедленного перемещения пострадавших для обеспечения возможности безопасного завершения сортировки.

В этом случае пострадавших следует перенести на минимально возможное расстояние от места происшествия и разместить с наветренной стороны, на возвышенности, на достаточном удалении от места проведения операций по тушению пожара (рисунок 1).

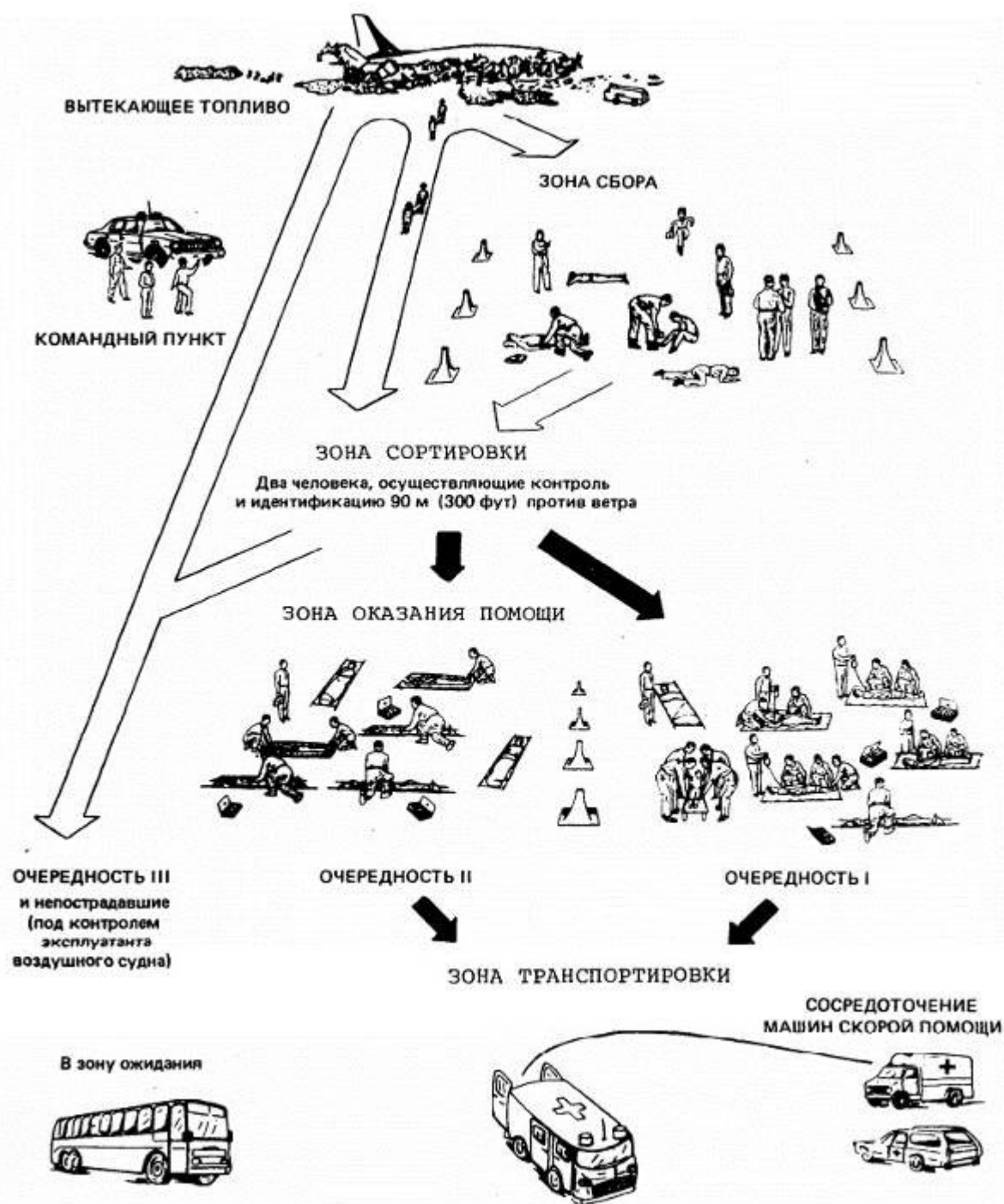


Рисунок 1. Сортировка и оказание медицинской помощи на месте авиационного происшествия.

2.6. Во время сортировки пострадавших для упрощения процесса отбора и перевозки раненых в выделенные больницы следует использовать карточки идентификации пострадавших.

Этот метод особенно целесообразно использовать в тех случаях, когда пострадавшие говорят на различных языках.

3. СТАНДАРТИЗИРОВАННЫЕ КАРТОЧКИ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПОСТРАДАВШИХ И ИХ ПРИМЕНЕНИЕ.

3.1. Необходимость в стандартизированных карточках.

Для того чтобы максимально упростить карточки идентификации пострадавших, они должны иметь

стандартный кодовый цвет и условные обозначения.

Карточки позволяют ускорить обработку, когда производится сортировка большой группы пострадавших, и таким образом способствуют скорейшей доставке раненых в медицинские учреждения.

3.2. Тип карточки.

Стандартизированные карточки должны предусматривать внесение в них только минимальной информации, обеспечивать возможность их использования в плохих погодных условиях и изготавливаться из водоотталкивающего материала. Образец такой карточки приведен на рисунках 2.1 и 2.2.

В этой карточке числа и условные обозначения, обозначающие очередность оказания медицинской помощи, классифицируют пострадавших следующим образом:

Очередность I или немедленная помощь:	КРАСНАЯ карточка, римская цифра I, изображен кролик;
Очередность II или помощь может быть оказана через некоторое время:	ЖЕЛТАЯ карточка, римская цифра II, изображена черепаха;
Очередность III или незначительная помощь:	ЗЕЛЕНАЯ карточка, римская цифра III, изображена машина скорой помощи с символом "X";
Очередность IV или погибшие:	ЧЕРНАЯ карточка.

3.3. Если карточки отсутствуют, то для указания очередности и/или характера медицинской помощи пострадавшие могут классифицироваться путем написания римских цифр на клейкой ленте или наложения маркировки непосредственно на лоб или на другой открытый участок кожи.

Если маркировочные карандаши отсутствуют, можно использовать губную помаду.

Не рекомендуется использовать фломастеры, так как они могут замерзнуть в условиях низких температур, а надписи могут размазываться во время дождя или снега.

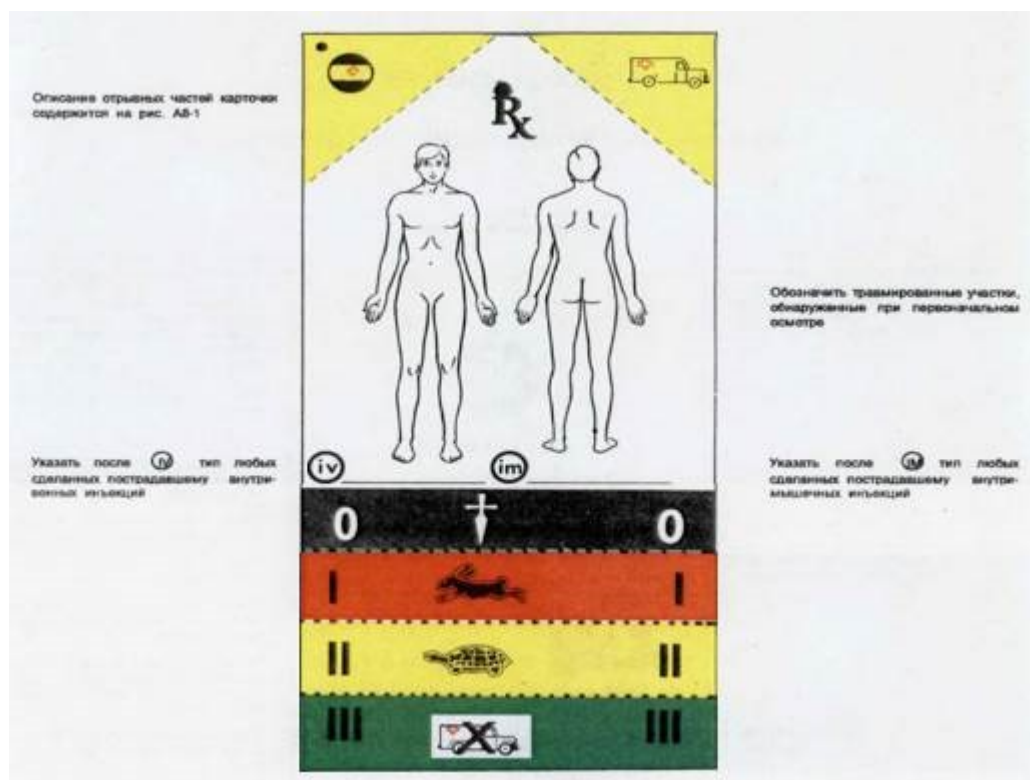


Рисунок 2.2. Обратная сторона карточки идентификации пострадавшего.

4. ПРИНЦИПЫ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ.

4.1. Стабилизация состояния тяжелораненых должна осуществляться на месте происшествия.

Следует избегать немедленной транспортировки тяжелораненых без стабилизации их состояния.

4.2. При авиационных происшествиях в аэропорту или вблизи него первыми на место происшествия, как правило, прибывают поисково-спасательные и противопожарные службы.

Сотрудники этих служб должны знать о необходимости скорейшего обнаружения тяжелораненых и стабилизации их состояния.

В тех случаях, когда для тушения или предотвращения пожара не требуется весь аварийно-спасательный и противопожарный персонал, следует немедленно начать стабилизацию состояния пострадавших под руководством находящегося на месте происшествия лица, наиболее квалифицированного в вопросах оказания помощи при травмах.

Первые прибывающие аварийно-транспортные средства должны доставить первую партию оборудования для оказания помощи пострадавшим, включая трубки для искусственного дыхания, компрессы, биндажи, кислородное и другое соответствующее оборудование, используемое при отравлении дымом и тяжелых травмах.

Следует иметь достаточное количество кислорода для использования аварийно-спасательным и противопожарным персоналом.

Однако во избежание опасности взрыва кислород не следует использовать в местах разливов топлива и там, где имеется пропитанная топливом одежда.

4.3. Действия, предпринимаемые в первые несколько минут оказания медицинской помощи, должны быть направлены на стабилизацию состояния пострадавших, пока не будет оказана более квалифицированная медицинская помощь.

После прибытия специализированных травматологических бригад оказывается более интенсивная

медицинская помощь (т.е. восстановление работы сердца и легких и т.д.).

4.4. Руководство процедурой сортировки и последующего медицинского ухода следует возложить на одно лицо - назначенного координатора по медицинским вопросам после его прибытия.

До прибытия руководство сортировкой должно осуществлять лицо, назначенное начальником СПАСОП, которое продолжает выполнять эти функции до тех пор, пока его не заменит назначенный ранее координатор по медицинским вопросам.

4.5. Координатор по медицинским вопросам отвечает за все медицинские аспекты, связанные с происшествием, и подчиняется непосредственно руководителю работ на месте происшествия.

Основная обязанность координатора по медицинским вопросам будет заключаться в выполнении административных функций, а не в непосредственном оказании помощи пострадавшим.

4.6. Координатор по медицинским вопросам должен носить белую каску, хорошо заметную белую куртку или жилет с надписью на груди и на спине "МЕДИЦИНСКИЙ КООРДИНАТОР", нанесенной красной светоотражающей краской, для того чтобы его можно было быстро отличить и легко заметить.

