

**АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА**



**Руководство по поисковому  
и аварийно-спасательному обеспечению полётов  
в гражданской авиации  
Туркменистана**

**Ашхабад 2019**

**Утверждено**  
**приказом начальником агентства**  
**«Туркменховаёллары»**  
**за № 116/iş от 03 апреля 2019г.**

**Руководство по поисковому**  
**и аварийно-спасательному обеспечению полётов**  
**в гражданской авиации**  
**Туркменистана**

**2019**





### Сокращения и их значения:

<b>АСР</b>	–	аварийно-спасательные работы;
<b>АСК</b>	–	аварийно-спасательная команда;
<b>АП</b>	–	авиационное происшествие;
<b>АСВ</b>	–	аппарат сжатого воздуха;
<b>АИ</b>	–	авиационный инцидент;
<b>АООТ</b>	–	акционерное общества открытого типа;
<b>АПССТ</b>	–	авиационная поисково-спасательная служба Туркменистана;
<b>АТБ</b>	–	авиационная техническая база;
<b>АПТП</b>	–	авиационный пневматический технический подъёмник;
<b>АТПА</b>	–	аэродромный тяжёлый пожарный автомобиль;
<b>АСС</b>	–	аварийная спасательная станция.
<b>АХОВ</b>	–	аварийные химические опасные вещества;
<b>АА</b>	–	аэродромная автомашина;
<b>АС</b>	–	аэродромная служба;
<b>БОП</b>	–	боевая одежда пожарного;
<b>БЭРТОС</b>	–	база эксплуатации радио технического обеспечение связи;
<b>ПДСА</b>	–	производственная диспетчерская служба аэропорта;
<b>ВС</b>	–	воздушное судно;
<b>ВПП</b>	–	взлётно-посадочная полоса;
<b>ВПСК</b>	–	воздушная поисковая спасательная команда;
<b>ВКЦПС</b>	-	вспомогательный координационный центр поиска и спасания;
<b>ВПЧ</b>	–	военизированная пожарная часть;
<b>ГПС</b>	–	генератор пены средней-кратности;
<b>ГСМ</b>	–	горючий смазочный материал;
<b>ИКАО</b>	–	Международная организация гражданской авиации;
<b>ИПМП</b>	–	исходный пункт маршрута поиска;
<b>КВ</b>	–	радиосвязь с короткими волнами;
<b>КЗБ</b>	–	концевая зона безопасности;
<b>КТА</b>	–	контрольная точка аэродрома;
<b>КПМП</b>	–	конечный пункт маршрута поиска;
<b>КЦПС</b>	–	координационный центр поиска и спасания;
<b>ГУГОиСРМОТ</b>	–	Главное управление по гражданской обороне и спасательных работ Министерство обороны Туркменистана;
<b>МР</b>	–	медицинский расчёт;
<b>МРД</b>	–	магистральная рулёжная дорожка;
<b>МЦ</b>	–	медицинский центр;
<b>НПК</b>	–	начальник пожарной команды;
<b>НПСК</b>	–	наземная поисковая спасательная команда;
<b>НАЗ</b>	–	несущий аварийный запас;
<b>НПР</b>	–	начальник пожарного расчёта;
<b>НГЭГА</b>	–	нормы годности к эксплуатации гражданских аэродромов;

<b>ОАБ,ПиАСР</b>	–	отдел авиационной безопасности, поисковых и аварийно-спасательных работ;
<b>ОП</b>	–	огнетушитель порошковый;
<b>ОТС</b>	–	огнетушащий состав;
<b>ОТП</b>	–	отдел транспортной полиции;
<b>ПСР</b>	–	поисково-спасательные работы;
<b>ПА</b>	–	пожарная автомашина;
<b>ПО МВД</b>	–	пожарная охрана Министерства Внутренних Дел
<b>ПСН</b>	–	патрон сигнальный ночного действия;
<b>ПСЛ</b>	–	патрон сигнальный дневного действия;
<b>ПДСА</b>	–	производственная диспетчерская служба аэропорта;
<b>РД</b>	–	рулевая дорожка;
<b>РСК</b>	–	ручной ствол комбинированный;
<b>РС</b>	–	ручной ствол;
<b>СПАСОП</b>	–	служба поисково-аварийного спасательного обеспечения полётов;
<b>ССТ</b>	–	служба спецтранспорта;
<b>САБ</b>	–	служба авиационной безопасности;
<b>СОПП</b>	–	служба организации пассажирских перевозок;
<b>СОПГП</b>	–	служба организации почтовых грузовых перевозок;
<b>СВП</b>	–	ствол воздушно-пенный;
<b>СПСНД</b>	–	патрон сигнальный ночного и дневного действия;
<b>ТНР</b>	–	точка начала разворота;
<b>ТНС</b>	–	точка начала снижения;
<b>УВД</b>	–	управление воздушным движением;
<b>УТПЗ</b>	–	уровень требуемой пожарной защиты;
<b>УКВ</b>	–	радиосвязь с ультракороткими волнами;
<b>ЭСТОП</b>	–	электро-служба технического обеспечения полётов;
<b>UTC</b>	–	координированное всемирное время.

## Содержание

<b>Глава 1.</b>	<u>Общие положения</u>	<b>11</b>
<b>Глава 2</b>	<u>Координационного центра поиск и спасение</u>	<b>14</b>
<b>Глава 3</b>	<u>Виды, передающие сигналов по системе оповещение диспетчером УВД при организации пусковых и аварийно-спасательных работ на территории Туркменистана.</u>	<b>16</b>
<b>Глава 4</b>	<u>Действие сотрудников УВД при получении сигнала бедствия от ВС.</u>	<b>19</b>
<b>Глава 6.</b>	<u>Общие особенности для всех аварийных ситуаций.</u>	<b>20</b>
<b>Глава 7</b>	<u>Определение категории в аэропорту.</u>	<b>22</b>
<b>Глава 8</b>	<u>Организация и выполнение аварийно-спасательных работ.</u>	<b>30</b>
<b>Глава 9</b>	<u>Организация и выполнение поисково-спасательных работ.</u>	<b>56</b>
<b>Глава 10</b>	<u>Характеристики аэропортов, влияющий на действия службы ПАСОП</u>	<b>79</b>
<b>Глава 11</b>	<u>Требования к средствам связи и оповещение</u>	<b>81</b>
<b>Глава 12</b>	<u>Работа центр информации (ЦИ) при аварийных ситуациях</u>	<b>92</b>
<b>Глава 13</b>	<u>Организация работы Пресс-центра при аварийных ситуациях</u>	<b>93</b>
<b>Глава 14</b>	<u>Оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</u>	<b>96</b>
<b>Глава 15</b>	<u>Нанесение пены на ВПП для производства аварийных Посадок</u>	<b>98</b>
<b>Глава 16</b>	<u>Методы спасение и борьба с пожаром при авиационном происшествии</u>	<b>104</b>
<b>Глава 17</b>	<u>Требование при обслуживании и заправки ВС.</u>	<b>152</b>
<b>Глава 18</b>	<u>Аварийно-спасательная станция</u>	<b>157</b>
<b>Глава 19</b>	<u>Обучение, подготовка и проведение учений специалистов аварийно-спасательных команд при авиационном происшествии в гражданской авиации.</u>	<b>162</b>

<b>Глава 20</b>	Оптимизации действий аварийно-спасательных расчётов АСК в ходе АСР с учётом аспектов человеческого фактора.	<b>166</b>
<b>Глава 21</b>	<u>Инспектор по поиску и спасанию</u>	<b>168</b>
<b>Глава 22</b>	Основные термины и определения, встречающиеся в области СПАСОП.	<b>177</b>
<b>Приложение 1</b>	<u>Район ответственности государства Туркменистана</u>	<b>186</b>
<b>Приложение 2</b>	Рекомендации по разработке «Аварийного плана аэропорта»	<b>187</b>
<b>Приложение 3</b>	<u>Процедуры при аварийных ситуациях.</u>	<b>196</b>
<b>Приложение 4</b>	Оснащение поисково-спасательных воздушных судов имуществом и снаряжением	<b>238</b>
<b>Приложение 5</b>	Табель оснащения техническими средствами наземных поисково-спасательных групп.	<b>239</b>
<b>Приложение 6</b>	<u>Содержание медицинского имущества сумок врача</u>	<b>240</b>
<b>Приложение 7</b>	Инструктивный материал, касающийся аварийно-спасательного оборудования, установленного пожарно-спасательных автомашин	<b>242</b>
<b>Приложение 8</b>	Аварийные выходы и характеристика ВС, использующих в Туркменистане.	<b>244</b>
<b>Приложение 9</b>	Профилактическое техническое обслуживание транспортных средств и аварийно-спасательное оборудование	<b>249</b>
<b>Приложение 10</b>	Технические требования к учебно-тренировочному полигону аэропорта.	<b>256</b>
<b>Приложение 11</b>	Буква Слово Примерное произношение согласно международному фонетическому алфавиту произношение	<b>258</b>

## **Глава 1**

### **Общие положения**

**1.1.**Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полётов (далее Руководство) разработано на основании и в соответствии с требованиями следующих нормативных правовых актов и международных документов:

- Воздушного кодекса Туркменистана;
- Приложения 12 "Поиск и спасание" к Конвенции о Международной организации гражданской авиации ИКАО;
- Приложения 14 Том 1 "Проектирование и эксплуатация аэродромов", к Конвенции о Международной организации гражданской авиации ИКАО;
- Руководства по аэропортовым службам "Спасание и борьба с пожаром", ИКАО, Doc9137-AN/898 часть 1;
- Руководства по аэропортовым службам "Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту", ИКАО, Doc9137-FN/898 Часть 7;

**1.2.**Основные понятия, используемые в настоящем Руководстве:

Авиационное происшествие - событие, связанное с использованием ВС, которое, в случае пилотируемого ВС, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт ВС с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули ВС, или, в случае беспилотного ВС, происходит с момента, когда ВС готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полёта и выключения основной силовой установки, и в ходе, которого:

**1)** какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьёзное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном ВС;
- непосредственное прикосновение с какой-либо частью ВС, включая части, отделившиеся от данного ВС; или
- непосредственное воздействие струи газов реактивного двигателя,

За исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, когда телесные повреждения нанесены безбилетными пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа.

**2)** ВС получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или лётные характеристики ВС; и
- обычно требуется крупный ремонт или замена повреждённого элемента;

За исключением случаев отказа или повреждения двигателя. Когда повреждены только один двигатель, (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, за концевки крыла. Антенны, датчики. Лопатки. Пневматики, тормозные устройства, колеса. Обтекатели,

панели. Створки шасси. Лобовые стекла, обшивка ВС (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновения с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора).

3) ВС пропадает без вести или оказывается в таком месте. Где доступ к нему абсолютно невозможен.

- аварийно-спасательные работы - это комплекс мероприятий, направленных на своевременное оказание помощи потерпевшим;
- организация гражданской авиации - авиационное предприятие, аэропорт, авиационно-техническая база, авиаремонтный завод, учебное заведение и любая другая организация, занимающаяся деятельностью, связанной с выполнением полётов или их обеспечением в гражданской авиации;
- ВС, потерпевшее бедствие - ВС, получившее при взлёте, посадке или падении серьёзное повреждение или полностью разрушенное, а также ВС, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома;
- ВС, терпящее бедствие - ВС, которому, или находящимся на борту, которого, людям угрожает непосредственная опасность, либо с которым потеряна радиосвязь и его местонахождение неизвестно;
- квадрат - местность в границах района поиска и спасания в форме прямоугольника с равными сторонами;
- опасные грузы - изделия или вещества, которые способны вызвать угрозу для здоровья, происшествия, связанных с опасным грузам **Глава 16 пункт 16.23;**
- палетка - прозрачная пластинка или бумага, расчерченная на квадраты определённой величины для измерения площадей на плане или карте;
- поисково-спасательные работы - комплекс мероприятий, проводимых с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей ВС потерпевших бедствие, а также поиска и оказания помощи людям при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;
- поисково-спасательные силы и средства - понятие, включающее поисково-спасательные ВС с их экипажами, средствами спасения и жизнеобеспечения и наземные поисково-спасательные команды с аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и средствами их доставки к месту бедствия, органы и пункты связи, контроля и управления;
- район аэродрома - местность, прилегающая к территории аэродрома и воздушное пространство над ней в радиусе 8-10км от контрольной точки аэродрома (ИКАО, Doc 9137-AN/898 Часть 1);
- район поиска и спасания - местность и воздушное пространство над ней в границах, Туркменистана Приложением №1 к настоящему Руководству, в пределах которых осуществляется под руководством Государственной комиссией Туркменистана по чрезвычайным ситуациям.
- соглашение о взаимопомощи на случай аварийной обстановки - предварительная договорённость с соответствующими организациями,

расположенными в районе аэродрома, в рамках которой определяются порядок первоначального уведомления и ответственность каждого из них;

- эксплуатант - юридическое или физическое лицо, занимающееся эксплуатацией ВС или предлагающее свои услуги в этой области.

**1.3.** В аэропортах аварийно-спасательные работы и борьба с пожаром осуществляется службой поисковых и аварийно-спасательной обеспечения полётов в гражданских авиации (далее СПАСОП). Настоящее руководство определяет организацию спасение жизни людей при авиационных происшествиях или инцидентах, происходящих в аэропорту или в непосредственной близости к нему. Задача службы ПАСОП заключается в создании и поддержании условий выживания находящихся на борту ВС людей, обеспечении маршрутов их эвакуации и спасении тех людей, которые не способны покинуть ВС без непосредственной помощи спасение может потребовать использования другое оборудования и персонала, помимо непосредственно выделенного для целей спасения и борьба с пожаром в гражданской авиации Туркменистана.

**1.4.** В аэропортах служба ПАСОП предоставляет информация об уровне защиты, обеспечиваемой на аэродроме для воздушных судов в части спасания и борьбы с пожаром.

Уровень защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме, следует выражать через категорию службы ПАСОП, как указано в **главе 7**, и в соответствии с типами и количеством огнегасящих веществ, как правило, имеющихся на аэродроме.

Изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме в области спасания и борьбы с пожаром, сообщаются соответствующим органам службы воздушного движения и службы аэронавигационной информации, чтобы эти органы могли передавать необходимые сведения прибывающим и убывающим воздушным судам. Когда подобное изменение в указанном уровне ликвидируется, вышеуказанные органы соответственно об этом информируются.

**Примечание.** *Изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме, могут быть связаны с изменением количества огнегасящих веществ, средств доставки этих веществ или количества персонала для обслуживания оборудования и т. д.*

**1.5.** Для организации аварийно-спасательных работ в каждом аэропорту разрабатывается "Аварийный план по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе ответственности аэродрома" (далее - Аварийный план) где должно указываться информация по категории уровню требуемой пожарной защиты и опубликоваться в САИ.

Содержание Аварийного плана, который разрабатывается и согласоваться с взаимодействующими организациями и утверждается первым руководителем аэропорта. Инструктивные рекомендации по составлению Аварийного плана приведён в **Приложении №2** к настоящему Руководству.

Оперативный план, по тушению пожаров на ВС разрабатывается и согласовывается с взаимодействующими организациями и утверждается первым руководителем аэропорта. Оперативный план создаётся в соответствии с **Глава 15, 16, 17** настоящему Руководству, аварийные выходы и характеристика ВС, использующих в Туркменистане **приложение 7** также в Оперативный план, по тушению пожаров на ВС должно также указываться время прибытия пожарно-спасательные автомашины с ближайших пожарных частей города и контактные номера телефонов, номера телефон должны вывешиваться на видном месте в службах охраны аэропорта, ПДСА аэропорта и службе ПАСОП, численность личного состава с пожарно-спасательной техникой и огнетушительного состава службы ПАСОП.

Планы мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродромах предусматривает координацию действий, предпринимаемых при возникновении чрезвычайных обстоятельств на аэродроме или в его зоны ответственности.

### **Примеры аварийных ситуаций:**

Аварийные ситуации с ВС:

- акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств, незаконный захват ВС;
- происшествия, связанные с опасными грузами;
- пожары в зданиях, стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения (здравоохранения являются повышенный риск распространения пассажирами или грузами серьёзного инфекционного заболевания в международном масштабе посредством воздушного транспорта и вспышка эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного персонала).

**1.6.** В аэропортах на случай аварийной обстановки должно устанавливается порядок периодической проверки соответствия плана предъявляемым требованиям и анализа результатов с целью повышения его эффективности.

План следует проверять путём отработки: 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.

## **Глава 2**

### **Координационного центра поиск и спасение**

**2.1. Координационный центр поиск спасение**, предназначен для оперативного руководства и координации сил и средств, участвующих в поисковых и аварийно-спасательных работах, аварийно-спасательными мероприятиями по ликвидации последствий АП и АИ, включая ЧС природного и техногенного характера, взаимодействия с учреждениями и ведомствами, участвующими в ликвидации последствий, местными органами исполнительной власти. КЦПС и ВКЦПС круглосуточно укомплектованы

обученным и квалифицированным персоналом, владеющим английским языком.

**2.2.** Весь персонал КЦПС и ВКЦПС должен пройти специальную подготовку, которая включает в себя, по мере необходимости, первоначальную подготовку, переподготовку или специализированную подготовку по программе подготовки своего персонала. Данные программы подготавливаются и утверждаются в школе подготовки авиационного персонала.

**Задачи КЦПС, ВКЦПС - осуществлять:**

- координацию сил и средств взаимодействующих организаций и ведомств, участвующих в ПиАСР;
- подготовку необходимых расчётных данных и информации для Группы расследование АП/АИ агентства «Туркменховаёллары»;
- ведение карты поиска и хронометража работ;
- организацию передвижного командного пункта на месте поисковых и авиационного происшествия;
- организацию проведения работ по спасанию потерпевших бедствие, оказание им первой помощи и эвакуацию пассажиров и экипажа с места АП.

**Назначение координатора по вопросам социального обеспечения для выполнения следующих мероприятий:**

- оказание доврачебной медицинской помощи потерпевшим бедствие;
- доставку на место происшествия одежды, продовольствия и др.;
- регистрацию пассажиров для оказания услуг по бронированию мест в гостинице, на рейсы самолётов или другой вид транспорта,
- извещение родственников о физическом состоянии пассажиров и других факторах;
- назначение сотрудника по вопросам общественной информации, подготовка сообщений для прессы;
- передачу, при необходимости, сообщения NOTAM через САИ о понижении категории УТПЗ на определённый срок, обеспечиваемого службой противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения аэропорта, в связи с проведением работ.