4.7. Помощь пострадавшим очередности I (немедленная помощь).

4.7.1. К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие с:

сильным кровотечением;

сильным отравлением дымом;

травмами лица, челюсти, шеи и с грудным удушьем;

повреждением черепа с комой и быстро прогрессирующим шоком;

сложными переломами;

сильными ожогами (более 30%);

раздавленными частями тела;

любым типом шока;

повреждениями спинного мозга.

4.7.2. Рекомендуются следующие действия:

первая помощь (очистить трахею, остановить кровотечение с помощью гемостатических пакетов и уложить пострадавшего в удобное положение);

реанимация;

оказание помощи с помощью кислородного оборудования, за исключением зон, где имеется топливо или пропитанная топливом одежда;

размещение пострадавшего в укрытии в ожидании транспортировки.

4.8. Помощь пострадавшим очередности II (помощь, которая может быть оказана через некоторое время).

4.8.1. К пострадавшим данной категории относятся пострадавшие с:

травмой грудной клетки, не вызывающей удушья;

закрытыми переломами конечностей;

небольшими ожогами (менее 30%);

повреждением черепа без комы или шока;

повреждениями мягких частей тела.

4.8.2. Пострадавшим, которым для поддержания жизни экстренное медицинское вмешательство не требуется, помощь может быть оказана после того, как будет стабилизировано состояние пострадавших очередности I.

Перевозка пострадавших очередности II осуществляется после оказания минимальной помощи на месте происшествия.

4.9. Помощь пострадавшим очередности III (незначительная медицинская помощь).

К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие, которые имеют только незначительные травмы. Имеют место такие происшествия / инциденты, когда пассажиры получили незначительные травмы или совсем не пострадали, или на первый взгляд кажется, что они не пострадали. Учитывая то, что такие пострадавшие могут помешать выполнению других первоочередных задач и операций, их важно транспортировать с места происшествия / инцидента в установленную зону ожидания, где их следует повторно осмотреть.

4.12. Важно обеспечить уход за пострадавшими очередности III, создать необходимые удобства и установить их личность.

Эти меры должны принимать службы аэропорта, эксплуатант воздушных судов (если он участвует в операциях) или международная организация по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях (Красный Крест и т.д.).

Для этой цели следует заблаговременно установить особые зоны обработки, например, пустой ангар, определенную зону в пассажирском аэровокзале, пожарную станцию или другие имеющиеся помещения соответствующего размера (гостиницу, школу и т.д.).

Любое выбранное помещение должно быть оборудовано системами обогрева или охлаждения, иметь электрическое освещение и электропитание, водоснабжение, телефоны и канализацию.

Следует заблаговременно определить несколько таких помещений, с тем чтобы в случае происшествия можно было выбрать наиболее подходящее с точки зрения удаленности и вместимости (в зависимости от количества пострадавших).

Весь персонал эксплуатанта воздушных судов и арендаторы помещений аэропорта должны знать местоположение этих выделенных помещений.

5. РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОТОКА РАНЕНЫХ.

5.1. Раненые должны проходить через расположенные соответствующим образом и легко опознаваемые четыре зоны (рисунок 1):

а) Зона сбора. Место, где осуществляется первоначальный сбор тяжелораненых, извлекаемых из-под обломков воздушного судна.

Необходимость создания этой зоны зависит от типа происшествия и условий вокруг места происшествия.

Как правило, в этой зоне персонал СПАСОП передает ответственность за оказание помощи пострадавшим персоналу медицинских служб. Однако в большинстве случаев передача ответственности осуществляется в зоне сортировки.

б) Зона сортировки. Зона сортировки должна располагаться по крайней мере на расстоянии 90 м с наветренной от места происшествия стороны в целях избежания возможного воздействия огня и дыма.

Если необходимо, может быть организовано несколько зон сортировки.

в) Зона оказания помощи. Вначале это будет одна общая зона оказания медицинской помощи.

Впоследствии ее следует подразделить на три подзоны в соответствии с тремя категориями раненых, т.е. немедленная помощь (очередность I), помощь через определенное время (очередность II) и незначительная помощь (очередность III).

В целях идентификации зоны оказания помощи могут иметь цветовую кодировку (красный цвет - немедленная помощь, желтый цвет - помощь через определенное время и зеленый цвет - незначительная помощь).

Для этой цели могут использоваться цветовые дорожные конусы, флаги и т.д.

г) Зона транспортировки. Зона транспортировки для регистрации, отправки и эвакуации, оставшихся живых пассажиров должна находиться между зоной оказания помощи и подъездной дорогой.

Обычно требуется только одна зона транспортировки; однако при наличии нескольких зон транспортировки необходимо обеспечить связь между ними.

5.2. Рекомендуется разворачивать передвижные средства для стабилизации состояния пострадавших очередности I и II и оказания им помощи. В идеальном случае эти средства должны разворачиваться менее чем за тридцать (30) минут.

Поэтому конструкция этих средств должна обеспечивать возможность их доставки к месту происшествия и быстрого развертывания для приема пострадавших.

Эти пункты должны состоять из:

а) обычных санитарно-транспортных средств скорой помощи или реанимации. Машина реанимации является идеальным местом ухода за пострадавшими очередности I.

Там пострадавшему может быть оказана помощь и обеспечена последующая доставка непосредственно в больницу;

б) палаток красного цвета для оказания помощи в серьезных или экстренных случаях. Эти средства, в которых предусмотрены устройства обогрева и освещение, могут доставляться на место происшествия вместе со всем необходимым медицинским оборудованием;

в) палаток желтого цвета, в которых может оказываться помощь пострадавшим очередности II. Для стабилизации состояния всех пострадавших могут использоваться полевые подвижные госпитали и машины скорой помощи.

Приложение 7
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЯ И ЧЛЕНОВ НАЗЕМНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ГРУППЫ (КОМАНДЫ)

1. Руководитель НПСГ перед заступлением на смену обязан проверить:

укомплектованность группы личным составом;

знание составом группы своих обязанностей при проведении ПиАСР;

экипировку и наличие необходимого личного снаряжения;

готовность транспортных средств и наличие схем автомобильных дорог;

исправность средств связи;

наличие и состояние аварийно-спасательного имущества.

О готовности группы к проведению ПиАСР руководитель группы докладывает руководителю АСР.

Руководитель НПСГ должен хорошо знать район ответственности аэропорта за проведение ПиАСР, уверенно ориентироваться на местности, уметь пользоваться топографической картой, палеткой, компасом и обладать навыками движения по пересеченной местности по заданному маршруту, уметь готовить площадки для выполнения посадки вертолетов и обозначать их днем и ночью, вести радиосвязь, обеспечивать меры безопасности в ходе проведения ПиАСР и организовать своевременную эвакуацию потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

2. Личный состав НПСГ должен:

знать правила и иметь практические навыки в оказании первой медицинской помощи;

знать расположение на ВС средств объективного контроля;

знать меры безопасности при эвакуации людей воздушными судами;

вести установленную радиосвязь с ОШ, поисково-спасательным экипажем ВС, КЦПС ГА, руководителем АСР при проведении ПиАСР;

знать сигналы, применяемые при проведении ПиАСР, и уметь их выкладывать на местности с использованием подручных средств;

соблюдать меры безопасности при проведении ПиАСР;

уметь эвакуировать членов экипажа ВС и пассажиров из ВС, потерпевших бедствие;

уметь пользоваться аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

уметь подбирать и обозначать площадки для посадки вертолетов;

иметь хорошую физическую подготовку;

быть подготовленным к выживанию в экстремальных условиях.

3. Медицинские работники, входящие в состав НПСГ, должны уметь:

оказывать доврачебную помощь непосредственно на месте бедствия;

быстро и грамотно пользоваться содержимым медицинских упаковок;

определять очередность эвакуации, способ транспортировки их в лечебные учреждения.

Приложение 8
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ТАБЕЛЬ ОСНАЩЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ И СНАРЯЖЕНИЕМ НАЗЕМНЫХ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ГРУПП (КОМАНД)

Таблица 1

N п/п	Имущество и снаряжение	Единица измерения	Количество
1	Малогобаритный 2-остный фургон	комплект	1
2	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки для вертолета	штук	16
3	Компас	штук	2
4	Фонарь электрический	комплект	6
5	Фонарь групповой с зарядным устройством	комплект	1 комплект
6	Осветительная установка с запасной лампой	комплект	1 комплект
7	Топографические карты местности масштаба 1:200000 (1:100000) с палеткой визуального поиска	комплект	2
8	Бинокль	штук	1
9	Перчатки диэлектрические	пар	5
10	Бензорез с запасным диском	комплект	1
11	Бензопила с запасной цепью	комплект	1
12	Топор аварийный малый	штук	1
13	Топор тяжелый (аэродромный)	штук	4
14	Лом легкий (лапчатый)	штук	4
15	Пила поперечная (двуручная)	штук	2
16	Лопата штыковая-2, совковая-2, снегоуборочная-2	штук	6
17	Багор-1, кирка-1	штук	2
18	Клинья деревянные Н-10 см	штук	4
19	Клинья деревянные Н-15 см	штук	4
20	Огнетушитель ОП-8 (ОП-4, ОУ-5)	штук	1
21	Аппарат на сжатом воздухе	штук	2
22	Паяльная лампа с запасом бензина 2 л	штук	1
23	Огнеупорное покрывало	штук	1
24	Электрочайник металлический	штук	1
25	Слесарный инструмент: кувалда 3 кг - 1, зубило кузнечное - 1, молоток слесарный - 1, ножовка по металлу с 10 полотнами - 1, ножовка по дереву - 1, пассатижи - 1, бокорезы - 1, напильники разного сечения - 3, набор гаечных и накидных ключей - 1, нож складной - 1, ножницы по металлу - 1	комплект	1

26	Мегафон	штук	1
27	Фотоаппарат цифровой	штук	1
28	Фал капроновый диаметром 8 - 12 мм	метров	300
29	Лента для ограждения	метров	300
30	Спальный мешок	штук	10
31	Сапоги резиновые	пар	10
32	Жилет (пояс) спасательный	штук	6
33	Когти и пояс монтерский	комплект	1
34	Спички ветроустойчивые в водонепроницаемой упаковке	пачка	10
35	Ведро оцинкованное	штук	2
36	Ведро пластмассовое	штук	2
37	Палатка солдатская с комплектом стоек и кольев	комплект	2
38	Термос вместимостью 36 л для питьевой воды	штук	3
39	Медицинская укладка НПСГ (НПСК)	комплект	1
40	Костюм защитный Л-1	комплект	5
41	Средство для обеззараживания воды	комплект	1
42	Масляный радиатор 1 кВт	штук	1
43	Электрогенератор 5 - 6 киловатт	штук	1
44	Ножи (на каждого члена НПСГ)	штук	1
45	Кружки, ложки (каждому члену НПСГ)	штук	по 1
46	Респираторы	штук	20

<*> Перечень имущества и снаряжения может уточняться и дополняться.

**ПЕРЕЧЕНЬ
медицинского имущества, находящегося в автомобиле (фургоне)**

Таблица 2

№ п/п	Наименование имущества	Единица измерения	Количество	Примечание
1	Носилки брезентовые	шт.	25%	От пассажировместимости самого крупного эксплуатируемого ВС
2	Носилки брезентовые (мягкие)	шт.		
3	Носилки щитовые	шт.	8	

4	Шины транспортные модернизированные	комплект	20	
5	Шина-воротник транспортная	шт.	7	
6	Одеяло байковое	шт.	40	
7	Полотенце	шт.	60	
8	Простыня	шт.	60	
9	Брезентовое полотно 10 м х 2 м	шт.	3	
10	Палатка	шт.	1	
11	Косынка	шт.	20	
12	Косынка фиксирующая	шт.	10	
13	Комплект сезонного дежурного обмундирования (сапоги, плащ)	комплект	2	
14	Мешок патолого-анатомический	шт.	10	
15	Стол раскладной	шт.	1	
16	Стул раскладной	шт.	4	
17	Электрофонарь	шт.	2	

<*> Перечень имущества и снаряжения может уточняться и дополняться.

Приложение 9
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ СЛУЖБАМИ

Для выполнения возложенных задач и функций, предусмотренных настоящими авиационными правилами, КЦПС ГА взаимодействует с:

оперативными органами Единой системы организации воздушного движения Республики Беларусь;

СПАСОП авиационных организаций гражданской авиации Республики Беларусь;

поисково-спасательными силами и средствами учреждений и организаций Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь:

государственным учреждением "Республиканский центр управления и реагирования на чрезвычайные ситуации Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Беларусь";

государственным авиационным аварийно-спасательным учреждением "Авиация";

подразделениями, выполняющими функции наземных поисково-спасательных команд;

Центральным командным пунктом военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны, и поисково-спасательными силами и средствами Министерства обороны Республики Беларусь;

другими оперативными органами РОГУ;

координационными центрами поиска и спасания сопредельных государств;

Международным координационно-вычислительным центром космической системы поиска аварийных судов КОСПАС - САРСАТ;

специалистами и экспертами по поиску и спасанию Межгосударственного авиационного комитета.

Для выполнения возложенных задач и функций, предусмотренных настоящими Авиационными правилами, СПАСОП взаимодействует с:

КЦПС ГА;

местными исполнительными и распорядительными органами Республики Беларусь

подразделениями по чрезвычайным ситуациям;

подразделениями скорой медицинской помощи Министерства здравоохранения;

отделами и отделениями внутренних дел на транспорте;

управлениями Комитета государственной безопасности Республики Беларусь по городу Минску и Минской области, управления Комитета государственной безопасности Республики Беларусь по областям;

поисковыми и аварийно-спасательными силами и средствами других РОГУ.

Приложение 10
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

**ВРЕМЯ ГОТОВНОСТИ
АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ГРУППЫ НАЗЕМНОЙ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ГРУППЫ
(КОМАНДЫ)**

1. При объявлении на аэродроме сигналов оповещения "ГОТОВНОСТЬ", "ТРЕВОГА" или "БЕДСТВИЕ", руководитель АСР обязан прибыть на место сбора или в указанное место АП, АИ, за время, не превышающее 5 минут.

Расчеты АСК, прибывают в установленное место сбора или в указанное место АП, АИ, в нормативное время, указанное в таблице.

N п/п	Наименование расчетов АСК	Нормативное время прибытия расчетов, мин.	
		В пределах расстояния до торцов каждой ВПП	К месту, удаленному от торцов каждой ВПП на 1000 м. (по курсу взлета и посадки) <*>
1	Первый ПА с ПСР	3	5

		до момента подачи огнетушащего состава	
2	Остальные ПА с ПСР	4	6
3	Расчет (МО)	6	8
4	Остальные расчеты АСК	10	10
5	Технические средства и спецтехника на гусеничном ходу	20	25

<*> При расположении места внутри ограждения аэродрома.

При сообщении о предполагаемой посадке ВС с неисправными взлетно-посадочными устройствами, для расчета ПСР, который прибывает на место сбора с оборудованием (установкой) для покрытия ВПП пеной, нормативное время прибытия может увеличиваться.

2. Сроки готовности к выходу НПСГ с момента получения сигнала "БЕДСТВИЕ" устанавливаются:

30 минут - летом;

45 минут - зимой.

Приложение 11
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ОБЩАЯ СТРУКТУРА АВАРИЙНОГО ПЛАНА В АЭРОПОРТУ (АЭРОДРОМЕ) (ПЛАНА МЕРОПРИЯТИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ)

Титульный лист.

Лист согласования.

Лист регистрации рассылки Аварийного плана.

Лист регистрации поправок к Аварийному плану.

Лист обозначений и сокращений.

Оглавление:

ГЛАВА 1. Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ.

1. Общие положения.

1.1. Назначение и область применения Аварийного плана.

1.2. Характеристика аэродрома.

1.3. Типы аварийных ситуаций.

1.3.1. Аварийные ситуации с ВС:

1.3.2. Аварийные ситуации, не связанные с ВС:

Кодирование аварийных ситуаций

Наименование аварийной ситуации	Код
Аварийные ситуации с ВС:	
A1 - авиационное происшествие на аэродроме, в аэропорту или в районе ответственности, когда место АП известно	Красный
A2 - авиационное происшествие за пределами аэропорта в районе ответственности, когда место АП неизвестно	Желтый
A3 - авиационный инцидент в полете	Синий
A4 - авиационный инцидент на земле	Зеленый
A5 - акт незаконного вмешательства на ВС	Набат
Аварийные ситуации, не связанные с ВС:	
A6 - пожары в зданиях и сооружениях	Пожар
A7 - акт незаконного вмешательства на объектах аэродрома или аэропорта	Диверсия
A8 - стихийное (техногенное) бедствие	Стихия

2. Службы, подразделения аэропорта и взаимодействующие организации, участвующие в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

2.1. Органы, формируемые при аварийных ситуациях.

2.2. Основные задачи органов, формируемых при возникновении аварийных ситуаций.

2.3. Взаимодействующие организации и их основные задачи.

2.4. Оповещение об аварийной ситуации расчетов АСК, должностных лиц и взаимодействующих организаций.

2.4.1. Аварийное оповещение.

2.4.2. Аварийные стадии.

2.4.3. Сигналы оповещения.

2.5. Место сбора и время готовности АСК, НПСГ.

2.6. Карты и связь, используемые при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.

3. Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций при аварийных ситуациях.

3.1. Аварийная ситуация А1. Авиационное происшествие в аэропорту или в районе ответственности, если место АП известно - код "Красный".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.2. Аварийная ситуация А2. Авиационное происшествие за пределами аэропорта в районе ответственности, если место АП неизвестно - код "Желтый".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.3. Аварийная ситуация А3. Авиационный инцидент в полете - код "Синий".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.4. Аварийная ситуация А4. Авиационный инцидент на земле - код "Зеленый".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.5. Аварийная ситуация А5. Акт незаконного вмешательства на ВС - код "Набат".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.6. Аварийная ситуация А6. Пожары в зданиях и сооружениях - код "Пожар".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.7. Аварийная ситуация А7. Акт незаконного вмешательства на объектах аэропорта - код "Диверсия".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

3.8. Аварийная ситуация А8. Стихийное (техногенное) бедствие - код "Стихия".

Действия должностных лиц, расчетов АСК и взаимодействующих организаций.

4. Проведение учений и тренировок по отработке действий и процедур Аварийного плана.

4.1. Цель.

4.2. Типы учений, тренировок.

4.3. Организация учений, тренировок.

4.3.1. Организация полномасштабных (комплексных) учений.

4.3.2. Организация командно-штабных (штабных) учений.

4.3.3. Организация специальных (отдельных) тренировок.

ГЛАВА 2. Процедуры Аварийного плана

5. Применение процедур.

В Аварийном плане рассмотрены действия аварийно-спасательных расчетов в случае возникновения аварийных ситуаций. Процедуры представляют собой технологические карты выполнения взаимосвязанных действий аварийно-спасательных расчетов АСК при различных типах аварийных ситуаций.

За выполнение процедуры несет ответственность расчет соответствующей службы (подразделения, участка).

Все действия, описанные в процедурах, проверяются при проведении учений и тренировок АСК.

Если выясняется, что расчет не имеет возможности выполнить какие-либо действия, то необходимо внести соответствующие изменения в процедуру.

6. Перечень процедур.

В1	Спасание людей и тушение пожара на ВС.
В2	Оцепление и контроль допуска.
В3	Вызов взаимодействующих сил и их встреча.

B4	Обслуживание пострадавших.
B5	Поддержка медицинского расчета.
B6	Транспортировка пострадавших.
B7	Обслуживание не пострадавших.
B8	Обслуживание встречающих/проводящих.
B9	Обработка погибших.
B10	Поиск ВС.
B11	Покрытие ВПП пеной.
B12	Опасный груз.
B13	Эвакуация ВС с места происшествия.
B14	Эвакуация людей из зданий/сооружений.
B15	Центр информации при аварийных ситуациях.
B16	Работа со СМИ и общественными организациями.
B17	Операция "Набат".

6. Содержание процедур.

ГЛАВА 3. Приложения к Аварийному плану.

Приложение 1	Графический план (карта) района ответственности за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ.
Приложение 2	Графический план аэродрома или аэропорта с координатной сеткой.
Приложение 3	Схема расположения объектов и основных помещений в зданиях, используемых при возникновении аварийной ситуации.
Приложение 4	Схема оповещения расчетов АСК, ОШ и взаимодействующих организаций при авиационном происшествии на аэродроме, в аэропорту и в районе ответственности.
Приложение 5	Схема организации связи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
Приложение 6	Инструкция о порядке использования средств связи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.
Приложение 7	Инструкция по покрытию ВПП пеной при аварийной посадке ВС.
Приложение 8	Схема расстановки ПСР вдоль ВПП при аварийной посадке ВС.
Приложение 9	План (инструкция) взаимодействия авиационной организации с подразделениями по чрезвычайным ситуациям при возникновении аварийной ситуации.
Приложение 10	План (инструкция) взаимодействия авиационной организации с отделами и отделениями внутренних дел на транспорте при возникновении аварийной ситуации.

Приложение 11	План (инструкция) взаимодействия авиационной организации с организациями здравоохранения при возникновении аварийной ситуации.
Приложение 12	План (инструкция) взаимодействия авиационной организации с органами пограничной службы при возникновении аварийной ситуации.
Приложение 13	План (инструкция) взаимодействия авиационной организации с таможенными органами при возникновении аварийной ситуации.
Приложение 14	Табель средств механизации, оборудования, приспособлений и вспомогательных материалов, применяемых при проведении эвакуационных работ.
Приложение 15	Табель оснащения техническими средствами АСК, НПСГ.
Приложение 16	Табель автотранспортных средств для расчетов АСК.
Приложение 17	Перечень оснащения автоприцепа-фургона медицинским имуществом.
Приложение 18	Контрольный лист сбора АСК.
Приложение 19	Карточка идентификации пострадавших.
Приложение 20	Карта опроса пассажира.
Приложение 21	Карта сбора данных о пассажире.
Приложение 22	Форма отчета о проведении ПиАСР.
Приложение 23	Форма отчета руководителя НПСГ о проведении поиска ВС потерпевшего бедствие.
Приложение 24	Форма акта на эвакуацию ВС.
Приложение 25	Требования по безопасности при проведении ПиАСР.
Приложение 26	Справочный материал.

ГЛАВА 4. Оперативный план по тушению пожаров на ВС на аэродроме и в аэропорту.

ГЛАВА 5. План удаления ВС потерявших способность двигаться.

Приложение 12
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА

1. Аспекты человеческого фактора - принципы, применимые к процессам подготовки кадров, проектирования, сертификации, технического обслуживания и эксплуатационной деятельности в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами

системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

2. Возможности человека - способности человека и пределы его психофизиологических возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

3. Человеческий фактор - совокупность анатомических, физиологических и психологических особенностей человека, оказывающих влияние на эффективность его деятельности.