**Руководитель КЦПС** на территории Туркменистана – начальник агентства «Туркменховаёллары».

**Состав КЦПС Агентства «Туркменховаёллары»** определяется планом мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту, и зона ответственности Агентства «Туркменховаёллары» в него входят:

- начальник агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник ОАБ,ПиАСР агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник отдела ЛГ агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник отдела ЛС агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник отдела аэронавигации агентства «Туркменховаёллары»;
- ведущий штурман-инспектор ОЛС агентства «Туркменховаёллары»;

Вызов КЦПС производит центральная производственная диспетчерская служба агентства «Туркменховаёллары» по указанию руководителя КЦПС.

**2.3. Состав ВКЦПС** определяется планом мероприятий на случай аварийной ситуации в аэропорту, и зона ответственности аэропорта.

**В него входят:**

- начальник аэропорта;
- эксплуатант ВС;
- начальник ПДСА аэропорта;
- начальник УВД;
- начальник службы ПАСОП аэропорта;
- ведущий инженер по организации ПиАСР СПАСОП аэропорта;
- начальник БЭРТОС;
- начальник медицинского центра

**Руководитель ВКЦПС** на территории аэродрома – начальник аэропорта. При получении сигнала «Отбой» от ВС через диспетчера ЕС УВД, руководитель Координационного центра поиска и спасения даёт указание о возобновлении штатных операций в аэропорту.

Вызов вспомогательного координационного центра поиска и спасения производит производственная диспетчерская служба аэропорта.

**Примечание:** *также в состав координационного центра должен входить представитель соответствующей авиакомпании эксплуатирующей данное ВС.*

**2.4.** При организации поисковых работ создаётся передвижной координационный центр поиска и спасения который обеспечивается радиосвязями между диспетчером УВД, поисковыми воздушными судами на частоте **123.1МГц** и между наземными поисковыми спасательными командами.

### **Глава 3**

#### **Виды, передающие сигналов по системе оповещение диспетчером УВД при организации поисковых и аварийно-спасательных работ на территории Туркменистана.**

Для сбора расчётов АСК и ПСК руководителем полётов применяются сигналы оповещения на территории аэропорта и прилегающей территории аэродрома объявляются «Тревога» и «Готовность» при организации поисковых работ объявляется «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия».

Сигнал **«Тревога»**, **«Готовность»** передаться, когда:

- **«Тревога»** подаётся в случае, если авиационное происшествие произошло внезапно или до ожидаемой посадки ВС, терпящего бедствие, остаётся менее 30 минут;
- **«Готовность»** подаётся тогда, когда до ожидаемой посадки ВС, терпящего бедствие, остаётся 30 минут и более.

Сигналы **«Стадия неопределённости»**, **«Стадия тревоги»**, **«Стадия бедствия»** передаётся, когда:

- **«Стадия неопределённости»** подаётся в тех случаях, когда известно о ситуации, которая может потребовать наблюдения за её развитием или сбора дополнительной информации, но не требует направления ресурсов. При возникновении сомнений относительно безопасности ВС либо находящихся на его борту лиц или когда оно не прибыло в расчётное время, необходимо изучить ситуацию и собрать информацию. На этой стадии может быть начат поиск с помощью средств связи. Применительно к ВС стадия неопределённости объявляется в следующих случаях:
  - при отсутствии донесения с борта ВС в течение 20 минут со времени, когда оно должно было поступить, или со времени первой неудачной попытки установить связь с таким ВС, в зависимости оттого, что произошло раньше; или
  - когда ВС не прибывает по истечении 10 минут после последнего расчётного времени прибытия, в последний раз сообщённого бортом или рассчитанного органами УВД, в зависимости оттого, что произошло позже, за исключением тех случаев, когда нет никакого сомнения в отношении безопасности ВС и лиц, находящихся на его борту.
- **«Стадия тревоги»** подаётся, когда ВС находящиеся на его борту лица столкнулись с некоторыми трудностями и могут нуждаться в помощи, но не подвергаются непосредственной опасности. Со стадией тревоги обычно связаны опасения, но не существует какой-либо известной угрозы, требующей незамедлительных действий. На этой стадии могут быть направлены поисковые спасательные команды В отношении не прибывших в расчётное время ВС вопрос о стадии тревоги может рассматриваться в тех случаях, когда и в дальнейшем не поступает никакой информации о движении или местоположении ВС. В этом случае поисковые спасательные средства должны начать поиски с помощью средств связи, и необходимо об отправке ВПСК и НПСК для обследования наиболее вероятных мест нахождения ВС или для пролёта по выбранному ВС маршруту. ВС, пересекающим районы, в которых может находиться соответствующее ВС, необходимо рекомендовать вести тщательное поисковое наблюдение, сообщать обо всех обнаруженных объектах и оказывать помощь в случае необходимости. Стадия тревоги объявляется в тех случаях, когда:
  - 1) после стадии неопределённости последующие попытки установить связь ВС или наведение справок о нем у других соответствующих источников не дали никаких новых данных об этом судне;

- 2) ВС, которому было дано диспетчерское разрешение на посадку, не совершило посадку в течение 10 минут после истечения расчётного времени посадки и с данным ВС не удалось установить связь;
  - 3) получена информация о том, что ВС понизилась, но не до такой степени, что появилась вероятность совершения вынужденной посадки или возникновения аварийной ситуации, за исключением тех случаев, когда имеются данные, снимающие опасения относительно безопасности данного ВС и лиц, находящихся на его борту;
  - 4) известно или предполагается, что в отношении ВС совершён акт незаконного вмешательства; или
- «Стадия бедствия» объявляются тех случаях, когда есть обоснованная уверенность в том, что ВС либо находящиеся на его борту лица подвергаются опасности и нуждаются в незамедлительной помощи. В отношении не прибывших в расчётное время судов стадия бедствия имеет место в тех случаях, когда в результате поисков с помощью средств связи и других видов обследования не удалось установить местоположение ВС. Если имеются достаточные опасения за безопасность ВС и находящихся на его борту лиц, оправдывающие проведение поисковых операций, то такие происшествия необходимо классифицировать как относящиеся к стадии бедствия. В отношении воздушных судов стадия бедствия объявляется в тех случаях, когда:
- 1) после стадии тревоги дальнейшие неудачные попытки установить связь с ВС и безуспешные интенсивные усилия по наведению справок указывают на вероятность того, что данное ВС терпит бедствие;
  - 2) считается, что запас топлива на борту ВС израсходован или недостаточен для безопасного достижения места посадки;
  - 3) получена информация о том, что ВС понизилась до такой степени, что появилась вероятность совершения вынужденной посадки;
  - 4) получена информация или есть достаточные основания полагать, что ВС намеревается совершить или совершило вынужденную посадку, за исключением тех случаев, когда имеются достаточные основания полагать, что ВС и лица, находящиеся на его борту, не нуждаются в немедленной помощи; или
  - 5) в результате визуального наблюдения или наведения по сигналам ELT случайно обнаружено место аварийной посадки ВС.

По сигналу "Тревога" все расчёты АСК со своим имуществом и снаряжением прибывают к месту авиационного происшествия или в квадрат, указанный диспетчером УВД.

Нормативное время прибытия расчётов АСК с момента объявления сигнала «Тревога» и «Готовность» при организации поисковых работ объявляется «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия» указана в **таблица 8.1**.

Объявление сигналов «Тревога» и «Готовность» при организации поисковых работ объявляется «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги»,

«Стадия бедствия». осуществляется органом УВД с применением специальной аппаратуры или по циркулярной связи, одновременно всем расчётам согласно установленной схеме оповещения расчётов АСК в соответствии со схемой оповещения «Аварийного плана аэропорта» (приложение 3 к аварийному плану) к настоящему Руководству. Время оповещения расчётов не должно превышать 25 секунд после получения необходимой информации о ВС.

При оповещении сигнал "Тревога" или "Готовность" указывается:

- тип и номер ВС, терпящего бедствие;
- характер происшествия;
- номер квадрата, в котором произошло авиационное происшествие, по координатной сетке схемы аэропорта и прилегающей местности и территории границы Туркменистана согласно Приложение 1;
- количество пассажиров на борту ВС;
- наличие опасных грузов на борту ВС;
- при необходимости, дополнительные данные сообщаются расчётам АСК при движении к месту сбора по каналам радиосвязи.

Право на принятие решения о подаче сигналов «Тревога» предоставляется:

- руководителю полётов;
- диспетчеру органа УВД (с докладом руководителю полётов);
- руководителю гражданской авиации;
- сменному начальнику ПДСА аэропорта;
- наблюдателю службы ПАСОП.

Право на принятие решения о подаче сигналов «Готовность», «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия» предоставляется:

- начальнику агентства «Туркменховаёллары»;
- 1-й зам начальник агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник ОАБ. ПиАСР агентства «Туркменховаёллары»;
- ЦПДС агентства «Туркменховаёллары»;
- начальник аэропорта.

## **Глава 4**

### **Действие сотрудников УВД при получении сигнала бедствия от ВС**

**4.1. Обязанности Руководителя полёта при получении сигнала бедствия ВС:**

- уточнить район и характер бедствия;
- при необходимости перенацелить в район бедствия, ВС находящихся в воздухе или на аэродромах и площадках МВЛ в районе АП для уточнения исхода посадки;
- объявить сигнал «Тревога», «Готовность», «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия» для поисковых и аварийно-спасательных сил и средств;

- при необходимости дать команду на включение дополнительных средств радиотехнического обеспечения полётов в районе аэродрома и в районе бедствия в том числе и ведомственные;
- при необходимости ограничить или прекратить полёты на своём аэродроме;
- обеспечить соблюдение мер по обеспечению безопасности полётов поисково-спасательных ВС;
- при необходимости информировать ЦПДС агентства «Туркменховаёллары» о ходе ПСР.

#### **4.2. Диспетчер УВД обязан:**

При заступлении на смену проверять работоспособность аварийный канал радиосвязи на частоте **121,5 МГц**.

При внезапном возникновении АП на аэродроме немедленно подать сигнал «**ТРЕВОГА**» для АСК аэропорта.

При получении сигнала бедствия или другой информации о бедственном положении ВС диспетчер УВД **обязан:**

- определить местонахождение ВС, при наличии возможности уточнить характер бедствия и решение командира ВС;
- передать подтверждение экипажу ВС, терпящего бедствие о приёме сигнала бедствия;
- доложить руководителю полётов или по радиосвязи о приёме и подтверждении сигнала бедствия на канале «СТАРТ ВЫШКА»;
- постоянно контролировать полет ВС, терпящего бедствие;
- оказать помощь экипажу ВС, терпящего бедствие, всеми необходимым способами (приоритет посадки, погодой, и.т.п.);
- рекомендовать ближайший запасной аэропорт.

## **Глава 6.**

### **Общие особенности для всех аварийных ситуаций**

После получения уведомления от органа УВД об объявлении аварийной ситуации, требуемое оборудование перебрасывается на место авиационного происшествия или в заранее предписанные аварийные позиции. После получения сигнала «Тревоги» руководящий состав службы ПАСОП аэропорта, на которого возложено руководство по эвакуации спасение пассажиров и тушения пожаров.

Позиции готовности транспортных средств СПАСОП в отношении конкретной ВПП для реагирования в случае аварийной ситуации должно определяться и указываться в Аварийных планах аэропорта для обеспечения наиболее возможной их готовности.

В аварийных ситуациях в случае отказа шасси или пневматиков есть вероятность, что ВС скатится с ВПП и столкнётся с аварийно-спасательными средствами. В таких случаях, чтобы аварийно-спасательные средства находилось вблизи точки касания ВС с землёй и затем, после его приземления, следовали за ним по ВПП.

Предоставление аварийно-спасательных средств для проведения операций на место происшествия за пределами аэропортов следует организовывать в соответствии с Правилами Поисковых и аварийно-спасательных работ на территории Туркменистана. Должна поддерживаться связь между транспортными средствами СПАСОП, и органом УВД. По мере возможности, органы, обеспечивающие взаимодействие, должны контролировать заранее определённые частоты.

Дополнительные ресурсы должны выделяться, если известно, что место авиационного происшествия находится за зонами, обеспеченными обычной Службой ПАСОП (подземные источники воды или гидранты), или в тех случаях, когда может потребоваться доставка воды. Необходимо провести подготовительные мероприятия, чтобы быть уверенными в том, что дополнительные огнегасящие вещества доставляются на место происшествия.

Предварительное планирование действий на случай происшествия за пределами аэродромов следует осуществлять в целях предотвращения задержек реагирования во время возникновения чрезвычайной обстановки. Наиболее важные факторы должны быть нанесены на карты с координатной сеткой, которые имеются на транспортных средствах СПАСОП.

Весь персонал, непосредственно задействованный на месте авиационного происшествия, должен иметь соответствующую защитную одежду. Подробные сведения о защитной одежде приводятся в Глава 8 п 8.8 к настоящему Руководству. В ходе подготовки сотрудники СПАСОП должны быть ознакомлены с преимуществами и недостатками своего защитного оборудования, чтобы у них не создавалось ложного чувства безопасности.

Пожарные рукава, которые использовать в случае возникновения пожара, должны наполняться после того, как оборудование будет надлежащим образом размещено. Если не имеется очевидных признаков пожара, все оборудование, в случае необходимости, должно быть установлено для немедленного реагирования.

В случае разлива воспламеняющейся жидкости без возгорания важно устранить максимальное по возможности количество источников воспламенения, но при этом разлившееся топливо следует нейтрализовать или покрыть пеной. Источники, от которых работает зажигание двигателей, должны быть отключены или охлаждены. В двигателях турбореактивных ВС может сохраняться достаточное количество теплоты, чтобы воспламенить пары топлива, в течение 30мин после их выключения или 10мин для ВС с поршневыми двигателями.

Важно иметь постоянный запас воды, но часто это невозможно обеспечить во всех местах. Должны действовать положения, предусматривающие обеспечение требуемого потока воды для тушения пожара. Очень важно предварительно оговаривать предоставление дополнительных ресурсов в аварийной обстановке.

При проведении аварийно-спасательных операций следует пользоваться, по мере возможности, имеющимися дверями и люками, однако личный состав

СПАСОП должен уметь пробивать обшивку ВС и иметь для этого необходимые инструменты.

**Примечание.** *В некоторых случаях, неправильное применение инструментов силового проникновения приводит к неожиданному разливу топлива, что повышает опасность возникновения пожара.*

Спасание находящихся на борту ВС людей является приоритетной задачей, и она должна выполняться как можно быстрее. Эвакуация травмированных людей из опасных условий и зон, находящихся под угрозой пожара, должна осуществляться очень осторожно, чтобы не ухудшать их состояние.

Сломанные трубопроводы, по которым подаётся топливо, гидравлическая жидкость (воспламеняющегося типа) спирт или масло, должны быть закрыты или согнуты, когда это возможно, чтобы уменьшить объем вытекающей жидкости и снизить интенсивность пожара.

Если нет возможности контролировать источник нагрева и пожара, то открытые, но не горящие топливные баки, должны быть защищены соответствующими огнегасящими веществами, чтобы предотвратить воспламенение или взрыв.

В целях спасения и обеспечения вентиляции могут использоваться оконные проёмы ВС. На всех аварийных выходах ВС, эти выходы имеют специальные обозначения и оборудованы приспособлениями для открывания запоров как с внутренней, так и с внешней стороны фюзеляжа.

Двери кабин ВС могут быть использованы в качестве аварийных выходов, за исключением тех, которые невозможно использовать. За редким исключением эти двери открываются наружу. Когда выходы используются для целей вентиляции, они должны быть открыты с подветренной стороны.

Необходимо обеспечить строгое соблюдение правила "не курить", запрещающего курение на месте авиационного происшествия и в непосредственной близости от него.

## Глава 7

### Определение категории в аэропорту.

Уровень защиты, обеспечиваемой в аэропорту, следует устанавливать в зависимости от размеров самолётов, которые обычно используют данный аэропорт, и частоты их полётов.

При определении категории аэропорта с точки зрения проведения операций службы ПАСОП следует исходить из общей длины самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, обычно выполняющих полёты в данном аэропорту, и из максимальной ширины их фюзеляжа. Категорию аэропорта следует определять согласно **таблице 7-1** путём отнесения использующих этот аэропорт самолётов к определённой категории, исходя при этом из общей длины самолётов и ширины их фюзеляжа. Если после выбора категории, соответствующей общей длине самолёта, ширина фюзеляжа самолёта будет превышать максимальную ширину, указанную в колонке 3-ри для этой

категории, то фактическая категория для данного самолёта устанавливается на одну категорию выше.

**Таблица 7-1.**

**Категория аэропорта применительно к службе ПАСОП**

Категория аэропорта	Общая длина самолётов	Максимальная ширина фюзеляжа
(1)	(2)	(3)
1	От 0 до 9м, но не включая 9м	2 м
2	От 9 до 12м, но не включая 12м	2 м
3	От 12 до 18м, но не включая 18м	3 м
4	От 18 до 24м, но не включая 24м	4 м
5	От 24 до 28м, но не включая 28м	4 м
6	От 28 до 39м, но не включая 39м	5 м
7	От 39 до 49м, но не включая 49м	5 м
8	От 49 до 61м, но не включая 61м	7 м
9	От 61 до 76м, но не включая 76м	7 м
10	От 76 до 90м, но не включая 90м	8 м

**7.1.** В целях проведения операций службы ПАСОП аэропорта следует подразделять на категории путём подсчёта количества операций ВС в течение трёх самых загруженных месяцев года подряд следующим образом:

- а)** когда в течение трёх самых загруженных месяцев подряд количество операций самолётов самой высокой категории, обычно использующих данный аэропорт, составляет 700 или более, аэропорту следует установить эту категорию (см. примеры № 1 и 2);
- б)** когда в течение трёх самых загруженных месяцев подряд количество операций самолётов самой высокой категории, обычно использующих данный аэропорт, составляет менее 700, аэропорту можно установить категорию на одну ступень ниже самой высокой категории самолётов (см. примеры № 3 и № 4), даже если есть большое различие в размерах самолётов, которые включены в категорию, достигающую 700 операций (см. пример № 5).

**7.2.** Следует иметь в виду, что уровень предоставляемой защиты, основанный на частоте операций, указанной в п. **7.1. б)**, не должен быть более чем на одну ступень ниже определённой категории.