4. Основные требования к профессиональным качествам руководителя аварийно-спасательных работ в районе ЧС:

способность к сосредоточению;

стрессоустойчивость и умение переносить длительное напряжение;

способность быстро принимать эффективные решения;

аналитический склад мышления, хорошая память, ассоциативность мышления;

ответственность, пунктуальность;

общее физическое развитие - выносливость, хорошая координация движений, сила, быстрота реакции;

повышенная восприимчивость органов чувств, помехоустойчивость внимания;

избирательность и развитый объем внимания, умение подмечать незначительные изменения в обстановке;

лидерские качества, умение руководить персоналом, работать в команде.

5. Факторы, влияющие на реакцию людей и их поведение в условиях ЧС:

основные стадии развития аварийной или чрезвычайной ситуации;

эмоциональное или психологическое воздействие аварийной ситуации на человека и группы людей;

различные модели поведения человека в условиях аварийной ситуации;

влияние стресса на принятие решений;

необходимость в информации и связи;

важность лидерства в условиях аварийной ситуации или ЧС.

6. Для общения с пассажирами в условиях аварийной ситуации члены АСК (НПСГ) должны:

сохранять спокойствие и решительность;

иметь необходимые навыки и опыт выведения человека из состояния стресса (приемы психологической мобилизации, саморегуляции);

быть коммуникабельными и внимательными, уметь воспринимать, понимать и объяснять пассажирам информацию;

избегать длинных фраз, уметь изъясняться лаконично, но понятно для всех;

максимально использовать жестикуляцию.

7. Отдавать распоряжения нужно громко, четко, ясно и кратко. Говорить, как можно более простым языком. Повторять распоряжения через регулярные промежутки времени, чтобы все пассажиры их слышали и понимали.

8. Для обеспечения эффективного и успешного выполнения ПиАСР, каждый член АСК (НПСГ) должен

обладать знаниями и навыками, включающими следующее:

четкое знание своих функциональных обязанностей и своих действий согласно Аварийному плану аэропорта;

понимание целей и задач расчетов АСК (НПСГ), координации их взаимодействия;

четкое представление общей структуры организации управления действиями всех расчетов АСК (НПСГ) в условиях ЧС;

оценивать создавшуюся обстановку и принимать оптимальное решение;

определять наличие поражающих факторов и возможные пути (варианты) развития ЧС;

рационально и безопасно строить свою работу;

проводить поиск пострадавших с использованием как подручных средств, так и специальной техники;

оказывать первую помощь пострадавшим;

оказывать самопомощь;

осознавать степень риска;

взаимодействовать с другими участниками работ, выполнять работы при воздействии одного или нескольких экстремальных факторов (высота, замкнутое пространство, отсутствие освещения, загазованность, задымленность, сложные метеоусловия и т.д.);

выполнять работы с соблюдением требований мер безопасности;

выполнять физическую работу различной тяжести в условиях действия эмоциональных нагрузок;

работать в условиях личного риска;

работать в изменяющихся условиях природного и техногенного характера;

оказывать психологическое воздействие на пострадавшего, предотвращать панические настроения и брать на себя роль лидера.

Приложение 13
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОТРАБОТКЕ ДЕЙСТВИЙ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ В АЭРОПОРТУ (АЭРОДРОМЕ)

1. Цель

1.1. Цель отработки Аварийного плана аэропорта заключается в обеспечении надлежащей эффективности:

развертывания всего задействованного личного состава;

действий и процедур на случай аварийной обстановки;

использования аварийного оборудования и связи.

1.2. Важно, чтобы Аварийный план аэропорта (далее - план) предусматривал опробование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту. Такое опробование должно быть направлено на максимальное устранение недостатков в плане и ознакомление всего личного состава и соответствующих органов с условиями аэропорта, с действиями и ролью других органов, предусмотренных в плане мероприятий.

1.3. План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту служит основой, позволяющей обеспечить противопожарную защиту аэропорта и окружающих его районов, безопасность, оказание медицинской помощи и выделение других ресурсов в целях эффективного и скоординированного устранения последствий аварийной обстановки в аэропорту.

Используя любой из нескольких видов отработки действий на случай аварийной обстановки в аэропорту, эксплуатанты аэропорта и руководители местных служб, ответственные за использование ресурсов в случае аварийной ситуации, могут, во-первых, подготовить сводный план мероприятий на случай аварийной обстановки с учетом потребности и места происшествия и, во-вторых, на практике отработать процедуры и координацию необходимых действий с целью эффективного устранения последствий происшествия в минимальное время.

Кроме того, эксплуатанты аэродромов не могут в полной мере полагаться на план аэропорта до тех пор, пока он не будет изучен, уточнен, вновь изучен и опробован. Опробование является основным элементом выявления серьезных недостатков, которые могут присутствовать в плане.

Например, некоторые лица, указанные в плане, могут неправильно представлять или неправильно понимать свою роль; некоторые процедуры, которые представляются пригодными на бумаге, на практике неосуществимы; теоретическая оценка времени, расстояния или располагаемых ресурсов может быть в значительной степени неточной и привести к возникновению проблем.

Опробование позволит сотрудникам, принимающим участие в устранении последствий происшествия, познакомиться друг с другом и узнать, каким образом функционируют другие службы.

Такое опробование даст возможность персоналу аналогичных служб, расположенных за пределами аэропорта, встретиться с персоналом аэропорта и ознакомиться со средствами аэропорта, ресурсами, схемой движения транспортных средств и потенциально опасными зонами.

Отработка действий должна производиться в дневное время, в сумерки и в темное время суток и в различных погодных условиях и условиях видимости.

2. Виды учений по отработке действий на случай аварийной обстановки в аэропорту

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

полномасштабные (комплексные) учения,

командно-штабные (штабные) учения и

специальные (отдельные) тренировки.

2.2. Эти учения проводятся в соответствии со следующим графиком:

полномасштабные
(комплексные) учения:

проводятся через промежутки времени, не
превышающие два года;

командно-штабные (штабные)
учения:

проводятся не реже одного раза в год, за исключением
того полугодического периода, в течении которого
проводятся полномасштабные (комплексные) учения;

специальные (отдельные)
тренировки:

со штатными расчетами АСК - не реже одного раза
в месяц;
с остальными (нештатными) расчетами АСК -
ежеквартально;
с АСК (в каждой смене) - не реже двух раз в год.

3. Полномасштабные (комплексные) учения

3.1. Не реже одного раза в два года по плану мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту следует проводить учения в полном масштабе для проверки действий всех средств, служб и взаимодействующих органов.

После учений следует проводить тщательный разбор с критическим анализом результатов.

Представители всех организаций, которые участвовали в учениях, должны также принимать активное участие в критическом анализе.

3.2. В качестве первого шага при планировании полномасштабных учений на случай аварийной обстановки необходимо заручиться поддержкой всех заинтересованных полномочных органов аэропорта и взаимодействующих организаций.

3.2.1. Цели. При проведении полномасштабных учений на случай аварийной обстановки в аэропорту первым и наиболее важным шагом для сотрудников аэропорта и местных органов, занимающихся планированием и выполнением плана мероприятий на случай аварийной обстановки, должно быть принятие решения относительно конкретных целей учений.

3.2.2. Выбор цели. Учения по отработке действий в аварийной ситуации могут проводиться с различными целями.

Например, может потребоваться провести учения ночью для проверки действий соответствующего персонала в ночных условиях.

Целесообразной может оказаться также проверка действий АСК в случае обнаружения опасных материалов в грузе, находившемся на борту ВС.

3.2.3. Ограничение количества задач. Вполне вероятно, что в ходе одного учения можно выполнить несколько задач.

Недостаток объединения нескольких задач заключается в том, что количество поставленных задач может превышать количество решенных.

В ходе постановки задач сотрудники, занимающиеся планированием, должны ограничивать масштабы задач, подлежащих изучению; в противном случае, они рискуют внести путаницу и вызвать растерянность у участвующего персонала.

В реальной аварийной ситуации могут возникнуть и путаница, и растерянность, однако внесение этих элементов в ходе учений приведет лишь к негативным последствиям.

Для сотрудников, занимающихся планированием мероприятий на случай аварийной обстановки, это будет означать упущенную возможность и может ограничить возможности оказания помощи в реальной аварийной обстановке.

3.2.4. Оценка результатов. После учений следует проанализировать, какие конкретные навыки были приобретены, с какими новыми условиями работы пришлось столкнуться, какие были опробованы системы связи, какие дополнительные подразделения по оказанию взаимопомощи были включены в план мероприятий на случай аварийной обстановки, какое новое оборудование использовалось, а также другие преимущества или недостатки.

3.3. Руководитель каждого органа должен хорошо знать план мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту и в соответствии с общим планом должен разработать план мероприятий для своего подразделения.

Руководители различных органов должны регулярно встречаться для лучшего понимания обязанностей своих органов и разработки необходимых мероприятий во взаимодействии с другими органами.

3.4. Для имитации реальных условий и ознакомления участников с проблемами эвакуации

пострадавших из ВС на время учений следует иметь большое пассажирское ВС.

Если ВС не может быть предоставлено, можно использовать автобус или другое большое транспортное средство.

3.5. Отработку действий на случай аварийной обстановки следует проводить в местах, максимально приближенных к реальным условиям, при этом обеспечивая минимальное нарушение деятельности аэропорта.

Можно использовать различные сценарии. Учения можно проводить в дневное или ночное время в аэропорту, в районе концевых зон безопасности ВПП или на местности, окружающей аэропорт. В рамках сценариев рассматриваются происшествия, в которые вовлечены:

ВС/здания,

ВС/ВС и

ВС/наземные транспортные средства.

Поскольку примерно 80% всех авиационных происшествий происходят на ВПП, в районе концевых зон безопасности ВПП или в зонах захода на посадку или взлета, большая часть учений должна проводиться в вышеупомянутых зонах.

При отсутствии ВС создание небольших очагов пожара в районе может способствовать воспроизводству реальных условий для работы противопожарных служб.

Лицам, добровольно изъявившим желание имитировать пострадавших, должен придаваться соответствующий внешний вид для воссоздания реальных условий работы медицинского персонала.

3.6. По крайней мере за 120 дней до намечаемого полномасштабного учения администрации аэропорта следует провести совещание всех ответственных работников основных участвующих в учениях органов.

На этом совещании должны быть изложены основные цели учения, сформулирован сценарий, поставлены задачи и определены обязанности всех органов и личного состава.

Примерный график и контрольный перечень мероприятий:

Д - 120 дней. Организационное совещание руководящего состава участвующих в учениях организаций, изложение целей, формулировка сценария, постановка задач, назначение координаторов по процедурам Аварийного плана.

Д - 90 дней. Первый доклад о ходе подготовительной работы.

Д - 70 дней. Первое совещание всех участвующих в учениях организаций (представители служб аэропорта и взаимодействующих организаций).

Д - 60 дней. Выбор места учений. Завершение разработки плана учений. Место учений выбирается из условий минимального нарушения деятельности аэропорта.

Д - 50 дней. Начало работы группы, обеспечивающей имитацию аварийной обстановки. Второе совещание представителей служб.

Д - 40 дней. Завершение работ по обеспечению транспортными средствами, помещениями.

Д - 30 дней. Третье совещание представителей служб. Проверка систем оповещения и связи.

Д - 21 день. Четвертое совещание представителей служб. Завершение подготовки людей, имитирующих:

непострадавших;

легко пострадавших;

раненых.

Заготовлены муляжи "погибших".

Д - 14 дней. Заключительное совещание и инструктаж всех участников, включая группу наблюдателей. Наблюдатели составляют группу критического анализа за ходом учений.

Д - 7 дней. Заключительное совещание руководящего состава с целью оценки готовности к учениям.

Д - 0 дней. Учения.

Д + 1 - 7 дней. Разбор после учения. Ознакомление с отчетами наблюдателей.

Д + 30 дней. Совещание руководящего состава для изучения всех замечаний по учению и подготовка, при необходимости, изменений и уточнений в Аварийный план аэропорта.

3.7. При подготовке сценария не следует использовать действительные наименования эксплуатантов и типов воздушных судов.

Таким образом, авиакомпании или агентства, связанные с гражданской авиацией, не будут поставлены в неловкое положение.

3.8. С целью получения максимальной отдачи от полномасштабных учений важно критически проанализировать весь ход учений.

Следует организовать группу наблюдателей, которые знакомы с работами по ликвидации последствий происшествий с большим количеством пострадавших.

Следует назначить руководителя этой группы, и он должен присутствовать на всех совещаниях.

Эта группа должна присутствовать на заключительном организационном совещании (за 7 дней до учений) и по согласованию с ответственным руководителем должна предусмотреть включение в сценарий учений сложных проблем.

Каждый член этой группы должен наблюдать весь ход учений и составить соответствующий критический отзыв об учении по установленной форме.

В удобное время сразу после окончания учений (не позже чем через 7 дней) следует провести разбор, с тем чтобы члены этой группы могли представить свои критические замечания и рекомендации для совершенствования поисковых и аварийно-спасательных операций и соответствующего плана мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.

4. Командно-штабные (штабные) учения

4.1. Основной целью командно-штабного учения является совершенствование слаженности и оперативности в работе руководящего состава авиационной организации, их навыков в организации выполнения всего комплекса мероприятий, предусмотренных Аварийным планом, включая управление силами и средствами при ведении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также их всестороннее обеспечение.

4.2. Штабные учения проводятся с целью проверки комплексности плана и определения возможностей служб, принимающих участие в ликвидации последствий аварийной ситуации, без каких-либо финансовых издержек и нарушения обслуживания, что имеет место при проведении полномасштабных учений.

Такие учения могут проводиться в качестве координационных перед полномасштабными учениями или в перерывах между ними, для того чтобы еще раз проверить процедуры, принципы, номера телефонов, радиочастоты и изменения в руководящем составе.

4.3. Штабные учения являются наиболее простым для проведения типом учений, для которых необходимы только зал заседаний, крупномасштабная карта аэропорта и присутствие ответственного представителя каждого подразделения, предусмотренного в плане.

На карте выбирается возможное место происшествия, и каждый участник излагает действия, которые его подразделение будет принимать в случае происшествия.

Такие учения позволят быстро выявить проблемы оперативного характера, такие, как создание взаимных помех на частотах связи, недостаточное количество оборудования, недостаточно четкая терминология и определение зон ответственности.

Эти учения должны проводиться раз в год, но не совпадать с другими видами учений.

5. Специальные (отдельные) тренировки

5.1. Организация специальных тренировок со штатными (пожарно-спасательными, медицинскими) и нештатными расчетами.

5.1.1. Цель специальных тренировок - практическая отработка действий сил и средств штатных расчетов АСК аэропорта при различных аварийных ситуациях, максимально приближенных к реальным.

5.1.2. Пожарно-спасательные расчеты и медицинские расчеты проводят тренировку по своим специальным программам, составленным с учетом Аварийного плана аэропорта.

Тренировки проводят в своих подразделениях. Тренировки проводятся не реже одного раза в месяц с занесением результатов в журнал подготовки (тренировок).

Для отработки отдельных тем, требующих привлечения сил и средств из других расчетов АСК, могут проводиться совместные тренировки с двумя, тремя расчетами (по согласованию между службами, подразделениями).

Все тренировки проводятся с учетом выполнения отдельных элементов из Аварийного плана аэропорта.

5.1.3. Нештатные расчеты проводят специальные тренировки по общей "Программе подготовки личного состава АСК" и "Плану мероприятий подготовки личного состава расчетов АСК аэропорта" с отработкой отдельных ситуаций, изложенных в Аварийном плане аэропорта.

Ответственными за организацию и проведение тренировок являются начальники служб. Тренировки проводятся не реже одного раза в квартал.

5.2. Организация специальных тренировок с АСК в аэропорту.

5.2.1. Цель специальных тренировок (учений) - практическая отработка действий всех сил и средств АСК аэропорта при различных аварийных ситуациях, максимально приближенных к реальным.

5.2.2. Организует проведение тренировок руководитель АСР.

Тренировки проводятся согласно плану по подготовке личного состава аварийно-спасательной команды аэропорта.

Приложение 14
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ОБЩАЯ СТРУКТУРА ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНА ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРОВ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ В АЭРОПОРТУ (АЭРОДРОМЕ)

Титульный лист.

Лист согласования.

Лист регистрации рассылки.

Лист регистрации поправок.

Лист обозначений и сокращений.

Оглавление:

Глава I. Общие положения.

1.1. Характеристика аэродрома.

1.2. Основные данные конструкции ВС.

1.3. Пожарное водоснабжение.

1.4. Противопожарное обеспечение.

1.5. Средства пожаротушения (пожарно-техническое оборудование).

Глава II. Расчет сил и средств для тушения пожаров на ВС.

2.1. Расчетные данные для тушения силовых установок ВС.

Минимальное количество огнегасящей пены и воды при тушении силовых установок на ВС.

2.2. Расчетные данные для тушения пожаров внутри фюзеляжа ВС.

2.3. Расчетные данные для охлаждения фюзеляжа ВС.

2.4. Расчетные данные для тушения разлитых под фюзеляжем ГСМ.

Глава III. Рекомендации по тушению пожара на ВС.

3.1. Рекомендации РТП по тушению пожара разлитого топлива.

3.2. Рекомендации РТП по тушению пожара внутри фюзеляжа ВС.

3.3. Рекомендации РТП по тушению пожара силовых установок.

3.4. Рекомендации РТП по тушению пожара шасси.

3.5. Рекомендации по спасанию людей, находящихся на горящем ВС.

3.6. Рекомендации по тушению ВС, перевозящих опасные грузы.

Мероприятия по соблюдению правил охраны труда. Охрана труда и техника безопасности при тушении пожара на ВС.

Глава VI. Приложения.

Приложение 1. Схема водоисточников на аэродроме.

Приложение 2. Сведения о наличии пожарной техники и производительности лафетного ствола.

Приложение 3. Схема тушения пожара при разливе авиационного топлива.

Приложение 4. Схема тушения пожара внутри фюзеляжа.

Приложение 5. Схема тушения пожара силовой установки.

Приложение 6. Схема тушения пожара шасси.

ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТА ВС ПОСЛЕ АП

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Скоординировать план мероприятий эксплуатанта ВС на случай аварийной обстановки с планом мероприятий аэропорта с целью определения обязанностей личного состава эксплуатанта ВС и обязанностей аэропорта.

2. Эксплуатанту ВС следует организовать подготовку всего личного состава компании по действиям в аварийных ситуациях.

При всех происшествиях пассажиры подвергаются таким стрессам, которых в обычных условиях не испытывают. Крайне важно, чтобы все члены аварийно-спасательной команды были знакомы с обычной реакцией пассажиров в условиях необычного стресса и паники и могли оказать эффективную помощь лицам, находящимся в неуравновешенном психологическом состоянии.

Наилучшей подготовкой к эффективным действиям в аварийных условиях является теоретическое обучение и практика.

В ходе теоретического обучения следует раскрывать характер действий лиц в неуравновешенном состоянии и реакцию, которую обычно следует ожидать.

Для определения реальных схем поведения в аварийных условиях и отработки основных методов "первой психологической помощи" персонал эксплуатанта ВС должен принимать участие в учениях, имитирующих условия аварийной обстановки.

3. Эксплуатанту ВС, с которым произошло происшествие, следует принять меры к тому, чтобы можно было надлежащим образом отвечать на телефонные звонки относительно происшествия.

Для уменьшения количества телефонных запросов следует рассмотреть вопрос о передаче информации средствам массовой информации.

4. Для сбора и обслуживания пассажиров, которые во время происшествия не пострадали или считаются не пострадавшими, следует установить зону ожидания.

Указанную зону следует выбирать таким образом, чтобы можно было обеспечить стабилизацию состояния пассажиров и исключить доступ представителям средств массовой информации.

5. При получении уведомления об авиационном происшествии специально выделенный персонал эксплуатанта ВС должен немедленно прибыть в установленную зону ожидания для приема пассажиров, эвакуируемых с места происшествия.

Сотрудники эксплуатанта должны прибыть в данную зону до прибытия пассажиров.

Для эффективного обслуживания пассажиров следует подготовить аварийные комплекты и незамедлительно выдавать их сотрудникам, отвечающим за такое обслуживание (информация о составе аварийных комплектов приводится в п. 8 - 10 настоящего приложения).

До прибытия эвакуируемых пассажиров ответственному руководителю - сотруднику эксплуатанта ВС

следует провести организационное совещание и назначить:

ответственного (ответственных) за прием пассажиров,

регистраторов и координатора по вопросам социального обеспечения оставшихся в живых пассажиров.

6. Вариант распределения обязанностей и организации работы должностных лиц:

6.1. Ответственный руководитель.

Как правило, это ответственный сотрудник эксплуатанта, с ВС которого произошло авиационное происшествие.

Если это зафрахтованное воздушное судно или воздушное судно, маршрут которого был изменен, руководство следует возложить на представителя эксплуатанта, отвечающего за наземное обслуживание этого рейса.

Если происшествие произошло с пролетающим ВС или представителя данного эксплуатанта ВС в аэропорту нет, ответственным руководителем должен быть представитель администрации аэропорта.

Ответственный руководитель должен располагать средствами ведения радиосвязи с центром управления и аварийным оперативным центром эксплуатанта воздушного судна.

Ответственный руководитель - представитель эксплуатанта ВС должен осуществлять общее руководство и, при необходимости, принимать меры для предоставления дополнительного медицинского обслуживания, продуктов питания и т.д.

6.2. Сотрудник (сотрудники), отвечающий(е) за прием пассажиров.

Этот сотрудник (сотрудники) должен (должны) встречать прибывающие с места происшествия автобусы и направлять пассажиров к столам регистраторов для прохождения необходимых формальностей.

Данный сотрудник (сотрудники) должен (должны) знать места расположения туалетов.

6.3. Регистраторы.

Регистраторам следует иметь аварийные комплекты.

Бригада регистраторов состоит из двух человек.

Для быстрого и эффективного обслуживания пассажиров требуется несколько бригад.

Один регистратор заносит имя пассажира в ведомость (рисунок 1) и определяет, что ему необходимо, т.е. забронировать место в гостинице, билеты на другой рейс, решить вопрос о транспортировке, выдаче одежды и т.д., и кого необходимо поставить в известность о состоянии пассажира и его планах на будущее.

Другой регистратор заполняет удостоверяющую личность карточку или наклейку (из аварийного комплекта) и прикрепляет ее к одежде пассажира.

Это поможет найти данного пассажира после того, как будут приняты меры по его устройству.