**7.3.** Операцией считается выполнение либо взлёта, либо посадки. При определении категории аэропорта следует учитывать выполнение регулярных и нерегулярных рейсов, а также полёты авиации общего назначения. Классификация наиболее типовых самолётов по категориям аэропортов, показанная в **таблице 7-1.**

**Примеры иллюстрируют метод определения категории аэропорта.**

**Пример № 1**

Тип самолёта	Общая длина	Ширина фюзеляжа	Категория	Кол-во операций
Airbus A320	37,6 м	4,0 м	6	600
Bombardier CRJ 900	36,4 м	2,7 м	6	300
Embraer 190	36,2 м	3,0 м	6	500
ATR 72	27,2 м	2,8 м	5	200

Самолёты с наиболее длинным фюзеляжем классифицируются на основе оценки с использованием **таблицы 7-1**, во-первых, общей длины и, во-вторых,

ширины фюзеляжа до тех пор, пока суммарное количество операций не достигнет 700. Можно заметить, что количество операций самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, отнесённых к наивысшей категории, в общей сумме превышает 700. В этом случае аэропорту будет присвоена категория 6.

#### Пример № 2

Тип самолёта	Общая длина	Ширина фюзеляжа	Категория	Кол-во операций
Airbus A350-900	66,8 м	6,0 м	9	300
Boeing 747-8	76,3 м	6,5 м	10	400
Airbus A380	72,7 м	7,1 м	10	400

Самолёты с наиболее длинным фюзеляжем классифицируются на основе оценки с использованием **таблицы 7-1**, во-первых, общей длины и, во-вторых, ширины фюзеляжа до тех пор, пока суммарное количество операций не достигнет 700. Можно заметить, что количество операций самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, отнесённых к наивысшей категории, в общей сумме превышает 700. Также можно заметить, что при определении категории, соответствующей общей длине самолёта Airbus A380, например, категории 9, данная ширины фюзеляжа самолёта, отнесённого к категории 9. В таком случае аэропорту присваивается категория 10.

#### Пример № 3

Тип самолёта	Общая длина	Ширина фюзеляжа	Категория	Кол-во операций
Boeing 737-900ER	42,1 м	3,8 м	7	300
Bombardier CRJ 900	36,4 м	2,7 м	6	500
Airbus A319	33,8 м	4,0 м	6	300

Самолёты с наиболее длинным фюзеляжем классифицируются на основе оценки с использованием **таблицы 7-1**, во-первых, общей длины и, во-вторых, ширины фюзеляжа до тех пор, пока суммарное количество операций не достигнет 700. Можно заметить, что количество операций самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, отнесённых к наивысшей категории, в общей сложности составляет только 300. В данном случае аэропорту будет присвоена минимальная категория 6, что на одну единицу ниже той, которая присваивается самолётам с наиболее длинным фюзеляжем.

#### Пример № 4

Тип самолёта	Общая длина	Ширина фюзеляжа	Категория	Кол-во операций
Airbus A380	73,0 м	3,8 м	7	300
Boeing 747-8	76,3 м	2,7 м	6	500
Boeing 747-400	33,8 м	4,0 м	6	300

Самолёты с наиболее длинным фюзеляжем классифицируются на основе оценки с использованием **таблицы 7-1**, во-первых, общей длины и, во-вторых, ширины фюзеляжа до тех пор, пока суммарное количество операций не достигнет 700. Можно заметить, что при определении категории, количество операций самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, отнесённых к наивысшей категории, в общей сложности составляет только 500. Также можно заметить, что при определении категории, соответствующей общей длине самолёта типа Airbus A380, например, категории 9, данная категория фактически на одну единицу выше, так как ширина фюзеляжа такого самолёта

больше максимальной ширины фюзеляжа самолёта, отнесённого к категории 9, что на одну единицу ниже той, которая присваивается самолётам с наиболее длинным фюзеляжем.

#### Пример № 5

Тип самолёта	Общая длина	Ширина фюзеляжа	Категория	Кол-во операций
Airbus A321	44,5 м	4,0 м	7	100
Boeing 737-900ER	42,1 м	3,8 м	7	300
ATR 42	22,7 м	2,9 м	4	500

Самолёты с наиболее длинным фюзеляжем классифицируются на основе оценки с использованием **таблицы 7-1**, во-первых, общей длины и, во-вторых, ширины фюзеляжа до тех пор, пока суммарное количество операций не достигнет 700. Можно заметить, что количество операций самолётов с наиболее длинным фюзеляжем, отнесённых к наивысшей категории, в общей сложности составляет только 400. Из вышеприведённого п. **7.1 б)** видно, что минимальной категорией для аэропорта является категория 6, даже если есть большое различие между размерами самолёта с наиболее длинным фюзеляжем (Airbus A321) и самолёта, благодаря операциям которого достигается уровень в 700 операций (ATR 42), минимальная категория, присваиваемая аэропорту, может быть понижена только до категории 6.

**7.4.** Несмотря на вышесказанное, в случаях, когда предполагается снижение интенсивности полётов, категория аэропорта может быть понижена до самой высшей категории самолёта, использующего в данное время аэропорт, независимо от количества операций.

**7.5.** Грузовые авиаперевозки. Уровень защиты на аэродромах, используемых для операций чисто грузовых вариантов самолётов, может быть уменьшен в соответствии с **таблицей 7-2**. Это основано на концепции критической зоны, так как в этом случае в защите нуждается только зона вокруг кабины экипажа чисто грузового варианта самолёта. Исходя из этого обоснования, категория аэродрома для чисто грузовых вариантов самолётов может быть снижена путём обеспечения достаточного количества воды  $Q_1$  для контроля пожара. Информация о концепции критической зоны и метод, путём применения которого количество огнегасящих веществ увязывается с критической зоной, приведена в **Главе 16 п. 16.5** к настоящему Руководству.

#### Таблица 7-2.

##### Категории аэропортов для чисто грузовых вариантов самолётов

Категория аэродрома	Пере классификация категорий аэродромов для чисто грузовых вариантов самолётов
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

**Примечание 1.** Эта таблица была составлена с использованием среднего размера самолёта в данной категории.

**Примечание 2.** Чисто грузовой вариант самолёта представляет собой самолёт, используемый

для перевозки грузов без наличия на борту коммерческих пассажиров.

#### **7.6. Типы огнегасящих веществ**

**7.6.1.** Как правило, в аэропорту следует предусматривать наличие как основных, так и дополнительных веществ. Основные вещества оказывают продолжительное действие, т. е. в течение нескольких минут или более продолжительного времени. Дополнительные вещества обладают способностью быстро подавлять огонь, но их взаимодействие носит кратковременный характер и обычно прекращается, когда нет их подачи.

**7.6.2.** Основными огнегасящими веществами следует считать:

- пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня А; или
- пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня В; или
- пену, отвечающую минимальным характеристикам уровня С; или
- сочетание этих веществ.

Желательно, чтобы основное огнегасящее вещество, используемое в аэропортах категории 1-3 (см. п. 16.5.1.), отвечало минимальным характеристикам уровней В или С пены.

**7.6.3.** Дополнительными огнегасящими веществами следует считать:

- сухие химические порошкообразные вещества (классов В и С); или
- другие огнегасящие вещества, обеспечивающие по крайней мере такую же эффективность пожаротушения.

При выборе сухих химических порошкообразных веществ для использования вместе с пеной необходимо проявлять осторожность для обеспечения их совместимости.

#### **7.7. Количество огнегасящих веществ**

**7.7.1.** Количество воды для образования пены и количество дополнительных веществ, размещаемых на транспортных средствах службы ПАСОП, должны соответствовать категории аэропорта, устанавливаемой согласно п. 7.2. и таблице 7.1. за исключением случаев, когда в аэропортах категории 1 и 2 допускается замена дополнительным веществом до 100 % воды.

**7.7.2.** Количества, указанные в таблице 7-3, являются минимально предусматриваемыми количествами огнегасящих веществ, которые определены исходя из средней общей длины самолётов данной категории. Если габариты которых превышают средние габариты в рассматриваемой категории, пересчитывается количество воды и соответственно увеличивается объем воды для образования пены и нормы расхода раствора пены. Количество веществ, указанное в таблице 7-3, определялось путём объединения всего количества огнегасящих веществ, которые необходимы для подавления огня на одну минуту в практической критической зоне, и количества огнегасящих веществ, которые необходимы для длительного

подавления огня после этого и/или для возможного полного устранения пожара. Время подавления огня - это период времени, необходимый для снижения первоначальной интенсивности пожара на 90%. Информация о концепции критической зоны и методе, путём применения которого количество огнегасящих веществ увязывается с критической зоной, приведены в **Главе 16 п 16.5** к настоящему Руководству

**Таблица 7-3**

**Минимальное количество используемых огнегасящих веществ**

Категория аэродрома	Пена, отвечающая характеристикам уровня А		Пена, отвечающая характеристикам уровня В		Пена, отвечающая характеристикам уровня С		Дополнительные вещества	
	Вода (л)	Расход раствора пены/мин (л)	Вода (л)	Расход раствора пены/мин (л)	Вода (л)	Расход раствора пены/мин (л)	Сухие химические порошкообразные вещества (кг)	Расход (кг/с)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1.000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1.800	1.300	1.200	900	820	630	135	2,25
4	3.600	2.600	2.400	1.800	1.700	1.100	135	2,25
5	8.100	4.500	5.400	3.000	3.900	2.200	180	2,25
6	11.800	6.000	7.900	4.000	5.800	2.900	225	2,25
7	18.200	7.900	12.100	5.300	8.800	3.800	225	2,25
8	27.300	10.800	18.200	7.200	12.800	5.100	450	4,5
9	36.400	13.500	24.300	9.000	17.100	6.300	450	4,5
10	48.200	16.600	32.300	11.200	22.800	7.900	450	4,5

**Примечание.** Количество воды, указанное в колонках 2, 4 и 6, определено с учётом средней общей длины фюзеляжа самолётов соответствующих категорий.

**7.7.3.** Оперативная цель пожарно-спасательных средств должны состоять в том, чтобы время развёртывания, необходимое для подъезда к любой части рабочей площади, при оптимальных условиях видимости и состояния поверхности не превышало 3мин, а последующие 4мин.

Время развёртывание начинается после принятия сигнала тревоги и до первой подачи ОТС.

**7.7.4.** Количество концентрированного пенообразователя, обеспечиваемого на транспортном средстве, должно быть достаточным по крайней мере для двух загрузок пенного раствора. Следует создавать дополнительные запасы воды для оперативной дозаправки пожарно-спасательных транспортных средств на месте авиационного происшествия.

На аэродроме следует иметь резерв пенного концентрата, эквивалентный 200 % от количества, указанного в **таблице 7-3**, для дозаправки ёмкостей транспортных средств.

Для дозаправки транспортных средств на аэродроме следует иметь резерв дополнительного вещества, эквивалентный 100 % от количества, указанного в **таблице 7-3**. Для использования этого резерва дополнительного вещества следует иметь достаточные запасы вытесняющего газа.

**Примечание.** Пенный концентрат, перевозимый на противопожарных транспортных средствах сверх количества, указанного в **таблице 7-3**, можно относить к резерву.

**7.7.5.** Количество концентрата пены, отдельно доставляемого на

транспортном средстве для образования пены, должно соответствовать рекомендуемому количеству воды для образования пены и выбранному концентрату пены, и количество концентрата пены должно быть достаточным для обеспечения, по крайней мере, двух полных заправок такого количества воды, если достаточное дополнительное количество воды имеется в наличии, чтобы гарантировать быстрое пополнение перевозимого объёма воды.

**7.7.6.** Количество воды, необходимое для производства пены, рассчитывается на основании нормы расхода в 8,2л/мин/м<sup>2</sup>, отвечающей характеристикам уровня А, 5,5л/мин/м<sup>2</sup> для пены, отвечающей характеристикам уровня В, и 3,75л/мин/м<sup>2</sup> для пены, отвечающей характеристикам уровня С. Такие нормы расхода, при которых обеспечивается подавление огня в течение одной минуты, считаются минимальными.

**7.7.7.** Количество пены, указанное в **таблице 7-3**, определяется исходя из того, что пена удовлетворяет минимальным техническим требованиям, утверждённым государством. Инструктивный материал по основным характеристикам пены содержится в **Главе 8** к настоящему Руководству.

**7.7.8.** На аэродромах, на которых планируется выполнение полётов самолётами, габариты которых превышают средние габариты в рассматриваемой категории, пересчитывается количество воды и соответственно увеличивается объём воды для образования пены и нормы расхода раствора пены.

**7.7.9.** В **таблице 7-4** приведены инструктивные указания относительно расчёта количества воды и норм расхода, на основе учёта самой большой общей длины самолёта данной категории. Таблица подготовлена на основе использования пены, отвечающей характеристикам уровня А, с нормами расхода, составляющими 8,2л/мин/м<sup>2</sup>. Когда используется пена, отвечающая характеристикам уровня В или С, то при аналогичных расчётах должны использоваться соответствующие нормы расхода для образования пены.

**7.7.10.** На аэродромах, где уровень защиты в соответствии с фактором снижения категорий, предусмотренном в **п. 7.1** и на которых планируется выполнение полётов самолётами, габариты которых превышают средние габариты в рассматриваемой категории, в соответствии с **п. 7.7.8** требуется производить перерасчёт количества огнегасящих веществ с учётом самолёта самых больших габаритов в сниженной категории. Примером может служить то, когда самолёт Airbus A380 (категория 10) не часто, но выполняет полёты на аэродром, предназначенный для самолёта Boeing B747 (категория 9). Если количество операций самолёта Airbus A380 составляет менее 700 в течение трёх самых загруженных месяцев года подряд, то аэродрому разрешается устанавливать защиту уровня категории 9, как предусмотрено в **п. 7.1**. Однако количество огнегасящих веществ должно быть рассчитано заново на тех аэродромах, на которых планируется выполнение полётов самолётами, габариты которых превышают средние габариты в рассматриваемой категории (см. **п. 7.7.8**). Вследствие того, что габариты самолёта A380 превышают габариты среднего самолёта, использованного для расчёта

количества огнегасящих веществ для категории 9 в таблице 7-3, то фактически предоставляемое количество должно быть рассчитано заново. Поскольку в п. 7.1 предусматривается только один фактор для снижения категории на одну ступень, следует обеспечить наличие самого большого количества воды по категории 9, т. е 41 483 л (для пены, отвечающей характеристикам уровня А). Для сравнения, это количество больше, чем среднее количество 36 400 л для категории 9, указанное в таблице 7-3, но меньше, чем максимальное количество 54 242 л для категории 10, указанное в таблице 7-4.

Таблица 7-4.

**Максимальное количество используемых огнегасящих веществ с учётом самых больших габаритов самолёта (пена, отвечающая характеристикам уровня А, норма расхода 8.2 л/мин/м<sup>2</sup>)**

Категория аэропорта	Самая большая теоретическая длина самолёта L (м)	Ширина фюзеляжа W (м)	Общая ширина зоны защиты (k1 + W) (м)	Теоретическая критическая зона AT = L x (k1+W)	Практическая критическая зона AP = 2/3 AT	Q1 = 8.2 x L x AP	Q2 = k2 x Q1 (см. п. 2.4.10 для значений k2)	ΣQ=Q1+Q2 (л)	Норма расхода (л/мин) = Ap x норма расхода 8,2 л/мин/м <sup>2</sup>
1	9	2	12+2=14	126	84	689	0,0	689	689
2	12	2	12+2=14	168	112	918	0,27 x 918=248	1 166	918
3	18	3	14+3=17	306	204	1 673	0,30 x 1 673=502	2 175	1 673
4	24	4	17+4=21	504	336	2 755	0,58 x 2 755=1 598	4 353	2 755
5	28	4	30+4=34	952	635	5 207	0,75 x 5 207=3 905	9 112	5 207
6	39	5	30+5=35	1 365	910	7 462	1,0 x 7 462=7 462	14 924	7 462
7	49	5	30+5=35	1 715	1 144	9 381	1,29 x 9 381=12 101	21 482	9 381
8	61	7	30+7=37	2 257	1 505	12 341	1,52 x 12,341=18 758	31 099	12 341
9	76	7	30+8=38	2 812	1 876	15 383	1,70 x 15 383=26 100	41 483	15 383
10	90	8	30+8=38	3.420	2.281	18.704	1,9 x 18 704=35 538	54 242	18 704

**7.7.11.** Минимальное количество и типы обычных транспортных средств службы ПАСОП, имеющих в аэропорту для доставки и применения огнегасящих веществ в соответствии с категорией аэропорта, должны отвечать требованиям таблицы 7-5.

В дополнение к вышеизложенному, аэропорты, в зоне обслуживания которых имеются водные преграды, заболоченные участки и другие труднопроходимые места, затрудняющие использование обычных колёсных транспортных средств в полном объёме, должны располагать соответствующими аварийно-спасательными службами и оборудованием. Это особенно важно в тех случаях, когда над такой местностью выполняется значительная часть взлётно-посадочных операций. Назначение указанных специальных транспортных средств заключается в предоставлении помощи пассажирам ВС, которое может потерпеть аварию в данном районе.

Необходимо разработать план проведения профилактического технического обслуживания для обеспечения максимальной технической эффективности транспортных средств службы ПАСОП. В этой связи следует надлежащим образом учитывать возможную потребность в предоставлении

транспортных средств взамен тех, которые временно вышли из строя. Инструктивные указания, касающиеся проведения профилактического технического обслуживания противопожарных транспортных средств, приведены в приложение 9.

Таблица 7-5.

**Минимальное количество транспортных средств**

Категория аэропорта	Транспортные средства службы ПАСОП
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

**Глава 8**

**Организация и выполнение аварийно-спасательных работ**

**8.1.** Аварийно-спасательные работы организуются и проводятся на территории аэродрома, потерпевших бедствие, когда их местонахождение известно, а также:

- для оказания помощи населению при стихийных бедствиях;
- по требованию организаций и ведомств в соответствии с планами и соглашениями о взаимодействии на случай аварийной обстановки;
- по указанию руководителя организаций гражданской авиации или уполномоченного органа.

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

**8.3.** Непосредственное руководство за проведением АСР возлагается на руководителя аэропорта, до его прибытия на лицо замещающий.

**8.4.** Для выполнения АСР в организациях гражданской авиации создаются аварийно-спасательные команды, которые должны прибыть к точке сбора, не нарушая времени согласно **таблице 8-1**. Основной задачей АСК является спасание пассажиров и экипажей, ценного оборудования и грузов, а также авиационной техники. Нормативы численности, состав и функции расчётов АСК состав АСК согласно категории УТПЗ аэропорта согласно **пункта 8.5** к настоящему Руководству.