Более того, карточка указывает на то, что пассажир прошел регистрацию. Регистраторы направляют не пострадавших пассажиров к координатору по вопросам социального обеспечения.

6.4. Координатор по вопросам социального обеспечения.

Эти лица являются главными специалистами по оказанию "первой психологической помощи".

Они должны пытаться побуждать пассажира к ведению разговора. Особое внимание следует уделять тем лицам, которые не присоединяются к группам пассажиров.

При оказании первой психологической помощи следует иметь в виду, что некоторые лица ведут себя более возбужденно, чем другие.

Первым шагом по оказанию помощи может быть проявление сочувствия и понимания.

Чрезмерное проявление сострадания приведет только к тому, что пострадавшие почувствуют себя более беспомощными и, возможно, поймут, что наихудшие опасения об их состоянии подтверждаются.

Лиц, у которых наблюдаются дрожь тела, учащенное дыхание, одышка и т.д., следует вовлекать в разговор, и им нужно как можно быстрее оказать квалифицированную медицинскую помощь.

7. Большинство эксплуатантов ВС может выделить указанный выше персонал, однако трудности с этим могут возникнуть в аэропортах с небольшим объемом перевозок.

Поэтому необходимо разработать программу взаимопомощи с участием персонала всех эксплуатантов ВС (если необходимо, других арендаторов аэропорта, базирующихся в данном аэропорту).

Местные международные органы по оказанию помощи (Красный Крест и т.д.) могут обеспечить соответствующую подготовку.

Эта подготовка не будет всеобъемлющей, однако она даст знания по обслуживанию пассажиров в аварийной обстановке.

РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

ПАССАЖИР

Фамилия

Адрес

Номер телефона

Меры по устройству пассажира/

Название гостиницы

Другой рейс (N)

Где можно найти в течение
следующих 72 часов

Лицо, которое необходимо
поставить в известность

Фамилия

Степень родства

Номер телефона

Рисунок 1. Образец регистрационной формы

АВАРИЙНЫЕ КОМПЛЕКТЫ

8. Каждому эксплуатанту ВС следует подготовить аварийные комплекты, которые можно незамедлительно выдать всему личному составу эксплуатанта в течение всех часов работы.

Весь личный состав авиакомпании должен знать, где можно получить аварийный комплект.

Данный комплект должен содержать блокноты или формы (рисунок 1) для записи сведений о пассажирах, включая:

фамилию, адрес и номер телефона пассажира;

фамилию и номер телефона лица, которое необходимо поставить в известность о состоянии пассажира;

просьбы пассажира в отношении его устройства (т.е. место на другой рейс, гостиница, переезд в пределах местной зоны и т.д.) и где его можно найти в течение следующих 72 часов.

Данный комплект должен содержать клейкие таблички, на которых указывается, что пассажир прошел регистрацию или меры по его устройству приняты.

9. В аварийном комплекте должен иметься список следующих телефонов:

врачей, оказывающих помощь при небольших травмах.

Каждому эксплуатанту ВС следует иметь письменное соглашение с врачом (врачами) в отношении прибытия в установленную зону ожидания;

гостиниц, в которых могут быть размещены пассажиры.

Целесообразно размещать пассажиров в одной гостинице или размещать их группами в гостиницах;

лиц, знающих иностранные языки, которых можно было бы привлечь в любое время суток (желательно работающих в аэропорту, поскольку их можно быстро вызвать).

Может быть установлен контакт с местными школами и частными учреждениями по изучению иностранных языков;

поставщика продуктов питания (если в них возникнет необходимость);

всех местных агентств эксплуатанта ВС, занимающихся бронированием;

служб скорой помощи на случай, если неожиданно потребуются перевезти пассажира;

таксопарков;

номера аварийных телефонов, которые должны быть переданы по радио и телевидению, чтобы семьи пострадавших могли позвонить и получить информацию.

10. В аварийном комплекте следует иметь действующий, официально издаваемый справочник авиакомпании.

Регистраторам, бронирующим места на другие рейсы, будут особенно нужны расписания местных авиакомпаний.

Приложение 16
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

СИГНАЛЫ ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТАХ

1. Обмен сигналами с наземными судами.

1.1. Следующие маневры, выполняемые ВС, означают, что оно желает направить надводное судно к ВС 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.

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.

- с) выход на курс, по которому должно следовать надводное судно.

Повторение таких маневров не меняет их значения.

1.2. Следующие маневры, выполняемые ВС, 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.

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 ВС;

- для указания невозможности выполнения переданных указаний:

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


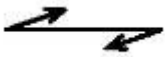

2) передача с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряда букв N.

2. Код визуальных сигналов "земля - воздух".

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

N	Значение сигнала	Сигнал
1	Требуется помощь	V
2	Требуется медицинская помощь	X
3	Нет или отрицательно	N
4	Да или положительно	Y
5	Двигаемся в этом направлении	↑

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

N	Значение знака	Знак
1	Операции закончены	L L L
2	Мы нашли всех людей	L L
3	Мы нашли только нескольких человек	
4	Мы не в состоянии продолжать поиск. 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 (8 фут), и их следует делать в максимальной степени заметными.

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.

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 ВС, означают, что сигналы, подаваемые с земли, были поняты:

а) при дневном свете

- покачивание крыльями ВС;

б) при наступлении темноты:

- включение и выключение дважды посадочных фар или, если ВС ими не оборудовано, включение и выключение дважды его аэронавигационных огней.

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

Приложение 17
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ТРЕБОВАНИЯ К ИНФОРМАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОСНАЩЕНИЮ КООРДИНАЦИОННЫХ ЦЕНТРОВ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

Для облегчения координации и упрощения использования средств связи и оборудования, КЦПС ГА

должен размещаться в том же здании, что и РДЦ.

Основными требованиями к информационно-техническому оснащению КЦПС ГА является обеспечение автоматизированных рабочих мест:

радиолокационной информацией;

плановой полетной информацией;

картографической информацией;

метеорологическими данными;

системой голосовой связи;

системой единого времени;

автоматизированной системой оповещения;

внутренней и внешней (Internet) связью;

приемом и передачей сообщений по сети AMHS/АФТН;

получением и обработкой сигналов бедствия от Системы КОСПАС-САРСАТ;

возможностью контроля ПиАССС;

возможностью контроля за ВС, находящихся в аварийной обстановке;

возможностью расчетов района поиска и наиболее вероятного местоположения аварийного ВС;

ведением базы данных ELT установленных на ВС зарегистрированных в государственном реестре Республики Беларусь;

необходимой справочной информацией;

автономным энергоснабжением;

основными и резервными линиями связи;

резервированием аппаратных средств;

единой системой внутренней телефонной связи;

возможностью записи телефонных переговоров на всех установленных абонентских устройствах, радиопереговоров по радиостанциям, радиообмена на аварийной частоте;

технической защитой передаваемой информации в соответствии с нормативными требованиями.

Оборудование КЦПС ГА должно строиться по модульному принципу и обеспечивать возможность дальнейшего наращивания и модификации существующей телекоммуникационной структуры и задач, решаемых КЦПС ГА, а также замену отдельных видов телекоммуникационного оборудования на более совершенные.

Оборудование должно обладать повышенной устойчивостью к электромагнитному излучению.

ФОРМЫ
РЕГИСТРАЦИИ ИНФОРМАЦИИ НА АВАРИЙНЫХ СТАДИЯХ

Форма регистрации информации на стадии "НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬ"

Дата, время (местное и/или UTC)	
Орган или лицо, передающее сообщение	
Характер (описание) аварийной ситуации	
Номер рейса/позывной	
Тип ВС	
Регистрационный знак и принадлежность ВС	
Связное и навигационное оборудование	
Аэродром вылета, дата и расчетное время отправления	
Скорость, высота (эшелон) и маршрут полета	
Аэродром назначения и расчетное время прибытия	
Цель полета	
Количество членов экипажа и пассажиров на борту ВС	
Местоположение ВС и каким методом определено	
Другие известные сведения	

Форма регистрации информации на стадии "ТРЕВОГА"

Дата, время (местное и/или UTC)	
Орган или лицо, передающее сообщение	
Характер (описание) аварийной ситуации	
Номер рейса/позывной	
Тип ВС	
Регистрационный знак и принадлежность ВС	
Связное и навигационное оборудование	
Аэродром вылета, дата и расчетное время отправления	
Скорость, высота (эшелон) и маршрут полета	
Аэродром назначения и расчетное время прибытия	

Цель полета	
Количество членов экипажа и пассажиров на борту ВС	
Местоположение ВС и каким методом определено	
Текущая и прогнозируемая метеорологическая информация	
Другие известные сведения	

Форма регистрации информации на стадии "БЕДСТВИЕ"

Дата, время (местное и/или UTC)	
Орган или лицо, передающее сообщение	
Характер (описание) аварийной ситуации	
Номер рейса/позывной	
Тип ВС	
Регистрационный знак и принадлежность ВС	
Связное и навигационное оборудование	
Аэродром вылета, дата и расчетное время отправления	
Скорость, высота (эшелон) и маршрут полета	
Аэродром назначения и расчетное время прибытия	
Цель полета	
Количество членов экипажа и пассажиров на борту ВС	
Местоположение ВС и каким методом определено	
Текущая и прогнозируемая метеорологическая информация	
Наличие и характер опасных грузов	
Данные об организации и проведении поиска и спасания	
Степень повреждения ВС	
Другие известные сведения	

ПОИСК ВОЗДУШНОГО СУДНА С ПОМОЩЬЮ СРЕДСТВ СВЯЗИ <*>

1. Для осуществления поиска воздушного судна с помощью средств связи необходимо выполнить следующую последовательность операций:

1.1. связаться с аэропортом назначения и запасными аэропортами, чтобы убедиться в том, что ВС не прибыло;

1.2. связаться с аэропортом отправления для подтверждения факта вылета и невозвращения ВС;

1.3. обратиться (посредством органов организации воздушного движения) к командиру ВС, выполняющему полет по данному маршруту или близко от него с просьбой предпринять попытку установить радиокontakt (или визуальный контакт), с пропавшим без вести ВС;

1.4. обеспечить аварийное оповещение аэродромов, находящихся в пределах районов через которые могло совершить пролет ВС.

2. В случае, если указанные попытки оказались безрезультатными, необходимо выполнить следующую последовательность операций.

2.1. связаться со всеми аэродромами и другими ВС (посредством органов организации воздушного движения), которые находятся в пределах 80 километров от маршрута и не были опрошены в ходе предыдущего поиска;

2.2. связаться с другими аэродромами, находящимися в пределах всего возможного района, на которых данное ВС могло совершить посадку;

2.3. обратиться (посредством органов организации воздушного движения) к командиру ВС, выполняющему полет по данному маршруту либо близко от него, с просьбой предпринять попытку установить радиокontakt с пропавшим без вести ВС, а также прослушивать соответствующие частоты в целях обнаружения возможных сигналов бедствия;

2.4. связаться с другими службами или лицами, которые могут предоставить дополнительную информацию.

<*> Связь с аэропортами вылета, назначения и запасными аэропортами, находящимися за пределами Минского района полетной информации, КЦПС ГА осуществляет через диспетчера ЦКОП.