Таблица 8-1

№	Расчёты АСК	Нор-но время
<b>Штатный расчёт</b>		
1	Пожарно-спасательный расчёт службы ПАСОП	3 мин
<b>Не штатные расчёты</b>		
2	Руководитель аварийно-спасательных работ	5 мин
3	Группа охраны службы авиационной безопасности	5 мин
4	Медицинский расчёт	6 мин
5	Отдел транспортной полиции в аэропорту	6 мин
6	Служба Авиатехническая база аэропорта (если применимо)	8 мин
7	База эксплуатации радио технического обеспечение связи	8 мин
8	Электро-служба технического обеспечение полётов	8 мин
9	Служба спецтранспорта	8 мин
10	Служба организации пассажирских перевозок	8 мин
11	Служба организации почтовых грузовых перевозок	8 мин
12	Аэродромной службой	8 мин
13	Технические средства на гусеничном ходу	20 мин
<b>При международных рейсах или других Государств авиакомпаний также привлекаются</b>		
14	Пограничная служба аэропорта	8 мин
15	таможенный контроль аэропорта	8 мин

**8.5.** Нормативы определяют минимальную численность одной дежурной смены АСК аэропорта гражданской авиации, которая организуется на основе штатных пожарно-спасательных расчётов службы ПАСОП и нештатных аварийно-спасательных расчётов (АСР) формируется из работников смен служб аэропорта согласно **таблицы 8-4**.

Проведения АСР при авиационных происшествиях и специальных исследований, установлена минимальная численность АСР, необходимая для проведения основных этапов аварийно-спасательных работ, к которым относятся:

- тушение пожара на ВС и вентиляция салонов после пожара;
- эвакуация пассажиров и экипажа из аварийного ВС;
- оказание первой помощи пострадавшим.

Численность личного состава АСР 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.

Нормативы численности одной дежурной смены аварийно-спасательной команды для аэродромов заданной категории по уровню требуемой пожарной защиты (УТПЗ) представлены в **таблице 8-2**.

В аэропортах дежурит квалифицированный персонал, который находится в состоянии готовности управлять аварийно-спасательными и противопожарными транспортными средствами и использовать оборудование с максимальной производительностью. Этот персонал используется таким образом, чтобы обеспечить минимальное время развертывания и постоянную подачу соответствующего количества вещества.

Таблица 8-2

Категория аэродрома (ВПП) по УТПЗ	Нормативы численности, человек
1	11
2	11
3	11
4	20
5	24
6	35
7	43
8	53
9	70
10	81

**Примечание:** При международных рейсах или международных авиакомпаний в нормативное численность нештатного расчёта добавляется 4 человека из расчёта пограничной и таможенной службы.

### 1. Порядок применения нормативов

Численность АСК, соответствующая указанным нормативам, обеспечивается за счёт штатных пожарно-спасательных и нештатных аварийно-спасательных расчётов. В **таблице 8-3** представлена численность ПСР и АСР, в зависимости от категории аэродрома по УТПЗ.

Таблица 8-3

Категория аэродрома (ВПП) по УТПЗ	Численность ПСР, чел.	Численность нештатных АСР, чел.	Всего человек
1	4	7	11
2	4	7	11
3	4	7	11
4	8	12	20
5	8	16	24
6	12	23	35
7	12	31	43
8	16	37	53
9	20	50	70
10	20	61	81

### 2. Порядок расчёта численности АСК

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

Этап работы	Участвующие расчёты
Тушение пожара на ВС	ПСР
Вентиляция салонов аварийного ВС	ПСР и Расчёты АТБ аэропорта (или заменяющая служба)
Эвакуация терпящих бедствие из ВС	ПСР, расчёт АТБ аэропорта (или заменяющая служба)
Оказание первой помощи пострадавшим	Расчёт МС, расчёт СОПП, расчёт АС, ПСР.
Отепление места АП	ГО.САБ, ОТП МВД Туркменистана

**Примечание:** Расчёт службы организации перевозок участвует в эвакуации терпящих бедствие из ВС при необходимости в зависимости от складывающейся аварийной обстановки. Пожарно-спасательный расчёт участвует в оказании первой помощи пострадавшим после окончания эвакуации людей из ВС.

С учётом примерного распределения функций и данных таблицы 8-3 численность личного состава нештатных АСР одной дежурной смены,

принимаящего участие в аварийно-спасательных работах, рекомендуется устанавливать в соответствии с данными **таблицы 8-4**.

**Таблица 8-4**

Категория аэродрома (ВПШ) по УТПЗ	Численность нештатных АСР, чел.				примечание
	АТБ аэропорта	АС	СОП	МС	
1	3-5	-	1-2	1-2	
2	3-5	-	1-2	1-2	
3	3-5	-	1-2	1-2	
4	5-7	3	2-3	2-3	
5	6-8	4	3-4	2-3	
6	10	4	4-5	3-4	
7	13	5	6-7	4-5	
8	17	7	8-10	4-5	
9	22	10	10-12	4-5	
10	27	13	13-15	6-7	

При формировании состава и численности нештатных АСР должны учитываться специфические особенности структуры служб аэропорта. При этом общая численность нештатных расчётов должно быть не менее численности, указанной в **таблице 8-4**.

При формировании АСК, составлении обязанностей членов расчётов и организации их обучения целесообразно установить примерную численность личного состава каждого АСР, которая участвует в выполнении того или иного этапа аварийно-спасательных работ при АП. Рекомендации по численности расчётов АСК, участвующих в основных этапах аварийно-спасательных работ представлены в **таблице 8-5**.

**Таблица № 8-5**

Расчёты АСК	Категория аэродрома (ВПШ) по УТПЗ.									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
ПСР	Тушение пожара на ВС									
	4	4	4	8	8	12	12	14	18	20
Вентиляция салонов ВС										
АТБ	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
Эвакуация людей из аварийного ВС										
ПСР	3	3	3	7	7	10	10	13	16	18
АТБ (или заменяющая служба)	4	4	4	3-5	4-6	8-11	11-14	15	20	23
АС	-	-	-	3	4	4	5	4	4	6
СОП	-	-	-	1-2	1-2	1-2	-	-	-	-
Оказание первой медицинской помощи										
МС	1-2	1-2	1-2	1-3	2-3	3-4	4-5	4-5	4-5	6-7
АС	-	-	-	-	-	-	-	3	6	7
СОП	1-2	1-2	1-2	1-2	2-3	3-4	6-8	8-10	10-12	13-15

Распределение функций между личным составом расчётов АСК при проведении аварийно-спасательных работ определяет следующие требования к подготовке и обучению нештатных аварийно-спасательных команд.

Личный состав этих расчётов АТБ аэропорта (или заменяющая служба) и АС к выполнению работ по эвакуации людей из аварийного ВС, в том числе к работе в дыхательных аппаратах типа АСВ.

Это позволит усиливать пожарно-спасательные расчёты, работающие при эвакуации на борту, обеспечивать замену личного состава ПСР при длительном времени работы в задымленных помещениях ВС. Кроме того, расчёт ССТ должен быть подготовлен к работе с передвижными моторными подогревателями для вентиляции салонов. Состав нештатных расчётов АС, СОПП целесообразно обучить правилам оказания первой помощи, пострадавшим при АП (травмы, ожоги, удушье, отравление газами).

## **8.6. Действие аварийно-спасательных работ при чрезвычайной ситуации.**

### **8.6.1. АП в аэропорту.**

#### **1) Действия РП:**

- объявить сигнал «ТРЕВОГА» и передать сообщение по системе оповещения с указанием места АП для АСК;
- совместно с руководителем АСР оценить обстановку и определить дальнейшие действия по прекращению, ограничению или возобновлению полётов;
- при необходимости ввести Ограничение аэропорта в воздушном движении, либо закрыть аэропорт для воздушного сообщения;
- другие виды деятельности выполнять по указанию руководства аэропорта или по собственной инициативе на основании требований руководящих документов.

#### **2) Действия ВКЦПС**

Члены ВКЦПС организуют:

- координацию действий всех сил и средств, участвующих в АСР;
- мероприятия, направленные на успешное выполнение АСР;
- эвакуацию пострадавших и оказание им помощи;
- взаимодействие с эксплуатантом;
- взаимодействие с РП по дальнейшему прекращению, ограничению или возобновлению полётов;
- обеспечение персонала АСК продуктами питания и т. д.;
- сбор доступных сведений о событии для средств массовой информации.

#### **3) Действия начальника ПДСА до прибытия начальника аэропорта.**

- в пути следования установить связь с РП и уточнить данные об аварийной ситуации, о количестве пассажиров и членов экипажа, количестве почты и груза (особенно опасного) находящихся на борту ВС;
- определить на месте АП со старшим медицинским расчётом зону: сбора пассажиров, сортировки, оказания помощи, транспортировки и уточнить о необходимости вызова бригад скорой медицинской помощи и их количество;
- организовать оцепление места АП;
- организовать работу ВКЦПС на месте АП до прибытия руководителя аэропорта;

- координировать на месте АП работу всех расчётов служб, участвующих в АСР, не подвергая при этом персонал излишней опасности;
- до создания ВКЦПС несёт ответственность за проведение первоначальных действий по ликвидации последствий АП. По прибытии руководителя ВКЦПС, доложить о ходе выполнения АСР;
- по завершении работ дать команду «ОТБОЙ» (доложить об окончании АСР).

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

#### **4) Действия сменного аэропорта ПДСА:**

- оповестить начальника аэропорта о случившемся;
- продублировать о сигнале «ТРЕВОГА» по радиостанции на частоте ПДСА;
- оповестить и направить на место сбора представителя эксплуатанта ВС;
- при необходимости вести Процедуру «Обслуживание не пострадавших», работа центра информации при аварийных ситуациях и организация работ пресс-центра при аварийных ситуациях;
- осуществлять координацию и контроль действий служб, участвующих в реализации введённых процедур;
- при продолжительности работ по ликвидации последствий АП (АИ) по времени более трёх часов, по заявке руководителя АСР, обеспечить питанием сотрудников АСК, занятых в проводимых работах;
- до прибытия руководителя АСР, непосредственно контролировать и руководить составом АСК.

Расчёты АСК При получении сигнала «Тревога» все расчёты АСК в нормативное время прибывают в указанное место сбора со штатными техническими средствами и снаряжением. По команде руководителя АСР в первую очередь приступают к эвакуации пассажиров и членов экипажа в зону сортировки (зону транспортировки) и, далее, к выполнению задач согласно своим обязанностям Аварийного плана аэропорта

#### **5) Действия расчётов СПАСОП:**

- приступить к спасанию людей и тушению пожара на ВС;
- начальнику смены держать двух стороннюю связь с РП и с ПА, начальник пожарной команды СПАСОП оценить ситуацию, при необходимости, принять решение о вызове дополнительных сил и средств. (вызов дополнительных сил производится через оперативного дежурного ГО САБ):
- выполнить открытие аварийных выходов и при необходимости, вскрыть обшивку фюзеляжа;
- после проникновения внутрь фюзеляжа, осуществить поиск людей и эвакуировать их из ВС через выходы, проёмы и проломы;

- пассажиров и членов экипажа, эвакуировать в установленное руководителем АСР безопасное место (не ближе 100 метров от ВС в наветренную сторону);
- при наличии сведений о количестве пассажиров и составе экипажа, уточнить количество эвакуированных из ВС у руководителя АСР. При наличии расхождений, продолжить поиск до обнаружения всех пострадавших.

#### **6) Действия МР:**

- выполнить развёртывание и обозначение зоны сортировки пострадавших на безопасном расстоянии (не ближе 100 метров от горящего ВС в наветренную сторону) (приложение 4 к Аварийному плану);
- старшему МР - координатору по медицинским вопросам на месте АП, оценить ситуацию, при необходимости принять решение о вызове дополнительных сил и средств органов здравоохранения;
- выполнить медицинскую сортировку пострадавших;
- оказать медицинскую помощь пострадавшим;
- при обнаружении останков погибших пассажиров и членов экипажа, обработка погибших;
- при необходимости вызвать вспомогательные силы скорой помощи города по телефону

#### **7) Действия ведущего инженера по БП по согласованию с руководителем АСР:**

- определить местоположение и идентифицировать членов экипажа, составить соответствующий документ. Если командир ВС и/или второй пилот обнаружены мёртвыми, то до удаления их тел с места АП выполнить их фотографирование;
- фиксировать местоположение тел пассажиров;
- обеспечить сохранность всех найденных на месте АП частей ВС или другого материала и зафиксировать на рисунке их местоположение;
- выполнить фотографирование местоположение самописца полётных данных и речевого самописца, если таковые имелись на борту ВС;
- после предварительного обследования места АП, по согласованию с начальником аэропорта, в случае угрозы сохранности, даёт разрешение на перенос обломков в более надёжное место для их дальнейшего изучения;
- после получения разрешения от Председателя комиссии по расследованию АП на удаление ВС с лётного поля аэродрома.

#### **8) Действия расчёта представителя международных авиакомпаний.** Принимать, регистрировать и вывозить не пострадавших пассажиров в «Центр реабилитации для не пострадавших пассажиров».

#### **9) Действия расчёта ГО САБ**

- во взаимодействии с расчётом ОТП аэропорта, выставить оцепление и обозначить место АП лентой;
- обеспечить контроль доступа к месту АП и оцепление;

- по указанию руководителя АСР вызвать вспомогательные силы ПО МВД по телефону и совместно выполнить с аэродромной службой сопровождение по территории аэродрома к месту АП дополнительных пожарных и медицинских сил и средств, вызванных для оказания помощи;
- регулировать движение транспортных средств вблизи места АП, обеспечивая доступ только участвующих в выполнении АСР;
- охранять личные вещи, багаж, почту и груз, снятые с аварийного ВС.

#### **10) Действия расчёта БЭРТОС:**

- обеспечить руководителя АСР устойчивой радиосвязью с РП, расчётами АСК, КЦПС и ВКЦПС на канале, указанном руководителем АСР.
- другие виды деятельности выполняет только по указанию руководителя АСР.

#### **11) Действия расчёта Грузового склада:**

- осуществлять переноску пострадавших пассажиров и членов экипажа на носилках в зону сортировки и в машины скорой помощи (приложения 4 к аварийному плану);
- после окончания эвакуации пассажиров и членов экипажа, по команде руководителя АСР собрать и перевезти в сопровождении сотрудников ОТП УВД города и ГО.САБ в установленное место хранения уцелевший багаж, ручную кладь, почту и груз;

#### **12) Действия расчёта АС:**

- при необходимости выполнить прокладку путей к месту АП и оказать помощь медицинскому расчёту в эвакуации пострадавших и не пострадавших пассажиров аварийного ВС;
- после окончания АСР, по команде руководителя АСР, выполнить подготовительные работы к эвакуации ВС. Привести в рабочее состояние лётное поле аэродрома;
- совместно выполнить с ГО.САБ сопровождение ОПО УВД города. и средства вызванных для оказания помощи на территории аэродрома к месту проведение АСР.

#### **13) Действия расчёта ССТ:**

- оказать поддержку МР при идентификации пострадавших;
- совместно с расчётами СПАСОП, эксплуатанта и расчётом аэродромной службой принять участие в проведении Эвакуация, удаление, перемещение ВС с лётного поля аэродрома.

#### **14) Действия АТБ аэропорта (или заменяющая служба):**

- оказать поддержку МР по разворачиванию пункта оказания первой неотложной помощи пострадавшим;
- совместно с расчётами СПАСОП, ССТ и АС, принять участие в проведении Эвакуация, удаление, перемещение ВС с лётного поля аэродрома.

#### **15) Действие эксплуатанта ВС:**

- предоставить информацию сменному ПДСА аэропорта о количестве пассажиров и членов экипажа, наличие «опасного» или «ценного» груза, количества топлива и другие данные о ВС, с которым произошло АП;
- организовать работу по Обслуживание не пострадавших и Обслуживание встречающих и провожающих;
- подготовить данные и принять участие в проведении Работа центра информации при аварийных ситуациях и Организация работы пресс-центра при аварийных ситуациях;
- принять меры к удалению ВС с лётного поля (с места АП);
- координировать свои действия с руководителем АСР и КЦПС.

**Действия госслужб, базирующихся в аэропорту города и участвующих в реализации Аварийного плана.**

**16) Действия расчёта ОТП аэропорта:**

- выставить оцепление и обозначить место АП лентой совместно с ГО САБ;
- установить контрольный пункт въезда/выезда для расчётов АСК и взаимодействующих сил. Через контрольный пункт, осуществлять контроль доступа в зону АП лиц и транспорт, участвующих в АСР.

Организовать и обеспечить охрану:

- общественного порядка при проведении АСР;
- потерпевшего бедствие в АП ВС (элементов конструкции ВС), багажа, груза, личных вещей пассажиров;
- бортовых самописцев и средств объективного контроля.

Обеспечить контроль за использованием фото и видеоаппаратуры на месте АП.

**17) Действия расчёта пограничной службы Туркменистана:**

- в зоне транспортировки организовать «зону пограничного контроля».

**18) Действия расчёта таможи аэропорта**

- в зоне транспортировки организовать временную «зону таможенного контроля» в установленном порядке.

**19) Действия пожарной охраны города:**

- расчёты пожарной охраны УВД города прибывают на КПП указанным ГО.САБ;
- после доклада дежурного охранника КПП оперативному дежурному ГО.САБ о их прибытии, силы поддержки в сопровождении к месту АП;
- пожарные расчёты на месте АП действуют в соответствии со сложившейся обстановкой по Спасание людей и тушение пожара на ВС;
- другие виды деятельности выполняются на основании планов взаимодействия в соответствии с нормативными документами.

**20) Действия Скорой помощи.**

- бригады неотложной медицинской помощи прибывают на КПП указанным МР согласованно с оперативным дежурным ГО САБ;

- после доклада дежурного инспектора КПП – 2 оперативному дежурному ГО САБ о их прибытии, силы поддержки в сопровождении АС и ГО САБ следуют к месту АП;
- бригады скорой медицинской помощи на месте АП действуют по указаниям координатора по медицинским вопросам по Процедурам. «Обслуживание пострадавших» и «Транспортировка пострадавших»;
- другие виды деятельности выполняются по указанию руководителя АСР и на основании планов взаимодействия в соответствии с нормативными документами.