Приложение 20
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

СОСТАВ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

Текущие метеоусловия вдоль предполагаемого маршрута	
Время	
Видимость и явления, ухудшающие видимость	
Направление и скорость ветра	

Облачность, нижняя и верхняя граница облаков	
Температура воздуха	
Барометрическое давление	
Осадки	
Особые явления погоды	
Состояние местности	
Текущие метеоусловия на месте нахождения ВС	
Время	
Видимость и явления, ухудшающие видимость	
Направление и скорость ветра	
Облачность, нижняя и верхняя граница облаков	
Температура воздуха	
Барометрическое давление	
Осадки	
Особые явления погоды	
Состояние местности	
Прогноз погоды вдоль предполагаемого маршрута	
Время	
Видимость и явления, ухудшающие видимость	
Направление и скорость ветра	
Облачность, нижняя и верхняя граница облаков	
Температура воздуха	
Барометрическое давление	
Осадки	
Особые явления погоды	
Состояние местности	

КАРТА С ПРЯМОУГОЛЬНОЙ СИСТЕМОЙ КООРДИНАТ

1. На СКП аэропорта следует иметь подробную карту(ы) аэропорта и его района ответственности с прямоугольной системой координат (с датой последнего выпуска).

Подобные карты небольшого размера следует иметь во всех подразделениях аэропорта (аэродрома), расчеты которых входят в состав АСК, а также на всех транспортных средствах, участвующих в проведении ПиАСР.

Экземпляры карт также следует разослать всем организациям, участие которых предусмотрено Аварийным планом аэропорта.

2. Необходимо иметь две карты с прямоугольной системой координат:

одну карту с указанием подъездных дорог к аэропорту, местонахождением источников водоснабжения, пунктов встречи, зон сосредоточения т.д. (рисунок 1);

вторую с указанием района ответственности аэропорта за проведение ПиАСР с соответствующими медицинскими учреждениями, подъездными дорогами, пунктами встречи и т.д., в радиусе 8 км от центра аэропорта (рисунок 2).

3. Крайне важно, чтобы в случае использования нескольких карт их координатные сетки совпадали и участвующие в ПиАСР органы могли их легко распознать.

Применение координатных сеток различного цвета, как показано на рисунках 1 и 2, исключает возможность неправильного понимания карт.

4. Карты, на которых показаны имеющиеся медицинские учреждения, должны содержать информацию о располагаемом количестве коек и специализации различных больниц. Каждой больнице следует присвоить индивидуальный номер и указать специализацию и конкретные данные, например, количество коек, персонал и т.д.

5. Важно, чтобы во всех случаях пересмотра карт уточненный экземпляр направлялся всем участвующим в ПиАСР органам, а старые карты уничтожались.

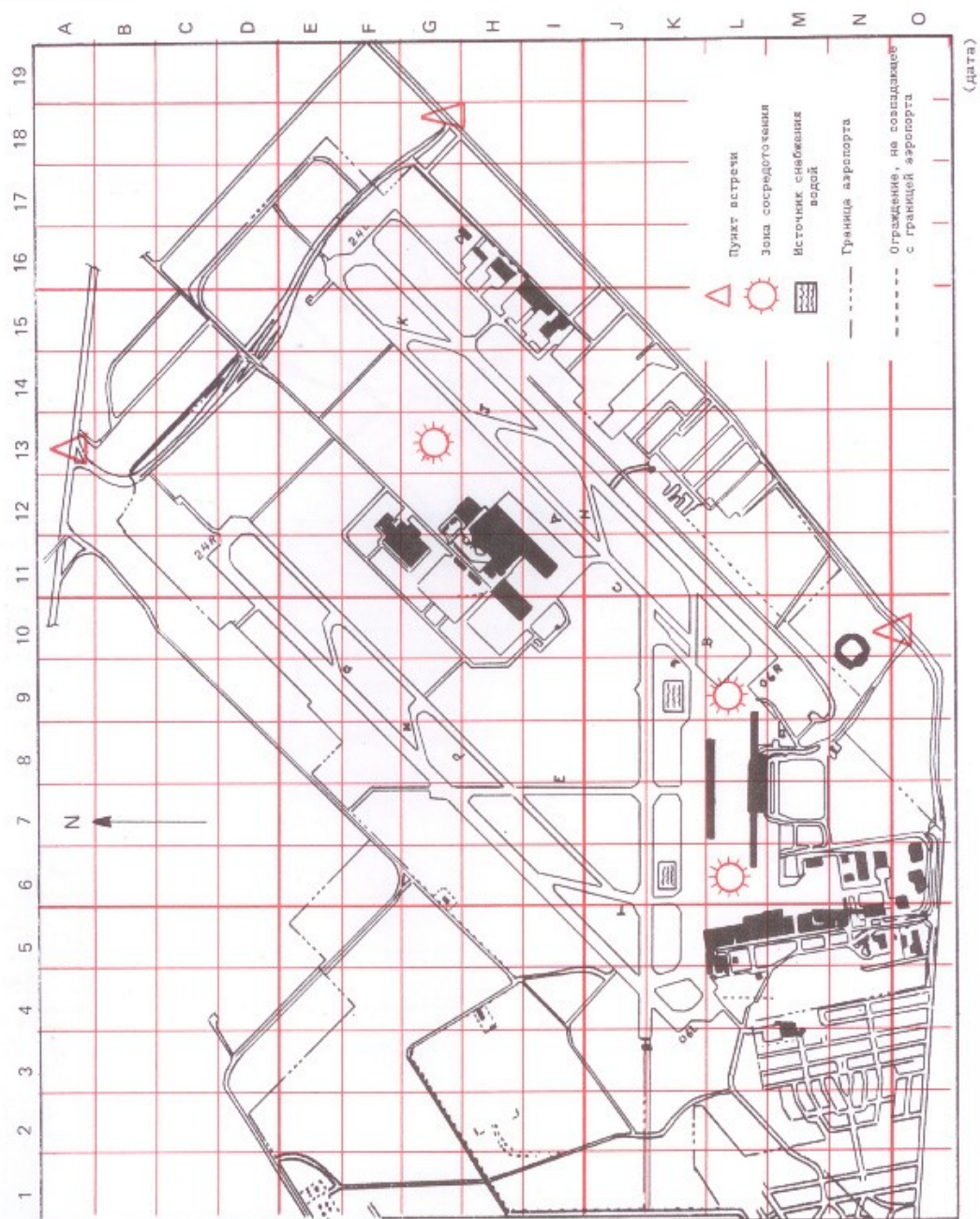
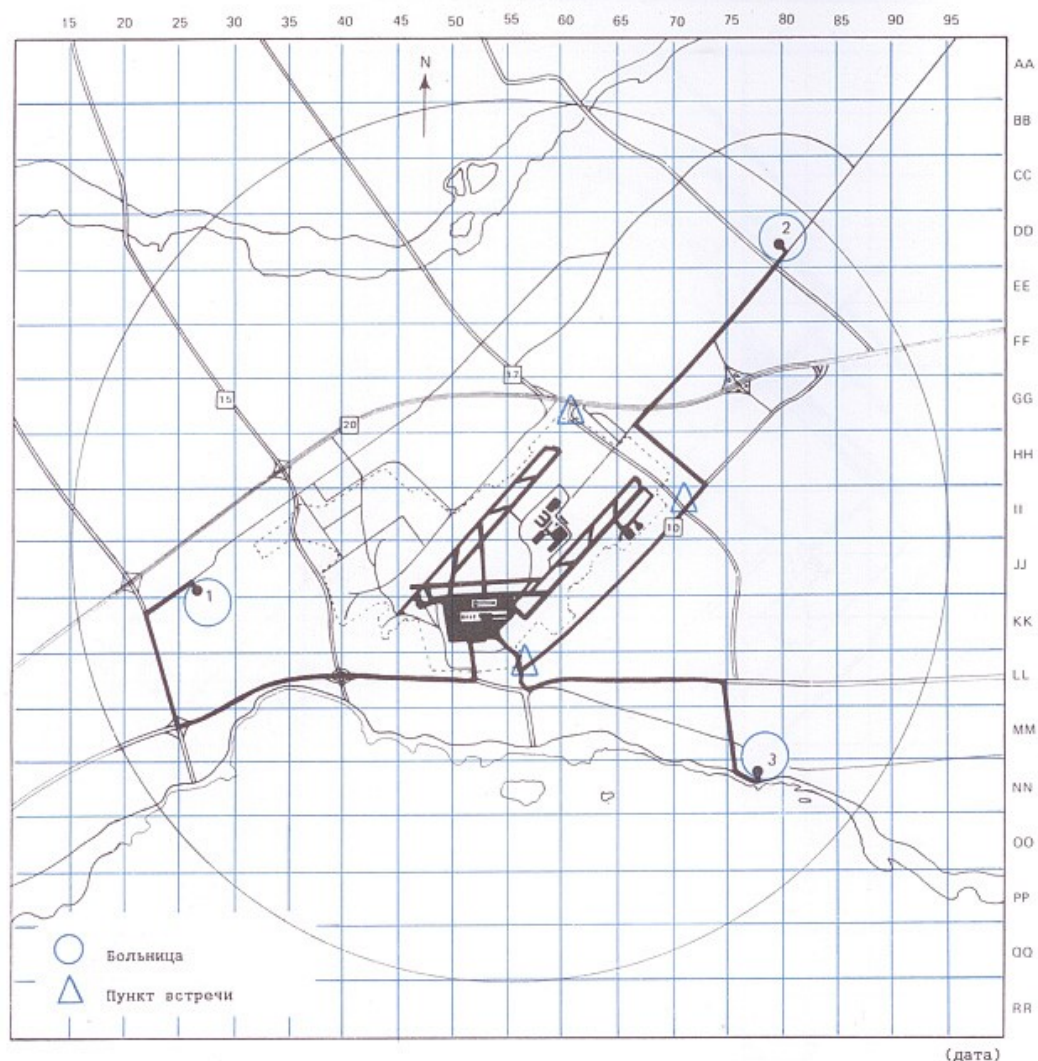


Рисунок 1. Образец карты с прямоугольной системой координат:
Аэропорт



(дата)

Больница ① на 55 мест

Способна принять всех пострадавших в аварийной ситуации

Больница ③ на 40 мест

Способна принять легко пострадавших с легкими ранами или переломами

Больница ② на 70 мест

Способна принять большинство пострадавших в аварийной ситуации, за исключением больных с сильными ожогами

Рисунок 2. Образец карты с прямоугольной системой координат:
Аэропорт и его район ответственности

Приложение 22
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРМАТ
донесения о ситуации SITREP**