### **8.6.2. За пределом аэропорта.**

#### **1) Действия РП:**

- объявить сигнал «Тревога» «Готовность» и передать сообщение по системе оповещения с указанным квадратом;
- используя все имеющиеся возможности, уточнить район поиска.
- установить радиосвязь авиационной радиостанции на канале **123,1 МГц** взаимодействия и довести информацию до руководителя НПСК и ВПСК;
- дать команду на включение дополнительных средств радиолокации и связи (при не обходимости);
- обеспечить первоочередной вылет (пролёт) поисково-спасательного ВС;
- уточнять и при необходимости вводить ограничения полётов в районе ПСР;
- анализировать фактическое состояние погоды. При получении штормового предупреждения (оповещения) немедленно информировать об этом руководителя НПСК и ВПСК.

#### **2) Действия КЦПС;**

- планирует применение дежурных поисково-спасательных сил и средств по поиску и спасанию пассажиров, экипажа ВС, потерпевшего бедствие;
- организует ведение карты поиска и хронометража в районе поиска;
- наращивает силы и средства в процессе поиска и спасания;
- организует эвакуацию пострадавших и оказание им помощи;
- формирует, совместно с местными органами исполнительной власти, группу содействия и оказания помощи пострадавшим и их родственникам, группу обеспечения работы комиссии по расследованию АП;
- оказывает всемерное содействие председателю комиссии по расследованию АП;
- взаимодействует с эксплуатантом ВС, потерпевшего бедствие;
- организует обеспечение персонала НПСК одеждой, медикаментами, продуктами питания и т.д.;
- организует сбор доступных сведений о событии для средств массовой информации.

#### **3) Действия Руководителя ВПСК:**

- подтверждает полученную информацию;
- определяет вероятное местоположение ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, используя все имеющиеся технические возможности;

- организует поиск ВС с помощью средств связи;
- поддерживает постоянную связь с диспетчером ЕС УВД и руководителем НПСК.
- при необходимости, принимает меры по привлечению дополнительных поисково-спасательных сил и средств;
- осуществляет непосредственное взаимодействие с оперативными дежурными ВВС и войск ПВО;
- получает необходимую метеорологическую информацию по маршруту полёта и в районе предполагаемого поиска;
- поддерживает постоянную связь с соответствующими органами УВД для получения новой информации и передачи информации поисково-спасательному ВС;
- контролирует время вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств;
- координирует действия НПСК с поисково-спасательными ВС, участвующими в проведении поисковых и аварийно-спасательных работ на выделенной частоте и в установленной зоне поиска;
- организовывает предоставление владельцу или эксплуатанту ВС сведений о принятых мерах по поиску и спасанию;
- осуществляет непрерывный сбор, обработку и анализ поступающей информации о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о ходе поисковых и аварийно-спасательных работ;
- информирует все заинтересованные стороны о ходе и окончании проведения поисковых и аварийно-спасательных работ.

#### **4) Действия руководителя НПСК:**

- при пути следование к месту сбора АСК установить связь с РП и уточнить данные об аварийной ситуации (о количестве пассажиров и членов экипажа, наличие «опасного» или «ценного» груза, остатка топлива и другие данные о ВС с которым произошло АП);
- сформировать из расчётов АСК НПСК и обеспечить её выход в район поиска в нормативное время.

При формировании НПСК получить доклады от старших аварийно-спасательных расчётов, входящих в состав НПСК и проверить:

- укомплектованность группы личным составом;
- экипировку и наличие необходимого личного снаряжения;
- готовность транспортных средств и наличие схем автомобильных дорог;
- исправность средств связи.

При обнаружении места АП, в зависимости от обстановки, руководить проведением Процедур «Спасание людей и тушение пожара на ВС», «Оцепление и контроль допуска», «Обслуживание пострадавших» и «Обслуживание не пострадавших».

Другие виды деятельности выполнять по согласованию с КЦПС и старшим должностным лицом в районе проведения ПСР, а также по собственной инициативе и на основании нормативных документов.

#### **5) Действия сменного аэропорта ПДСА:**

- оповестить аэропорта о случившемся;
- продублировать о сигнале «ТРЕВОГА» или «ГОТОВНОСТЬ» по радиостанции на частоте ПДСА;
- установить связь с руководителем НПСК;
- оповестить и направить к месту сбора НПСК представителя эксплуатанта ВС;
- организовать реализацию Процедур «Обслуживание не пострадавших», «Обслуживание встречающих и провожающих», «Работа центра информации при аварийных ситуациях» и «Организация работы пресс-центра при аварийных ситуациях»;
- осуществлять координацию и контроль действий служб, участвующих в реализации введённых процедур.

#### **6) Расчёты НПСК:**

Аварийно-спасательные расчёты АСК в нормативное время прибывают в указанное место сбора со штатными техническими средствами и снаряжением.

#### **7) Действия расчёта СПАСОП;**

- следовать к месту АП в составе НПСК;
- по прибытии на место АП приступить к тушению пожара (если он возник) и спасению пассажиров и экипажа ВС.

Старшему на месте АП:

- оценить ситуацию и принять решение по вызову дополнительных сил;
- координировать действия в соответствии с выполняемыми процедурами.

#### **8) Действия Медицинских ратников:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП.
- по прибытию на место АП, приступить к выполнению Процедур «Обслуживание пострадавших», «Транспортировка пострадавших», «Обслуживание не пострадавших», «Обработка погибших».

Старшему МР на месте АП:

- оценить ситуацию и принять решение по вызову дополнительных сил;
- координировать действия расчёта в соответствии с выполняемыми процедурами.

#### **9) Действия ведущего инженера по БП:**

- в составе колонны НПСК следовать в район поиска места АП;
- получить от сменного аэропорта ПДСА информацию (при её наличии) о количестве пассажиров и членов экипажа, количества почты и груза (особенно опасного) находящихся на борту ВС.

#### **10) Действия расчёта ГО.САБ:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП;
- по прибытию на место АП приступить к проведению Процедуре «Оцепление и контроль допуска».

#### **11) Действия расчёта БЭРТОС:**

Обеспечить руководителя НПСК устойчивой связью с ВКЦПС, КЦПС, РП и ВПСК.

**12) Действия расчёта ССТ:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП;
- по прибытию на место АП приступить к выполнению Процедуры «Поиск и спасание».

**Действия авиационных организаций, базирующихся в аэропорту и участвующих в реализации Аварийного плана аэропорт.**

**13) Действия расчётов АТБ аэропорта (или заменяющая служба):**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП;
- по прибытию на место АП приступить к выполнению Процедуры «Поиск и спасание».

**14) Действия эксплуатанта ВС:**

- предоставить информацию КЦПС/ВКЦПС о количестве пассажиров и членов экипажа, наличии «опасного» или «ценного» груза, количестве топлива и другие данные о ВС, с которым произошло АП;
- организовать работу по Процедурам «Обслуживание не пострадавших» и «Обслуживание встречающих и провожающих».
- подготовить данные и принять участие в проведении Процедур «Работа центра информации при аварийных ситуациях» и «Организация работы пресс-центра при аварийных ситуациях»;
- принять меры к удалению ВС с места АП;
- координировать свои действия с руководителем НПСК и КЦПС/ВКЦПС;
- другие виды деятельности выполнять по указанию руководителя НПСК, КЦПС/ВКЦПС и старшего должностного лица в районе проведения поисково-спасательных работ.

**Действия госслужб, базирующихся в аэропорту и участвующих в реализации Аварийного плана.**

**15) Действия расчёта ОТП аэропорта:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП;
- по прибытию на место АП приступить к проведению Процедуры «Оцепление и контроль допуска».

**16) Действия расчёта пограничной службой в аэропорту:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП;
- по прибытию на место АП обеспечить пограничный контроль пассажиров и членов экипажа аварийного ВС.

**17) Действия расчёта таможни аэропорта:**

- в составе колонны НПСК следовать к месту АП.
- по прибытию на место АП обеспечить таможенный контроль товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Туркменистана.

**18) Пожарная охрана МВД Туркменистана на месте АП действуют по Процедуре «Спасание людей и тушение пожара на ВС».**

**19) Бригады скорой медицинской помощи города** на месте АП действуют по указаниям координатора по медицинским вопросам, вести Процедуры «Обслуживание пострадавших» и «Транспортировка пострадавших».

Другие виды деятельности выполняются по указанию Старшего должностного лица в районе проведения поисково-спасательных работ и на основании планов взаимодействия в соответствии с нормативными документами.

### **8.6.3. Авиационный инцидент в полёте.**

#### **1) Действия РП.**

- определить и объявить сигнал «ТРЕВОГА» или «ГОТОВНОСТЬ» и передать сообщение по системе оповещения;
- определить местонахождение ВС терпящего бедствие имеющимися в его распоряжении средствами;
- при необходимости нанесения на ВПП пены (по решению КВС), сообщить об этом руководителю АСР и начальнику смены СПАСОП;
- постоянно контролировать полёт ВС;
- оказать экипажу ВС, терпящего бедствие, в соответствии со сложившейся обстановкой, полную информационную поддержку и при необходимости, обеспечить выполнение экипажем ВС контрольного прохода над ВПП, согласно «Инструкции по производству полётов» при возникновении авиационных событий полете, требующих визуального осмотра с земли за положением (состоянием) элементов конструкции ВС.

#### **2) Действия руководителя АСР.**

При получении сигнала «ТРЕВОГА»:

- прибыть в нормативное время на место сбора АСК;
- установить радиосвязь с РП;
- находиться на месте сбора АСК до получения информации от РП об изменении аварийной обстановки.

При получении сигнала «ГОТОВНОСТЬ»:

- установить р/связь с РП и уточнить данные о терпящем бедствие ВС;
- периодически получать информацию от РП о местонахождении ВС относительно ВПП, и доводить её до начальника смены СПАСОП и ведущего инженера по БП.

#### **3) Действия сменного аэропорта ПДСА**

- выполнить оповещение начальника аэропорта;
- продублировать о сигнале «ТРЕВОГА» или «ГОТОВНОСТЬ» по радиостанции на частоте ПДСА;
- проинформировать эксплуатанта ВС и запросить у него информацию о количестве пассажиров и членов экипажа, наличие «опасного» или «ценного» груза, и другие данные о ВС;
- если посадка ВС завершилась АП, организовать реализацию Процедур «Обслуживание не пострадавших», «Обслуживание встречающих и провожающих», «Работа центра информации при аварийных ситуациях» и «Организация работы пресс-центра при аварийных ситуациях»;

- осуществлять координацию и контроль действий служб, участвующих в реализации введённых процедур.

#### **4) Расчёты АСК.**

При получении сигнала: «ГОТОВНОСТЬ»:

- расчёты СПАСОП, и передвижной командный пункт в нормативное время прибывают в указанное место сбора со штатными техническими средствами и снаряжением;
- находится на месте сбора АСК до получения информации от руководителя АСР об изменении аварийной обстановки;
- остальные аварийно-спасательные расчёты находятся на рабочем месте, в повышенной готовности к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ.

При получении сигнала: «ТРЕВОГА»

- все расчёты АСК в нормативное время прибывают в указанное место сбора со штатными техническими средствами и снаряжением. Если посадка ВС завершилась АП по команде руководителя АСР, приступают к выполнению своих задач, и действуют по процедурам Аварийного плана аэропорта (Авиационное происшествие в аэропорту).

#### **5) Действия СПАСОП;**

- по команде начальника смены СПАСОП, рассредоточиться вдоль ВПП;
- при необходимости нанесения на ВПП пены.

#### **6) Действия эксплуатанта ВС.**

При получении информации об ожидаемой посадке ВС терпящего бедствие, подготовить и передать информацию РП и сменного аэропорта ПДСА о количестве пассажиров и членов экипажа, наличии «опасного» или «ценного» груза и другие данные о ВС по их запросу.

### **8.6.4. Авиационный инцидент на земле.**

#### **1) Действия РП:**

- объявить сигнал «ТРЕВОГА» по системе оповещения;
- при необходимости ввести Процедуру «Ограничение аэропорта в воздушном сообщении», или закрыть аэропорт для воздушного сообщения.

#### **2) Действия руководителя АСР:**

- в нормативное время прибыть на место АИ;
- установить радиосвязь с РП;
- оценить обстановку и в случае необходимости вызвать необходимые силы и средства (аварийно-спасательные расчёты АСК);
- организовать работу координационного центра на месте АИ;
- определить месторасположение КПП для въезда/выезда транспортных средств сторонних организаций;
- определить приоритет оперативного доступа расчётов АСК к месту АИ;
- организовать допуск в зону инцидента только уполномоченных должностных лиц;
- по прибытии руководителя ВКЦПС, доложить о ходе выполнения АСР;

- по завершении работ дать команду «ОТБОИ» (окончание АСР).

### **3) Действия сменного аэропорта ПДСА:**

- выполнить оповещение начальника аэропорта;
- оповестить и направить к месту АИ представителя эксплуатанта ВС;
- при необходимости ввести Процедуры «Обслуживание не пострадавших» и «Обслуживание встречающих и провожающих»;
- осуществлять координацию и контроль действий служб;
- организовать выполнение других видов деятельности по требованию руководителя АСР.

**4) Расчёты аварийно-спасательной команды штатным и не штатным расчётам АСК в нормативное время прибыть в указанное место сбора со штатными техническими средствами и снаряжением. По команде руководителя АСР, приступить к выполнению своих задач.**

### **5) Действия СПАСОП**

Находиться на месте авиационный инцидент до команды «Отбой»

### **6) Действия ведущего инженера по БП**

- установить границы места АП и довести их до руководителя АСР и старших расчётов ГО САБ, ОТП аэропорта для организации оцепления;
- провести Процедуру «Проведение первоначальных действий ведущего инженера по БП на месте авиационного события».
- доложить руководителю АСР о завершении первоначальных действий на месте авиационного события и возможности эвакуации ВС;
- участвовать в принятии решения на проведение Процедуру «Эвакуация, удаление, перемещение ВС с лётного поля аэродрома».

**Действия авиационных организаций, базирующихся в аэропорту**

### **7) Действия расчётов АТБ аэропорта (или заменяющая служба):**

- в нормативное время прибыть на место инцидента, старшему расчёта доложить руководителю АСР о прибытии расчёта;
- при необходимости эвакуационных работ согласно Эвакуация самолёта с лётного поле в аэропорту;
- в дальнейшем выполнять все распоряжения руководителя АСР.

### **8) Действия эксплуатанта ВС:**

- после получения информации от «сменного диспетчера ПДСА аэропорта» об АИ, прибыть к месту инцидента для оказания помощи экипажу ВС;
- при необходимости, по согласованию с начальником смены аэропорта, организовать работу по Процедурам «Обслуживание не пострадавших» и «Обслуживание встречающих и провожающих»;
- принять меры (совместно с экипажем) по эвакуации (удалению) ВС с лётного поля аэродрома;
- координировать свои действия с координатором аэропорта и руководителем эвакуационных работ;
- другие виды деятельности выполнять по указанию координатора аэропорта.

## **8.6.5. Акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

### **1) Действия РП.**

Объявить сигнал «ТРЕВОГА» по системе оповещения. для оповещения расчётов АСК, при наличии возможности (информации) передать следующие данные о ВС:

- ВС, его принадлежность, номер рейса;
- аэродром вылета;
- местонахождение ВС;
- при возможности узнать состав экипажа, его вооружение, фамилия командира;
- количество пассажиров;
- количество и вооружение преступников;
- требования преступников;
- обстановка на борту ВС, вызванная действиями преступников;
- наличие пострадавших среди пассажиров и экипажа;
- использовать все имеющиеся средства для контроля и наблюдения за полётом (передвижением) данного ВС, принять меры для определения его местонахождения и условий полёта;
- при наличии возможности радиосвязь с экипажем ВС;
- постоянно, вплоть до посадки ВС уточнять информацию о ВС и обстановке на его борту и информировать руководителя АСР;
- принять меры по обеспечению посадки захваченного ВС, и сопровождение его на специально выделенную стоянку;
- осуществлять другие виды деятельности по указанию руководителей КЦПС/ВКЦПС.

### **2) Действия руководителя АСР.**

- получить подтверждение от старших аварийно-спасательных расчётов АСК о готовности к проведению аварийно-спасательных работ;

По прибытию государственных служб доложить обстановку и следующие данные о ВС:

- тип ВС, его принадлежность, номер рейса;
- аэродром вылета;
- местонахождение ВС;
- характер происшествия (захват, угроза взрыва и др.);
- состав экипажа, его вооружение, фамилия командира;
- количество пассажиров;
- количество и вооружение преступников;
- требования преступников;
- обстановка на борту ВС, вызванная действиями преступников;
- наличие пострадавших среди пассажиров и экипажа.

### **3) Расчёты аварийно-спасательных команд:**

**1-й этап** - при объявлении сигнала «ТРЕВОГА» РП, задействуются расчёты, участвующие в первичном блокировании с целью недопущения проникновения к ВС посторонних лиц и транспортных средств, а также исключения возможности несанкционированного покидания борта ВС:

- расчёт ГО.САБ;
- расчёт ОТП аэропорта;

Остальные расчёты АСК находятся на своих рабочих местах, в повышенной готовности.

**2-й этап** по указанию руководителя силовых структур (СС) РП объявляет сигнал «ГОТОВНОСТЬ». При получении, которого все расчёты АСК со своим снаряжением прибывают к месту сбора АСК или в указанное место (квадрат, указанный при оповещении) в нормативное время и в дальнейшем действуют по указанию руководителя СС.

#### **4) Действия эксплуатанта ВС**

- подготовить и передать руководителя силовых структур информацию о ВС: количество пассажиров и членов экипажа (из них женщин и детей), данные об экипаже, наличие «опасного» или «ценного» груза и другие данные при необходимости;
- действовать по указанию руководителя СС.

### **8.6.6 Пожары в зданиях и сооружениях.**

#### **1) Действия РП.**

При получении сообщения о пожаре в зданиях и сооружениях от начальника смены СПАСОП и не имея возможности обеспечения категории УТПЗ при выполнении полётов, на время тушения пожара, РП прекращает приём - выпуск ВС или вводит ограничение на аэродроме, до поступления доклада от начальника смены СПАСОП о готовности обеспечения категории УТПЗ.

#### **2) Действия сменного ПДСА аэропорта:**

- оповестить начальника аэропорта;
- при необходимости ввести Процедуры «Обслуживание пострадавших», «Обслуживание не пострадавших» и «Оцепление и контроль допуска».
- организовать питание участников тушения пожара, при затяжных работах на пожаре (более 3-х часов).

#### **3) Действия начальника смены СПАСОП:**

- организовать эвакуацию людей из опасной зоны (зону определяет начальник смены СПАСОП), по возможности произвести эвакуацию материальных ценностей, при не возможности подержание УТПЗ понизить категорию аэропорта;
- при необходимости вызвать дополнительные силы и средства.
- при наличии в здании (сооружении) опасных веществ - действовать по процедуре «Опасный груз»;
- оценить степень влияния пожара на обеспечение безопасности полётов и продолжение производственного процесса, доложить о результатах тушения пожара начальнику аэропорта;

- по завершении работ дать команду «ОТБОИ» (окончание АСР).

**Начальнику смены СПАСОП обязан:**

- выделить необходимое количество пожарных расчётов и обеспечить первичные мероприятия по спасению людей, тушению пожара и защите объектов, расположенных в непосредственной близости от горящего здания (помещения). Вести Процедуру «Спасание людей и тушение пожара на ВС». В зависимости от оперативной обстановки в аэропорту, принять решение о необходимости вызова дополнительных сил и средств пожарной охраны МВД Туркменистана

Начальник пожарной команды при завершении работ организовать дозаправку ПА и доложить руководителю АСР о готовности поддержания категории УТПЗ.

**4) Действия медицинских работников**

- прибыть к месту пожара на автомобиле для оказания медицинской помощи пострадавшим от опасных факторов пожара;
- при необходимости приступить к выполнению Процедур «Обслуживание пострадавших» и «Обслуживание не пострадавших».

**Старшему медицинскому. работнику:**

- оценить ситуацию и принять решение по вызову дополнительных сил;
- координировать действия расчёта в соответствии с выполняемыми процедурами.

**5) Действия расчёта ГО САБ:**

- выполнить встречу и сопровождение взаимодействующих сил и средств от КПП к месту тушения пожара, Процедуру «Подъезд и сопровождение сторонних лиц».
- обеспечить оцепление и ограничение доступа в зону пожара, вести Процедуру «Оцепление и контроль допуска».

**Действия госслужб, базирующихся аэропорту.**

**6) Действия расчёта ОТП аэропорта.**

Старший расчёта обеспечивает общественный порядок, ограничивает доступ, регулирует движения транспорта на внешних автодорогах аэропорта и привокзальных площадях.

**8.6.6. Стихийные бедствия**

С получением информации об угрозе возникновения ЧС природного характера (буря, ураган, смерч, сильный снегопад, сильный мороз и др.).

**1) Действия Начальника смены СПАСОП**

- в случае возникновения ЧС организует проведения аварийно-спасательные и другие неотложные работы;
- при необходимости запросить дополнительные силы и средства по ликвидации ЧС природного и техногенного характера.
- по прибытию руководителя КЦПС/ВКЦПС или лица его замещающего, доложить обстановку и передать общее руководство мероприятиями по ликвидации ЧС.

Осуществлять руководство мероприятиями:

- по защите и поддержанию жизнедеятельности персонала и пассажиров;
- по проведению аварийно-спасательных и других неотложных работ;
- по повышению устойчивости функционирования производственных участков аэропорта.

**8.7.** Старшими расчётов АСК назначаются соответствующие службы начальников смен, которые подчиняются руководителю АСР.

Старшим расчётов АСК необходимо:

- знать район аэродрома;
- проводить с личным составом своего расчёта занятия и тренировки по проведению ПСР и АСР;
- изучать с работниками расчётов компоновочные схемы ВС, места расположения аварийно-спасательного оборудования и способы приведения его в рабочее состояние, основные и аварийные выходы, места вскрытия обшивки фюзеляжа;
- при заступлении на дежурство проверять наличие работников АСК, а также наличие и исправность аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- докладывать о готовности проведения ПиАСР сменному ПДСА аэропорта;
- обеспечивать своевременное прибытие АСК с аварийно-спасательной техникой, имуществом и снаряжением к месту авиационного происшествия или к месту сбора;
- осуществлять личное руководство действиями АСК на месте авиационного происшествия.

**Примечание:** процедура описывается приложение 3

**8.8.** Обмундирование личного состава СПАСОП при проведении тушения пожаров и эвакуацию пассажиров должен использовать защитное снаряжение:

- **Шлем** должен обеспечивать достаточную защиту от воздействия удара, быть непробиваемыми и не проводить электричество, кроме того, они не должны подвергаться деформации вследствие теплового воздействия. Подвижный козырёк, стойкий к механическим воздействиям, удару и воздействию тепла, должен обеспечивать широкий обзор. Соответствующим образом должны быть защищены шея и грудь, что может предусматриваться конструкцией шлема, если такая защита не обеспечивается костюмом. Шлем не должен создавать ощущения изолированности и мешать вести разговор, воспринимать звуковые сигналы и слова команды.
- **Защитный костюм** повышенной огнестойкости и облегчённого типа. Костюмы повышенной огнестойкости первоначально позволяли пожарным проникать в зоны, охваченные пожаром. Костюмов повышенной огнестойкости большого практического преимущества не даёт, так как данный пожарный уровень защиты не будет обеспечиваться для тех, кто подвергается риску на борту ВС. Именно по этой причине аварийно-спасательные и противопожарные службы гражданского аэропорта, как правило, используют костюмы облегчённого типа.

- **обувь** должны быть из прочного, гибкого и теплостойкого материала и закрывать ногу до середины икры или до колена. Подошва должна быть из нескользящего материала, в том числе из синтетических материалов, не подверженных воздействию высоких температур, масла, авиационного топлива или кислот. Носки и подошвы могут быть усилены за счёт стальных покрытий;
- **перчатки** должны быть с крагами для обеспечения защиты запястья, и их покрой должен позволять пользоваться переключателями, застёжками и ручными инструментами, а ладони и пальцы следует защищать, используя материал, не подвергающийся механическому воздействию и прокалыванию острыми предметами;
- **оборудование для защиты органов дыхания** предназначен Пожарно-спасателям, которым необходимо проникнуть внутрь кабины, наполненной дымом. Необходимо, чтобы выбранное оборудование для защиты органов дыхания соответствовало его основной функции и сроку эксплуатации при выполнении поставленных задач.

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

**8.10.** Пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, эвакуируются в безопасное место, не ближе 100м от горящего ВС, определённое руководителем АСР совместно со старшим медицинским расчётом.

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

**8.12.** Пожарно-спасательный и медицинский расчёты находятся на месте происшествия до полного окончания АСР.

**8.13.** Старшему медицинского расчёта после получения сигнала "Тревога" или "Готовность" необходимо:

- уточнить обстановку через руководителя АСР и дать команду на вызов взаимодействующих сил медицинских учреждений;
- организовать погрузку чемоданов - укладок;
- забрать упаковку с наркотическими препаратами (если они хранятся отдельно), ключи от фургона и эвакуационный план;
- с медицинским расчётом выехать на место происшествия.

Старшему медицинского расчёта на месте авиационного происшествия необходимо:

- совместно с руководителем АСР выбрать место для пункта сбора пострадавших и выставить опознавательные знаки;
- через руководителя АСР организовать пункты временного сосредоточения пострадавших в помещениях аэропорта;

- организовать работу расчёта по оказанию медицинской помощи пострадавшим, принимая непосредственное участие в этой работе;
- определить очерёдность эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- организовать немедленную эвакуацию пострадавших в ближайшие медицинские учреждения;
- принять меры по защите пострадавших от неблагоприятного воздействия внешних условий;
- определить место сбора останков погибших пассажиров и членов экипажа;
- поддерживать постоянную связь с руководителем АСР и информировать его о ходе работ.

**8.14.** Неблагоприятные погодные условия или условия плохой видимости могут ограничивать нормальное передвижение транспортных средств СПАСОП на территории аэропорта или вблизи него. На случай возникновения таких условий необходимо предусматривать принятие дополнительных мер, направленных на то, чтобы:

- персонал АСС был постоянно информирован о наблюдаемых условиях видимости в аэропорту, например, путём прослушивания информации, передаваемой на частоте диспетчерского пункта или на частоте службы автоматической передачи информации в районе аэродрома, или путем использования других видов связи;
- определить время прибытия всех органов оказания общей помощи на место происшествия, что является неотъемлемой частью планируемых мероприятий на случай возникновения аварийной обстановки в аэропорту в неблагоприятных погодных условиях и, по мере возможности, добиваться сокращения этого времени;
- включить в программу обучения персонала тщательное изучение аэропорта и его ближайших окрестностей;
- подразделения службы ПАСОП были заранее готовы к действиям по тревоге, если видимость в аэропорту снизится ниже уровня, предварительно установленного полномочным органом аэропорта. Статус предварительной готовности к действиям по тревоге должен поддерживаться до тех пор, пока условия видимости не улучшатся или не прекратятся полёты ВС.

#### **8.15. Действия при авиационных происшествиях на воде**

В тех случаях, когда аэропорты расположены вблизи больших водоёмов, таких как реки или озера, или когда они расположены вблизи береговой линии, необходимы специальные меры для ускорения спасательных операций.

При подобных инцидентах вероятность возникновения пожара в значительной степени уменьшается из-за устранения источников горения. При наличии пожара его устранение сопряжено с необычными проблемами, если только не имеется надлежащего оборудования.

Можно предполагать, что в результате удара ВС о воду могут быть повреждены топливные баки и топливопроводы. Есть все основания предполагать, что определённое количество топлива будет находиться на

поверхности воды. В этих условиях использование водных транспортных средств, выхлопные трубы которых находятся на уровне воды, может быть связано с опасностью воспламенения. Чтобы предотвратить проникновение топлива, находящегося на поверхности воды, в зоны, где оно будет представлять опасность, следует учитывать направление ветра и течения. Следует проявлять осторожность при использовании осветительных ракет, боев или прочих пиротехнических средств в тех местах, где на воде присутствует топливо. Подобные скопления топлива следует как можно скорее рассеивать либо удалять с помощью сопла, обеспечивающего высокую скорость нагнетания, или нейтрализовать с помощью пенного покрывала или сухих химических порошков, имеющих высокую концентрацию. Гладкие водные поверхности представляют более серьёзную проблему, чем неровные или волнистые.

На место происшествия следует направлять подразделения водолазов. Если имеются вертолёты, они могут быть использованы для более быстрой переброски водолазов в то место, где произошла авария. Все водолазы, привлекаемые к подобной деятельности, должны быть высококвалифицированными специалистами и в подводном плавании, и в подводных методах поиска и спасания. В тех районах, где не имеется действующих правительственных или муниципальных поисковых и спасательных водолазных команд, можно установить контакт с частными водолажными клубами. Уровень подготовки отдельных водолазов определяется обучением и практическим экзаменом.

При проведении всех операций с участием водолазов следует устанавливать стандартный флаг, указывающий на проведение водолажных работ, и персонал всех спасательных транспортных средств, работающий в этой зоне, должен быть предупреждён о необходимости проявлять крайнюю осторожность.

При наличии пожара приближаться к объекту следует лишь после того, как будут учтены направление и скорость ветра и течения. Огонь может быть удалён из зоны с помощью струи воды, подаваемой через шланги. Когда необходимо, следует применять пену и другие огнегасящие вещества.

Следует ожидать, что пострадавшие во время происшествия люди, вероятнее всего будут находиться ниже по течению или в той стороне, куда дует ветер. Это следует учитывать при планировании спасательной операции.

Если расстояние от берега находится в пределах радиуса действий, водолазы или спасательные транспортные средства могут переправить в необходимое место покрытые дакроном резиновые пожарные рукава, которые будут использовать для поддержки пожарных транспортных средств, используемых на воде.

Если части ВС с пассажирами внутри находятся на плаву, необходимо проявлять большую осторожность, чтобы не нарушать герметичность. Эвакуацию пассажиров следует осуществлять с максимальной осторожностью и быстротой. Любое изменение в весе или задержка по времени могут

привести к погружению в воду. В подобных обстоятельствах спасательные команды должны проявлять осторожность, чтобы не оказаться запертыми внутри и не утонуть.

Если часть ВС с пассажирами на борту погружена в воду, может оказаться, что внутри имеется достаточно воздуха для поддержания жизни. Водолазы должны проникать внутрь в наиболее глубоком по возможности месте.

Когда место аварии установлено лишь приблизительно, по прибытии водолазы должны использовать стандартные методы подводного поиска и обозначить места нахождения основных частей ВС с помощью указательных буйв. Если не имеется достаточного количества водолазов, необходимо прибегнуть к тралению, используя плавучие средства. Ни в коем случае водолазные работы и траление не должны проводиться одновременно.

Командный пункт следует организовывать в наиболее доступном месте на берегу. Он должен быть расположен в таком месте, чтобы облегчать прибытие и убытие плавучих спасательных средств.

#### **8.16. Авиационные происшествия за пределом порога ВПП**

При определении вариантов аварийно-спасательных работ необходимо проводить оценку зон захода на посадку и вылета в пределах 1000м от порога ВПП, включая анализ соответствующих ресурсов, которые следует предоставлять. В процессе рассмотрения необходимости в установлении любых специальных аварийно-спасательных маршрутов и подъезда следует учитывать следующие аспекты:

- особенности окружающей среды, в частности, топографию и состояние поверхности;
- физические опасности и соответствующие риски, существующие в конкретном районе;
- варианты доступа для спасания и других целей службы ПАСОП;
- опасности, риски и меры контроля в рамках вариантов проведения аварийно-спасательных операций;
- использование внешних служб;

Эксплуатанты аэродрома должны обеспечивать разработку специальных процедур и наличие оборудования для использования в случае авиационных происшествий или инцидентов, которые могут произойти в этих районах.

Если транспортные средства, реагирующие на авиационные происшествия и инциденты, используют для этого дороги общего пользования, то необходимо проводить анализ того, как это сказывается на время реагирования. При этом следует учитывать следующие аспекты:

- правовые требования к транспортным средствам и водителям;
- требования к квалификации и подготовке водителей;
- предварительное планирование наиболее подходящих маршрутов;
- осуществление мониторинга и анализ таких реагирований.

Кроме того, внимание следует уделять следующему:

- обеспечению прямого доступа к эксплуатируемым ВПП;

- установлению маршрутов доступа к зоне реагирования (с учётом разброса обломков и наличия жертв происшествия);
- содержанию и ремонту дорог и маршрутов подъезда (включая работы, связанные со строительством);
- снижению вероятности блокирования движения реагирующих аварийно-транспортных средств любым общественным и/или частным транспортным средством, не связанным с аварийным реагированием;
- принятию во внимание полной массы и размеров транспортных средств аварийно-спасательных команд, которые, как будут использовать эти маршруты/дороги, или любых других транспортных средств, предназначенных для реагирования;
- тому, что дороги могут пересекаться в ожидаемых условиях;
- воротам для выезда/въезда или легко разрушаемым частям охрannого ограждения, обеспечивающим безопасный проезд транспортных средств аварийно-спасательных команд с минимальными задержками;
- пунктам выезда/въезда, которые должны быть чётко обозначены. В этом могут помочь маркеры или светоотражающая плёнка в тех случаях, когда аэродром должен быть доступен в ночное время или в условиях плохой видимости;
- устранению препятствий, ограничивающих мобильность пожарных автомашин;
- обеспечению достаточного запаса высоты при проезде под надземными сооружениями самых больших пожарных машин.

Поддержание способности реагировать в условиях плохой видимости

Для обеспечения выполнения оперативных задач в менее чем оптимальных условиях видимости, особенно в условиях плохой видимости, следует предоставить службам участвующих в организации аварийно-спасательных работ соответствующее руководство и разработать необходимые процедуры, а также предоставить им соответствующее оборудование.

Пожарные машины должны двигаться к любому месту происшествия или инциденту с ВС по наиболее короткому маршруту, на котором должна обеспечиваться безопасность, хотя это не обязательно будет наиболее коротким расстоянием до места происшествия. Проезд по дорогам в плохом состоянии часто может занимать больше времени, чем движение на большее расстояние по дороге с покрытием, и поэтому пожарно-спасательные расчёты должны хорошо знать топографию аэродрома и прилегающих к нему районов и проезда в них во всепогодных условиях. Использование карт с координатной сеткой и тщательный выбор маршрутов играют очень важное значение для успеха выполнения задач реагирования.

В кабине каждой пожарной машины должно быть карта аэродрома, на которой чётко нанесены все рулёжные дорожки, ВПП, зоны ожидания и маршруты движения транспортных средств, помеченные соответствующими обозначениями. К этой карте должны прилагаться письменные инструкции, в

которых подробно указываются действия, которые должен предпринимать водитель в случае поломки транспортного средства или если у водителя возникают сомнения в отношении положения транспортного средства на аэродроме.

Надлежащее внимание следует уделять предоставлению и использованию соответствующих средств и технического оборудования, например, такого, как радиолокатор управления наземным движением, инфракрасные приборы ночного видения, освещение осевой линии РД, оборудование для определения местоположения транспортного средства, и других навигационных средств, которые могут способствовать движению пожарных машин к месту авиационного происшествия или инцидента в условиях плохой видимости.

После того, как началось выполнение операции в условиях плохой видимости, может потребоваться ограничить движение транспортных средств в зоне маневрирования ВС. Должны существовать процедуры, разработанные для органа УВД в целях оказания помощи спасательным расчётам в случае авиационного происшествия или инцидента.

Водители пожарных машин и соответствующие сотрудники организаций внешнего реагирования в аварийной обстановке должны знать о существовании любых районов, которые могут время от времени становиться не проезжими вследствие погодных или других условий, и о местах, где есть препятствия, как постоянные, так и временные.

Должны быть разработаны эксплуатационные процедуры, согласно которым орган ЕС УВД может остановить или отклонить движение всех ВС и транспортных средств, не имеющих большого значения, чтобы избежать возникновения конфликтных ситуаций с реагирующими пожарными машинами. Сотрудники СПАСОП должны постоянно контролировать операции в условиях плохой видимости, чтобы поддерживать готовность службы в таких условиях.

### **8.17. Процедура, после авиационного происшествия**

Служба ПАСОП должны ознакомиться со всеми правилами, касающимися удаления обломков самолёта и вывоза останков тел и сохранения доказательств. Важно также знать методы и правила, используемые при расследовании авиационных происшествий. После подавления огня и спасения лиц, оставшихся в живых, необходимо выполнить следующие процедуры.

После того как пожар будет потушен или подавлен, вывоз тел погибших людей по причине полученных травм и находящихся под обломками самолёта, должен осуществляться ответственными медицинскими органами или под их руководством. Во многих случаях преждевременный вывоз тел мешал их опознанию (идентификации) и был причиной уничтожения патологических доказательств, необходимых для специалистов, проводящих медицинскую экспертизу, а также для судебно-медицинских следователей или органа, уполномоченного проводить расследование.