SITREP	
КРАТКАЯ ФОРМА	SHORT FORM
КАТЕГОРИЯ СООБЩЕНИЯ (бедствие/экстренное сообщение)	TRANSMISSION (distress/urgency)
ДАТА И ВРЕМЯ (UTC или местные дата и время)	DATA AND TIME (UTC or Local Date Time Group)
ОТ КОГО (центр RCC, от которого исходит донесение)	FROM (Originating RCC)
ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ	TO
SITREP SAR (указать характер сообщения и порядковый номер донесения SITREP, касающегося объекта чрезвычайного происшествия)	SAR SITREP (NUMBER)
A. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (название, позывной, государство регистрации)	A. IDENTITY OF CASUALTY (Name call sign, flag state)
B. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (широта/долгота)	B. POSITION (Latitude/longitude)
C. СИТУАЦИЯ (тип сообщения, например, сообщение о бедствии/экстренное сообщение; дата/время; характер бедствия/экстренной ситуации, например, пожар, столкновение, необходимость медицинской консультации)	C. SITUATION (Type of message, e.g., distress/urgency; date/time; nature of distress/urgency, e.g., fire, collision, medico)
D. ЧИСЛО ПОДВЕРГШИХСЯ РИСКУ ЛИЦ	D. NUMBER OF PERSONS
E. ТРЕБУЮЩАЯСЯ ПОМОЩЬ	E. ASSISTANCE REQUIRED
F. RCC, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИЙ КООРДИНАЦИЮ	F. CO-ORDINATING RCC
ПОЛНАЯ ФОРМА	FULL FORM
G. ОПИСАНИЕ ОБЪЕКТА ЧРЕЗВЫЧАЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ (физическое описание, владелец, груз на борту, маршрут, спасательные средства на борту)	G. DESCRIPTION OF CASUALTY (Physical description, owner/charterer, cargo carried, passage from/to, life saving equipment carried)
H. МЕТЕОУСЛОВИЯ НА МЕСТЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОПРЕАЦИИ (ветер, температура воздуха, облачность/высота нижней границы облаков, барометрическое давление)	H. WEATHER ON SCENE (Wind, air temperature, visibility, cloud cover/ceiling, barometric pressure)
J. НАЧАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИНЯТЫЕ ДЕЙСТВИЯ (терпящим бедствие ВС и RCC)	J. INITIAL ACTIONS TAKEN (By casualty and RCC)
K. КАРТА РАЙОНА (по плану RCC)	K. SEARCH AREA (As planned by RCC)
L. ИНСТРУКЦИИ ПО КООРДИНАЦИИ ДЕЙСТВИЙ (назначенный координатор OSC, участвующие)	L. CO-ORDINATING INSTRUCTIONS (OSC designated, units participating,

поисково-спасательные средства, связь)	communications)
М. ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ	M. FUTURE PLANS
Н. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ (указать время завершения операции SAR)	N. ADDITIONAL INFORMATION (Include time SAR operation terminated)

1. Каждое донесение SITREP, касающееся одного и того же объекта чрезвычайного происшествия, следует нумеровать последовательно.

2. Если от адресата требуется помощь, первое донесение SITREP следует составлять в краткой форме, если остальная информация на данный момент отсутствует.

3. Если позволяет время, при составлении первого донесения SITREP или при передаче, дополняющей его информации можно использовать полную форму.

4. Последующие SITREP должны направляться, как только поступает новая относящаяся к данной ситуации информация. Переданную ранее информацию повторять не следует.

5. В соответствующих случаях при продолжительных операциях примерно через каждые три часа следует передавать донесения SITREP "ситуация без изменений", с тем чтобы принимающая сторона была уверена в том, что никакая информация не была утеряна.

6. По завершении происшествия в качестве подтверждения следует направить заключительное донесение SITREP.

Приложение 23
к авиационным правилам
"Поисковое и аварийно-спасательное
обеспечение полетов в гражданской
авиации Республики Беларусь"

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОМУ ПОЛИГОНУ В АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

1. Назначение полигона.

1.1. Учебно-тренировочный полигон предназначен для подготовки и обучения личного состава пожарно-спасательных расчетов и аварийно-спасательной команды предприятия.

Полигон может использоваться при подготовке летного, технического и специального персонала.

2. Состав полигона.

2.1. Типовая схема размещения объектов на учебно-тренировочном полигоне представлена на рисунке.

2.2. На полигоне должны размещаться следующие объекты:

самолет-тренажер (1);

площадка для тушения пожара разлитого авиатоплива (2);

площадка для тушения пожара на двигателе (3);

площадка для тушения пожара шасси (4);

площадка для тушения истекающего авиатоплива (5);

элементы конструкции фюзеляжа (6);

полоса препятствий.

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

3. Характеристики объектов полигона.

3.1. Самолет-тренажер оборудуется на списанном с эксплуатации самолете и предназначен для проведения следующих упражнений:

отработки приемов проникновения на борт ВС, тушение модельного пожара внутри салона, эвакуация манекенов из салонов ВС, проникновение в багажно-грузовой отсек, тушение пожара (подача огнетушащих составов) в багажно-грузовом отсеке, разборка груза в "горящем" отсеке.

В целях обеспечения возможности многократного проведения упражнений по тушению пожара в салоне, внутреннюю поверхность салона (потолок, борта, пол) в зоне размещения очага пожара зашить негорючим материалом (жест, асбест и т.п.).

Очаг пожара в салоне представляет собой горячая масса (ветошь, древесина, декоративно-отделочные материалы и т.д.), помещенная в металлический поддон размером 1 x 1 м.

Самолет-тренажер может использоваться в качестве дымокамеры.

3.2. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров разлитого авиатоплива, площадью 200 - 300 квадратных метров.

Площадка разделена на участки площадью 50 квадратных метров и 100 - 150 квадратных метров.

На малых площадках проводятся упражнения по тушению ручными стволами, на больших - лафетными стволами и УТПС.

Площадка сооружается на основе цементных и бетонных материалов с бортиками высотой 20 - 25 см.

3.3. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров на двигателе. Площадка имеет размеры 2 x 4 м, выполняется грунтовой с бортиками высотой 15 - 20 см.

На площадке установлена опора, на которой (на высоте 3,0 - 3,5 м) смонтирован списанный двигатель (или макет двигателя) в мотогондоле.

В мотогондоле устанавливается поддон с горючим материалом (например, ветошью) пропитанным авиатопливом.

3.4. Площадка для упражнений по тушению пожаров на шасси имеет размеры 2 x 4 м, изготавливается из цементно-бетонных материалов с высотой бортиков 10 - 15 см, имеет углубление в средней части на середине площадки устанавливается основная опора шасси со списанного самолета.

При проведении упражнения на площадку заливается и поджигается некоторое количество авиатоплива.

3.5. Площадка для упражнений по тушению истекающего авиатоплива имеет размеры 2 x 3 м, бетонная, высота бортиков 10 - 15 см.

На расстоянии 6 - 7 метров от площадки на высоте 1,5 - 2,0 метров установлена емкость (10) для авиатоплива, от емкости на высоте 0,8 - 1,0 м проложен трубопровод (11) с перекрытным краном (12).

Трубопровод заканчивается щелевидным раструбом, размещенным над серединой площадки.

Площадка может использоваться и для упражнений по тушению пожаров авиатоплива или других материалов передвижными огнетушителями.

3.6. Элемент конструкции фюзеляжа используется для упражнений с пожарно-техническим вооружением (стволы-пробойники, механизированные пилы, пожарные топоры).

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

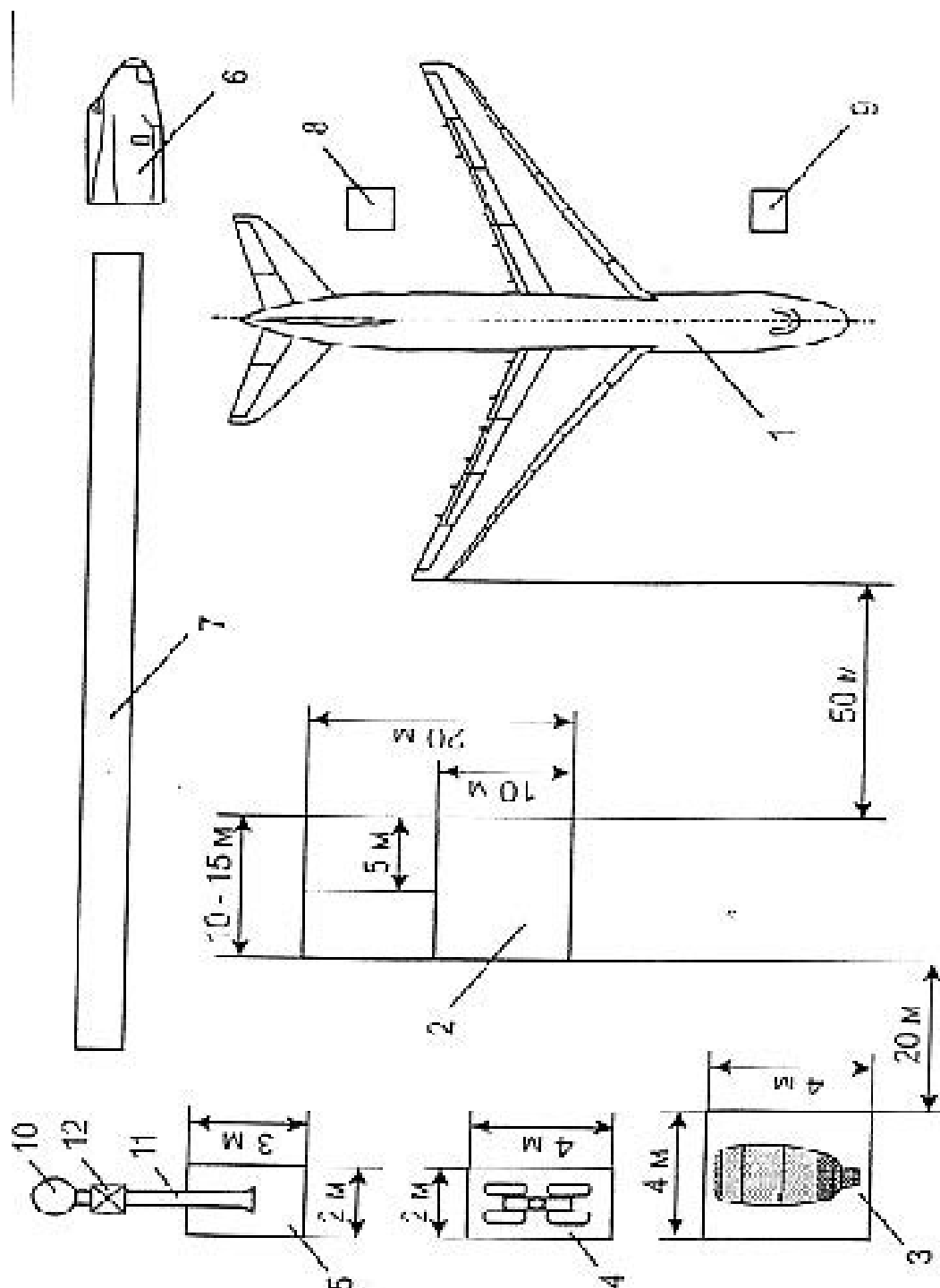


Рисунок. Типовая схема учебно-тренировочного полигона

**ПЛАН
УДАЛЕНИЯ ВС ПОТЕРЯВШЕГО СПОСОБНОСТЬ ДВИГАТЬСЯ
(ОБЩАЯ СТРУКТУРА)**

Лист обозначений и сокращений

Содержание:

Область применения.

Общие положения.

Ответственность сторон при удалении ВС.

Действия сторон при удалении ВС

Оповещение и связь.

Приложение А. Сведения об эксплуатанте ВС (авиакомпании), выполняющем рейсы в/из аэропорта.

Приложение Б. Акт на удаление ВС с летного поля аэродрома.

Приложение В. Перечень оборудования общего назначения для удаления ВС.

Приложение Г. Комплект специализированного оборудования (технических средств) для удаления ВС.

Приложение Д. Типовой технологический график выполнения работ по удалению ВС с летного поля аэродрома при возникновении аварийной ситуации (Вариант).

Приложение Е. Акт об использовании сил и средств при удалении ВС с летного поля аэродрома и задержки (направлены на запасные аэродромы) рейсов в связи с закрытием аэропорта.

Приложение Ж. Справка об использовании сил и средств службы при удалении ВС.

Приложение К. Телефоны оперативной связи.

Лист согласования.

Лист ознакомления.

Лист регистрации периодических проверок и поправок.