В том случае, когда необходимо вынести тела жертв из-под обломков ВС, при первой же возможности следует зарегистрировать положение тела и номер места сидения. Когда тела находятся на удалении от обломков, их положение следует отметить колышками, к которым должна быть привязана бирка с указанием соответствующей жертвы и номера места сидения. Во всех случаях все жертвы должны иметь опознавательные бирки, в которых указываются места, где они были найдены, и номера сидений, на которых они находились. Аналогично этому личные вещи должны оставаться нетронутыми. Кроме сбора информации, которая может оказать помощь в расследовании авиационного происшествия, тщательная регистрация всех этих данных может содействовать опознаванию жертв.

Если позволяют обстоятельства, прежде чем приступить к вывозу тел, для будущего расследования необходимо сфотографировать район. Фотографии оказывают существенную помощь лицам, ведущим расследование, и должны предоставляться без промедлений соответствующему органу, ответственному за расследование авиационного происшествия.

Обломки ВС, потерпевшего аварию, включая рычаги управления, не смещают (не передвигают) до тех пор, пока не получено разрешение на их устранение от уполномоченного органа, проводящего расследование. Если ВС, его части или рычаги управления должны быть передвинуты из-за того, что они создают непосредственную угрозу жизни людей, необходимо принять меры и зафиксировать их первоначальное состояние, положение и местонахождение, а также обеспечить надлежащую сохранность всех вещественных доказательств. Если позволяют обстоятельства, следует фотографировать место и положение всех основных компонентов, отмеченных на земле.

После выполнения первоначальных спасательных операций важно, чтобы персонал службы ПАСОП был как можно осторожнее при передвижениях, с тем чтобы не нарушить вещественные доказательства, которые могут оказаться ценными при расследовании. Например, не следует допускать движения санитарных и пожарных транспортных средств вдоль траектории разброса обломков, если возможен другой доступ.

Следует отметить местоположение почтовых мешков и сумок и передать эту информацию органам почтовой службы. Если это необходимо, то почта должна быть защищена от дальнейшего повреждения.

Авиационное топливо и жидкости, используемые в гидравлических системах, попав на кожу, могут стать причиной появления дерматита. Сотрудники службы ПАСОП, на которых пролились эти жидкости, должны тщательно и как можно скорее вымыться с мылом. Влажную одежду и форму следует быстро сменить и оперативно дезактивировать.

## **Глава 9.**

### **Организация и выполнение поисково-спасательных работ**

**9.1** Поисково-спасательные работы оповещаться сигналом «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия» и организуются

начальником агентства «Туркменховаёллары» и проводятся с целью спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие, когда их местонахождение неизвестно и выполняются в случаях:

- получения сообщения о бедствии с борта ВС;
- получения сообщения о бедствии с морского судно;
- получения доклада от экипажа ВС, наблюдавшего бедствие;
- приёма сигналов аварийных радиостанций и радиобуев;
- получения сообщений от очевидцев бедствия;
- если в течение 10 минут, после расчётного времени прилёта, ВС не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;
- если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвёл её в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- если по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние ВС или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полёта;
- если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течение 20 минут установить не удалось;
- указания руководителя гражданской авиации или уполномоченного органа;
- по заданиям Главного управления по гражданской обороне и спасательных работ Министерство обороны Туркменистана.

**9.2.** Состав Воздушный поисковой спасательной команды в аэропорту состоит из:

- Руководитель ВПСК командир ВС – 1 человек командир поискового экипажа;
- Пожарно-спасатели расчёта – 2 человека;
- Медицинский расчёт – 2 человека;
- Расчёт группы охраны службы авиационной безопасности – 2 человека;
- Ведущего инженера по БП – 1 человек;
- Расчёт отдела транспортной полиции аэропорта – 2 человека;
- Расчёт авиатехнической базы аэропорта – 2 человека.

При Международных рейсах или других государств авиакомпаний также привлекаются

- Государственная пограничная служба Туркменистана – 1 человек;
- Таможни служба аэропорта – 1 человек.

Непосредственное руководство поиском и спасанием экипажей и пассажиров ВС, потерпевших бедствие в районе ответственности аэропорта, возлагается на ВКЦПС, а за пределом ответственности аэропорта под руководством Государственной комиссией Туркменистана по чрезвычайным ситуациям.

**9.3.** Руководитель наземной поисково-спасательной команды назначается приказом руководителя аэропорта в него входят;

- Руководитель НПСК – начальник аэропорта или назначается приказом руководителя аэропорта;
- Пожарно-спасательных расчётов – 2 пожарных расчёта (одна пожарная машина и одна спасательная машина);
- Группа охраны Службы авиационной безопасности – 2 человека;
- Медицинский расчёт – 5 человек;
- Расчёт службы спецтехники – Спец технику (автобусы, грузовые автомашины независимо от типа ВС, дополнительный автотранспорт с водяной цистерной);
- Расчёт аэродромной службы – 4 человек;
- База эксплуатации радиотехнического обеспечения связью – 2 человека;
- Электро-свето-технического обеспечение полётов – 2 человека;
- Служба организации пассажирских перевозок – 4 человека;
- Служба организации почтовых и грузовых перевозок – 2 человек;
- Аэродромная служба аэропорта;
- Авиатехническая база – 5 человек;
- Отдел транспортной полиции аэропорта – 2 человека.

**При АП международных рейсах в том числе с рейсами других государств, а/к также привлекаются:**

- Государственная пограничная служба Туркменистана;
- Таможни служба аэропорта.

При заступлении на дежурства проверяет:

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

Руководитель аэропорта обеспечивает оснащение наземной поисково-спасательной команды аварийно-спасательными техническими средствами, снаряжением, имуществом и транспортом высокой проходимости.

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

Диспетчеры органов УВД, при получении сообщения о бедствии ВС, немедленно принимают меры для обнаружения ВС, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и

решения командира ВС о дальнейших действиях. Полученную информацию немедленно докладывают руководителю полётов.

Руководитель полётов, диспетчеры органов УВД, при получении сообщения о бедствии обязан объявить сигнал «Тревога» для поисковых и аварийно-спасательных сил и средств. Согласно схеме оповещение (приложение к Аварийному плану аэропорта).

**9.4. Решения о проведение ВПСК** принимает ЦПДС агентства «Туркменховаёллары» через Начальника агентства «Туркменховаёллары» на подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств учитываются:

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

Поиск ВС, потерпевшего бедствие, начинается с проведения на частоте **121,5МГц** авиационными средствами. Если в результате поиска экипаж и пассажиры ВС, потерпевшего бедствие, не обнаружены, лицом, ответственным за проведение ПСР принимается решение на проведение детального визуального обследования местности предполагаемого района бедствия авиационными и наземными силами и средствами.

Принятое решение на визуальный поиск КЦПС и экипажи поисково-спасательных ВС оформляют на карте.

В решении указываются:

- воздушные и наземные силы и средства для осуществления поиска;
- границы района поиска и спасения, квадраты, на которые он разделен в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;
- квадраты первоочередного обследования и порядок проведения последующего поиска;
- районы аэрофотосъемок;
- методы и способы поиска;
- аэродромы базирования поисково-спасательных ВС;
- основные и вспомогательные пункты управления;
- привлекаемые дополнительные средства связи и радиотехнического обеспечения;
- маршруты и высоты полёта поисково-спасательных ВС и движения НПСК;
- порядок, время и место постановки задачи экипажам поисково-спасательных ВС;
- время вылета ВС и выхода НПСК на поиск;

- предполагаемый порядок эвакуации пассажиров и экипажа ВС, потерпевшего бедствие, привлекаемые медицинские силы, средства и лечебные учреждения;
- меры по обеспечению безопасности полётов при выполнении ПСР;
- порядок представления о результатах поиска.

**9.5.** ЦПДС агентства «Туркменховаёллары» через Начальником агентства «Туркменховаёллары» принимает решение на организацию и проведение ПСР авиационными средствами для оказания помощи населению при авариях, катастрофах и стихийных бедствиях:

- времени, места, характера бедствия и размеров охваченной ими территории;
- характера и объёма помощи, которая может быть оказана авиационными средствами;
- метеорологических, климатических и физика - географических условий района бедствия;
- характера проводимых спасательных мероприятий;
- дислокации и готовности авиационных средств, которые могут быть привлечены к спасательным работам.

**9.6.** Проведение ПСР при стихийных бедствиях организуют уполномоченные лица Главного управления по гражданской обороне и спасательных работ Министерства обороны Туркменистана через руководителей организаций гражданской авиации.

**9.7.** Основными задачами органов УВД при организации и проведении ПСР являются:

- получение информации от должностного лица, определённого в аварийном плане аэропорта о дежурных поисково-спасательных силах и средствах;
- приём и передача информации о бедствии на ВС согласно схемы оповещения аварийного плана аэропорта;
- обеспечение первоочередного вылета поисково-спасательных ВС;
- непосредственное обслуживание воздушного движения в своих районах поиска и спасания;
- обеспечение безопасности полётов поисково-спасательных ВС в районе бедствия;
- введение в районе ПСР соответствующих режимов и ограничений на использование воздушного пространства.

**9.8.** Для поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов на территории Туркменистана организуется круглосуточное дежурство:

- поисково-спасательных экипажей;
- поисково-спасательных ВС;
- НПСК;
- расчётов радиотехнических средств.

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

Сведения о выделенных для дежурства экипажах, ВС, НПСК и аварийно-спасательных средствах доводятся руководителем ПСР до руководителя аэропорта, КЦПС, исполнителей и других заинтересованных служб, и организаций.

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

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

**9.9.** Перед заступлением на дежурство поисково-спасательный экипаж:

- проводит предполётную подготовку поисково-спасательного ВС, обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой аппаратуры и десантного оборудования;
- проверяет наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения на борту поисково-спасательного ВС;
- изучает фактическое состояние и прогноз погоды;
- проверяет исправность каналов связи;
- проходит предполётный медицинский контроль;
- докладывает о заступлении на дежурство в ПДС авиакомпании АООТ Туркменистан.

Контроль за подготовкой поисково-спасательных экипажей осуществляет руководитель лётной службы или командир лётного отряда.

**9.10.**Сроки готовности к вылету дежурных поисково-спасательных ВС с момента получения команды "Тревога" устанавливаются:

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

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

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

**9.11.**Для своевременного обнаружения и оказания помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих или потерпевших бедствие, установлен единый международный сигнал "SOS" В начале первого сообщения о бедствии в составе аварийного и срочного сообщения соответственно используются радиотелефонный сигнал бедствия MAYDAY и радиотелефонный сигнал срочности PAN PAN., а также сигналы срочности и опасности.

**9.12.**Сигналы бедствия и сообщения о бедствии передаются всеми имеющимися на борту ВС средствами связи, и оповещения:

- УКВ радиостанциями в телефонном режиме;

- КВ связными радиостанциями в телефонных режимах;
- бортовым ответчиком вторичной радиолокации;
- в телеграфном режиме;

Передача сообщений о бедствии осуществляется по действующим каналам связи органов ЕС УВД, для авиационной подвижной службы выделены некоторые полосы частот в диапазоне высоких частот (ВЧ) (3000–30 000 кГц), в диапазоне очень высоких частот (ОВЧ) (30–300 МГц) и в диапазоне ультравысоких частот (УВЧ) (300–3000 МГц).

Первоначально передача аварийных сообщений в авиации обычно осуществляется на частоте, используемой для связи на маршруте с авиационными радиостанциями. Средствам поиск и спасение, следующим для оказания помощи ВС, следует устанавливать связь именно на этой частоте. Сведения о такой частоте можно получить от наземной радиостанции диспетчерской связи; как правило, она будет использоваться для передачи первоначальных сообщений и для последующей связи между терпящим бедствие ВС и ВС оказывающим помощь, и наземной радиостанцией диспетчерской связи. В иных случаях, когда средство поиски и спасения находится в пределах дальности радиосвязи терпящего бедствие ВС, частотой первоначального сеанса связи, как правило, будет **121,5МГц** для гражданских ВС.

В случае аварийной ситуации обычно не следует без всяких причин предлагать пилоту перейти на другую частоту. Однако если ВС находится на большом удалении, то средства обслуживания воздушного движения, базирующиеся в данном районе или вблизи него, могут располагать большими возможностями для оказания помощи.

При необходимости, но с учётом метеорологических условий и других обстоятельств, КЦПС могут рекомендовать ВС выдерживать или увеличить высоту, с тем чтобы улучшить условия связи, радиолокационного обнаружения или радиопеленгации.

### **9.13. ОВЧ – связь.**

Авиационная аварийная ОВЧ-частота **121,5МГц** должно использоваться только для вызова на связь или при аварийных ситуациях. При аварийных ситуациях данная частота может использоваться для обеспечения:

- свободного канала связи между терпящим бедствие ВС и наземной станцией, когда обычные каналы используются для связи с другими ВС;
- канала связи между ВС и аэродромами, которые обычно не используются для международного воздушного движения;
- единого канала связи между ВС и надводными средствами, участвующими в операциях поиск и спасение;
- связи "воздух – земля" между ВС и оснащёнными соответствующим оборудованием морскими судами и аварийно-спасательными плавсредствами;
- связи "воздух – земля" с ВС в тех случаях, когда из-за отказа бортового оборудования невозможно использовать обычные каналы;

- единого канала связи между гражданскими ВС и ВС перехватчиками в случае перехвата гражданских ВС; и
- средства установления местонахождения источника сигнала с помощью наземных или подвижных средств радиопеленгации.

Когда в целях обеспечения единого канала ОВЧ-связи между ВС и ВС и наземными (надводными) службами, участвующими в операциях поиск спасения, необходимость в ОВЧ-частоте, следует по возможности использовать частоту **123,1 МГц**, а если потребуется дополнительная частота, то – частоту **121,5 МГц**. Если ELT, передаёт сигналы на частоте **121,5 МГц**, то данная частота может оказаться непригодной для ведения связи.

Связь на частоте **121,5 МГц** обычно обеспечивается на любом авиационном средстве, на котором она необходима для немедленного приёма аварийных вызовов. Аэродромы должны вести прослушивание частоты **121,5 МГц** с целью приёма речевых аварийных вызовов и звуковых сигналов ELT (которые издают прерывистый звук путём передачи двух переменных тонов).

#### **9.14. ВЧ-связь.**

Частоты использование на КГц могут использоваться для связи на месте проведения операции и для связи с целью координации поиск и спасание в тех случаях, когда необходимо осуществлять передачу сообщений на большие расстояния, когда эти частоты больше всего пригодны для ведения связи из-за того, что другие частоты заняты, или в силу других факторов, либо для связи морских и ВС друг с другом.

Сообщение о бедствии экипажами ВС, терпящих или потерпевших бедствие, передаётся открытым текстом, в первую очередь:

радиотелефоном:

- терплю бедствие - 3 раза ("МЭЙ ДЭЙ" - при международных полётах);
- я - один раз (I am - при международных полётах);
- позывной экипажа ВС, терпящего бедствие - 3 раза;
- координаты места бедствия - 3 раза;
- координированное всемирное время (далее - UTC) в часах и минутах - 2 раза.

радиотелеграфом:

- курс полёта;
- скорость полёта;
- высота полёта;
- характер бедствия и требующаяся помощь;
- решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию.

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

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

Одновременно с передачей сигнала "SOS" или сообщения "Терплю бедствие" включаются код 7700 (Авария) на бортовом ответчике системы вторичной радиолокации.

Все наземные радиостанции, принявшие от экипажа ВС сообщение о бедствии, немедленно передают ему подтверждение о приёме и принимают меры к установлению с ним надёжной радиосвязи и воздерживаются от радиообмена с другими радиостанциями на этой частоте.

Приём сообщений о бедствии наземными или самолётными радиостанциями подтверждается передачей:

- сигнала бедствия "MAY DAY" ("МЕЙ ДЕЙ") - 3 раз;
- позывного сигнала или любого другого опознавательного сигнала станции, передающей сообщение о бедствии, произносимый 3 раза;
- слова "ДЕ" (или слова "THIS IS" - "ЗИС ИЗ") - 1 раз;
- позывного сигнала станции, подтверждающего приём, произносимый - 3 раза;

**Пример:** "MAY DAY", "MAY DAY", "MAY DAY" Терпит бедствие 93114, 93114, 93114, я 85570, 85570, 85570

Наведение НПСК осуществляется на канале, указанном руководителем ПСР, а непосредственный выход к месту авиационного происшествия НПСК и ВПСК осуществляется на канале 121,5МГц и 123,1 МГц.

Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении ПСР осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем ПСР:

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

**9.15.** Первый доклад руководителем полётов руководителю аэропорта о ВС, потерпевшем бедствие, должен содержать следующие данные:

- время получения информации о бедствии по UTC и её источник;
- место и характер бедствия, тип ВС, аэродром вылета и посадки;
- ведомственную и государственную принадлежность ВС;
- позывной и тип ВС, состав экипажа и количество пассажиров;

**9.16.** Получив команду на вылет от ПДС АООТ Туркменистана, экипаж поисково-спасательного ВС немедленно приступает к предполётной подготовке, в процессе которой:

- получает и оформляет необходимые документы и полётные карты;
- получает информацию о метеобстановке и прогнозе погоды в районе полётов;
- уточняет район поиска, позывной и тип ВС, потерпевшего бедствие;
- уточняет порядок ведения радиосвязи;
- докладывает стартовому диспетчеру УВД о готовности к вылету.

При вылете постановка задачи на поиск, уточнение данных о ВС и экипаже, потерпевшем бедствие, о метеоусловиях, маршруте и высоте полёта, НПСК, а также передача другой информации осуществляется после взлёта поисково-спасательного экипажа по каналам радиосвязи.

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

После взлёта и набора заданной высоты экипаж ВПСК:

- включает бортовой комплекс поисковой аппаратуры;
- не прекращая радиосвязи с диспетчером органов УВД и КЦПС, включает аварийный канал связи для прослушивания;
- постоянно докладывает диспетчеру органа УВД и КЦПС результатах поиска.

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

- при работе аварийной радиостанции - с помощью радиотехнических средств поиска;
- при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие - по их целеуказанию;
- при наличии над местом бедствия другого ВС - по его целеуказанию;
- по командам диспетчера УВД и КЦПС.

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

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

**9.17.** При визуальном поиске в состав экипажа включаются наблюдатели по 2-3 человека на вертолёт и 3-4чел на самолёт с целью их замены через каждые 30-40минут полёта. Командир поисково-спасательного ВС определяет для каждого члена экипажа и наблюдателя секторы просмотра пролетаемой местности.

Высота полёта поисково-спасательных ВС при радиотехническом и/или визуальном поиске определяется решением командира ВС по согласованию с руководителем ПСР с последующей информацией органу УВД.

Дальности визуального обнаружения объектов на местности при ясной погоде приведены в **Глава 9 пункт 9.27 / 5** к настоящему Руководству.

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

- над пересечённой местностью - 0,5км;
- над открытой местностью - 2км. Рекомендуемая длина галсов - 10-20км.

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

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

**9.18.** При установлении связи с потерпевшими бедствие, экипаж поисково-спасательного ВС запрашивает его о месте и характере бедствия, физическом состоянии и необходимой помощи, даёт команду на включение аварийной радиостанции в режим "Маяк", обозначение себя сигнальными или подручными средствами.

**9.19.** При обнаружении места бедствия экипажу поисково-спасательного ВС необходимо:

- определить координаты места бедствия и нанести на карту;
- обозначить место бедствия с помощью средств, имеющихся на борту ВС;
- в случае, если потерпевшим бедствие требуется срочная помощь, а выполнить посадку невозможно, провести спуск через спусковое устройства, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
- обеспечить наведение других поисково-спасательных сил и средств;
- если позволяет запас топлива, продолжить полет над районом бедствия до замены или указания КЦПС покинуть район бедствия.

Экипаж поисково-спасательного ВС при обнаружении места бедствия сообщает по каналам радиосвязи диспетчеру органа УВД и КЦПС:

- время обнаружения в часах и минутах по UTC, координаты района бедствия;
- состояние и положение ВС, наличие и видимое состояние пассажиров и членов экипажа, эвакуировавшихся с аварийного ВС;
- информацию, переданную потерпевшим бедствие по каналам радиосвязи;
- погоду в районе бедствия;
- оценку рельефа местности и состояние земной (водной) поверхности (волнение моря, ледовую обстановку), на которой находится ВС и люди, потерпевшие бедствие;
- возможность использования средств передвижения (водных, железнодорожных, автотранспортных, гужевых);
- действия, предпринятые для оказания помощи потерпевшим бедствие;
- наличие ущерба на местности.

Экипаж поисково-спасательного ВС, выбрав площадку для посадки, сообщает её координаты диспетчеру органа УВД и КЦПС. После производства посадки докладывает о посадке и согласует свои действия по эвакуации потерпевших бедствие с руководителем ПСР.

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

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

При невозможности выполнить посадку, командир поисково-спасательного ВС десантирует способом режима висения на вертолёт с помощью спускового устройства или лебёдки.

Очерёдность эвакуации и вид транспортировки пострадавших определяется медицинским работником на месте бедствия, или командиром поисково-спасательного ВС.

При пожаре на ВС, потерпевшем бедствие, экипаж поисково-спасательного воздушного немедленно десантирует спасателей способом режима висения на вертолёт с помощью спускового устройства или лебёдки и принимает меры к тушению пожара и эвакуацию пассажиров, используя все средства, имеющиеся на борту поисково-спасательного ВС, а также подручные средства (вода, песок, земля).

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

Экипаж ВС принимает необходимые меры по определению его местоположения спутниковой системой КОСПАС-САРСАТ на частоте 406МГц.

При появлении звука поисково-спасательного ВС или визуального его наблюдения экипаж передаёт сообщение о бедствии и устанавливает с ним двухстороннюю радиосвязь. При установлении двухсторонней связи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир поисково-спасательного ВС.

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

- производится трёхкратная передача сообщения о бедствии в телефонном режиме с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3мин в режим приёма;
- в течение 10-12мин в начале каждого часа первых суток вынужденной посадки включается режим автоматической передачи сигнала "SOS", в остальное время радиостанция включается на приём в телеграфном режиме;

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

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

**9.21.** Командир ВС, принявший сообщение о бедствии:

- фиксирует местонахождение ВС, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;
- передаёт диспетчеру УВД о приёме по каналам радиосвязи сообщения о бедствии;
- учитывая состояние своего ВС и запас топлива, направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

Связь с экипажем ВС, потерпевшего бедствие, на частоте **121,5МГц** устанавливает ВС или корабль, прибывший в район поиска первым в последующем, двухсторонняя связь с экипажем, потерпевшим бедствие, осуществляется на частоте **123,1МГц** только по указанию руководителя ПСР.

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

- ведёт наблюдение за ВС, терпящим бедствие, до тех пор, пока в этом есть необходимость;
- принимает меры, которые могут облегчить определение местонахождения его ВС, если данные об этом отсутствовали;
- сообщает диспетчеру УВД по возможности, следующие сведения:
  - 1) тип, опознавательные знаки и состояние ВС, терпящего бедствие;
  - 2) его местонахождение, выраженное в географических координатах или расстояние и пеленг на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;
  - 3) время наблюдения в часах и минутах по UTC;
  - 4) число замеченных людей;
  - 5) факт покидания людьми ВС, терпящего бедствие;
  - 6) число плавающих на поверхности воды людей;
  - 7) внешнее физическое состояние оставшихся в живых;

Если на место происшествия первым прибыло ВС, которое не является поисково-спасательным, оно должно руководить действиями всех других прибывающих позже ВС до тех пор, пока на место происшествия не прибудет первое поисково-спасательное ВС. Если в этот период такое ВС не может установить связь с диспетчером УВД оно на основе взаимной договорённости передаёт ответственность за руководство действиями другому ВС, которое может установить и поддерживать такую связь до прибытия первого поисково-спасательного ВС.

**9.23.** Члены НПСК получения команды «Стадия неопределённости», «Стадия тревоги», «Стадия бедствия» прибывают к месту сбора или в квадрат, указанный в аварийном плане аэропорта. Руководителем НПСК при постановке задачи 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 населённых пунктов;
- очерёдность осмотра участков местности или квадратов;
- рекомендуемый способ поиска;
- порядок связи с руководителем ПСР, КЦПС, ВПСК, другими силами и средствами;
- меры безопасности.

При движении в район поиска НПСК поддерживает непрерывную радиосвязь с диспетчером органа и действует по указаниям КЦПС. По прибытии в район поиска НПСК, при необходимости, разбивает лагерь и устанавливает радиосвязь с диспетчером УВД, ВПСК и другими группами поиска. При отсутствии радиосвязи между НПСК и ВПСК используется визуальные международные знаки "Земля - воздух" в соответствии с **пунктом 9.27** к настоящему Руководству.

Осмотр местности производится методами:

- параллельного просмотра, применяемого в целях просмотра большой площади в минимальное время, при наличии достаточного количества членов НПСК;
- контурного поиска, применяемого при поиске в горах или в долинах, когда резкие изменения рельефа местности не позволяют использовать другие методы;
- выборочной траектории, применяемого по линии, проходящей вдоль наиболее вероятного маршрута полёта ВС, потерпевшего бедствие.

При осмотре местности интервалы между членами группы определяются условиями местности, они должны обеспечивать связь визуально или голосом. в трудно просматриваемой местности интервалы между членами группы должны быть не более 30м. Дневное задание поисковым группам определяется с учётом возвращения в лагерь за период светлого времени.

**9.24.** При обнаружении потерпевших бедствие руководитель НПСК:

- оценивает обстановку на месте бедствия;
- принимает меры к сохранению жизни пострадавших;
- докладывает органу УВД о принятых мерах и необходимой помощи;
- подбирает площадку для посадки вертолёт или его зависания и готовит её;
- производит фотографирование места бедствия до принятия мер, которые могут нарушить положение деталей на месте происшествия;

- обеспечивает безопасность пребывания у места бедствия (тушение очагов пожаров, ограждение опасных мест);
- обеспечивает охрану места происшествия и сохранность средств объективного контроля.

При управлении ПСР основными задачами являются:

- непосредственное руководство действиями воздушных и наземных поисково-спасательных сил, и средств при производстве поиска и спасания;
- обеспечение координированных действий сил и средств, привлекаемых к поиску и спасанию;
- обеспечение наращивания сил и средств в процессе поиска и спасания.

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

- организует действия всех выделенных поисково-спасательных сил и средств с целью быстрого обнаружения, и немедленного оказания помощи пострадавшим;
- анализирует фактическое состояние погоды, её прогноз и их соответствие уровню подготовки поисково-спасательных экипажей;
- направляет поисково-спасательные ВС к месту бедствия;
- определяет для каждого поисково-спасательного экипажа время полёта и поиска с учётом запаса топлива, светлого времени суток, а также действий на случай ухудшения метеоусловий;
- привлекает наиболее опытные и подготовленные экипажи для ПСР в труднодоступной местности или в сложных метеорологических условиях;
- выделяет в состав НПСК в сложных климатических условиях не менее двух автомобилей или другой техники высокой проходимости.

**9.25.** Управление поисково-спасательными силами и средствами в гражданской авиации Туркменистана осуществляют:

- КЦПС;
- руководители полётов и диспетчерские пункты органов УВД районов поиска и спасания;
- специально создаваемые временные пункты управления в районе бедствия (воздушные, наземные, корабельные).

**9.26.** Если ВС, потерпевшее бедствие, обнаружить не удалось, а дальнейшее продолжение поиска представляется безрезультатным, поиск может быть прекращён.

1. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствии ВС зарегистрированного в Туркменистане принимает руководитель Государственной комиссии Туркменистана по чрезвычайным ситуациям, когда приняты к поиску меры с использованием всех технических средств не дали положительного результата и не осталось никакой реальной надежды на спасение оставшихся в живых людей
2. Решение о прекращении поиска в пределах Туркменистана иностранного ВС, пассажиров и экипажа принимается Кабинетом Министров Туркменистана.

3. ВС, поиск которого официально прекращён, считается пропавшим без вести, если не установлено местонахождение этого ВС или его обломков.

### 9.27. Методика проведения поиска ВС, потерпевших бедствие.

#### 1. Методика выполнения радиотехнического поиска потерпевших бедствие

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

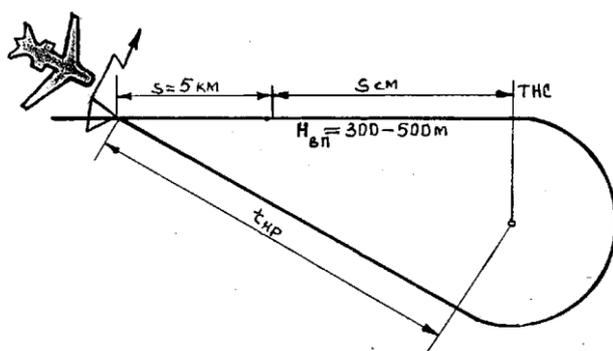


Рис 1

Рис 1. Манёвр для выхода на аварийную радиостанцию с использованием АРК:

ТНР - точка начала разворота;

ТНС - точка начала снижения

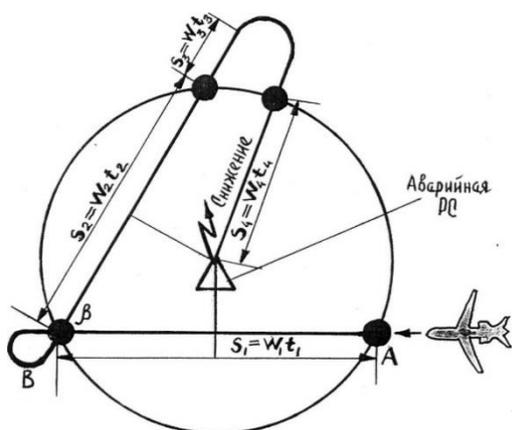
После выхода в район места нахождения ВС, потерпевшего бедствие, экипаж поисково-спасательного ВС осуществляет поиск до обнаружения сигнала аварийной радиостанции.

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

После пролёта аварийной радиостанции (радиомаяка), что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180°, экипаж выполняет манёвр **рис 1** с расчётом повторного выхода на неё на высоте полёта, обеспечивающей визуальное обнаружение пострадавших. Снижение с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полётов.

#### 2. Методика определения района поиска экипажей ВС, потерпевших бедствие

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



**Рис 2**

### Определение района поиска

На рабочей карте наносится участок (AB) заданного маршрута полёта BC, потерпевшего бедствие, от последней контрольной точки, при пролёте которой с ним имелась связь (точка A), до точки, в которую он не прибыл или в которой с ним не была установлена связь (точка B); вдоль участка маршрута (AB) в масштабе карты наносится полоса шириной  $r$ , равной значению погрешностей определения места BC при пролёте точки A (полоса a, f, g, b); из точки в перпендикулярно линии маршрута откладываются отрезки Be и Bd, равные максимальному боковому уклонению  $L$  BC за время прохождения пути  $S$ . Полученная на карте фигура (a, d, e, b, c) и будет районом наиболее вероятного местонахождения BC, потерпевшего бедствие.

### 3. Порядок разбивки района поиска на квадраты

При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20x20км согласно палетке с сеткой визуального поиска, **рис 3**. При необходимости квадрат 20x20км разбивается на 4 квадрата 10x10км в соответствии с палеткой. Для более детального обследования сильнопересечённой лесистой местности наземной поисково-спасательной командой квадрат 10x10км разбивается на 4 квадрата 5x5км.

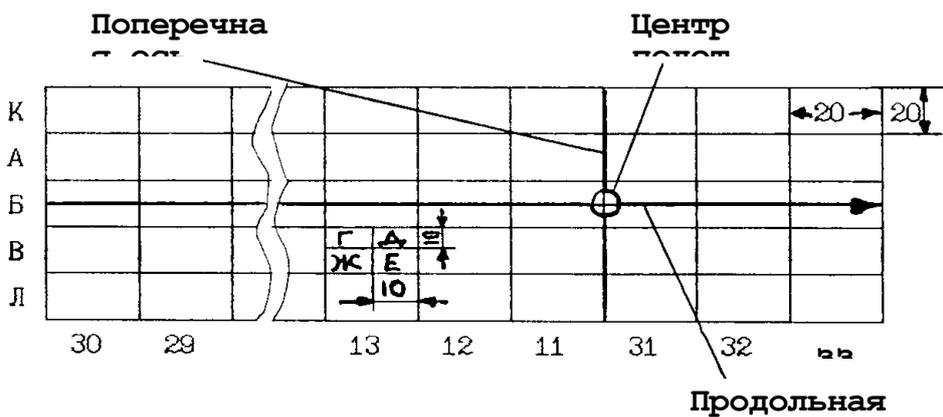
Руководителем (координатором) ПСР (расчётом КП) определяются квадраты первоочередного обследования и маршрут поиска.

#### Палетка

#### Поперечная ось палетки

При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо:

- совместить центр палетки с контрольной точкой аэродрома (КТА), характерным ориентиром или центром предполагаемого района бедствия;
- совместить поперечную ось палетки с северным направлением истинного меридиана или перпендикулярно оси предполагаемого маршрута полёта;



**Рис.3. Палетка с сеткой визуального**

– пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки.

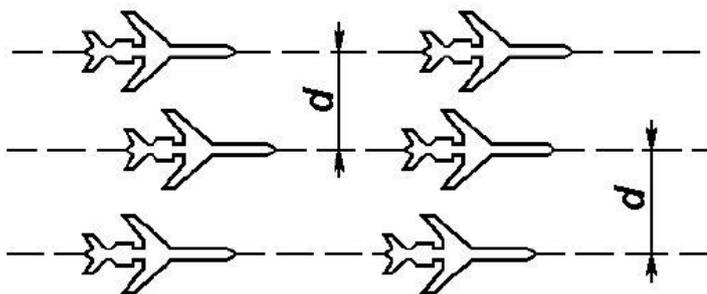
#### **4. Способы поиска экипажей ВС, потерпевших бедствие.**

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

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

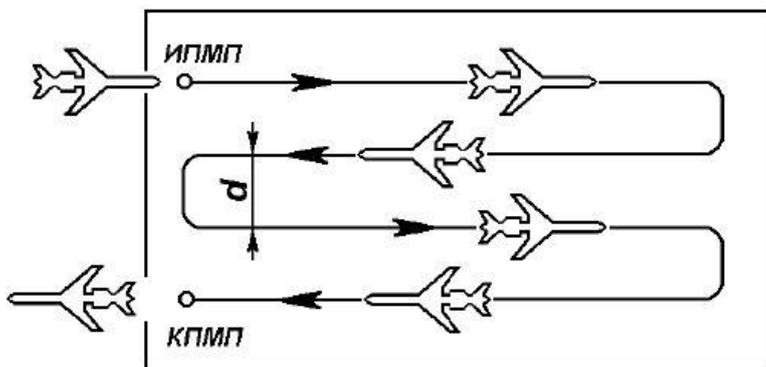
Способ "Гребенка" заключается в одновременном обследовании района поиска группой ВС путём совместного полёта по параллельным прямолинейным маршрутам на интервалах, составляющих примерно 75 % визуальной видимости или дальности действия поисковой аппаратуры.

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



**Рис. 4 Поиск способом "Гребенка"**

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



**Рис. 5 Поиск способом "Параллельное галсирование":**

ИПМП - исходный пункт маршрута поиска;

КПМП - конечный пункт маршрута поиска.

При этом способе район поиска может быть разделён на несколько участков поиска (полос), которые просматриваются одновременно несколькими одиночными ВС или последовательно одним ВС.

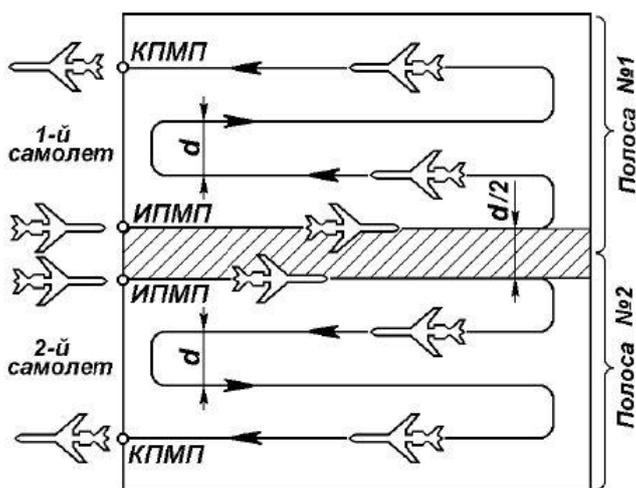
Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения потерпевшего бедствие ВС.

Расстояние между галсами (при обеспечении 25% перекрытия) устанавливается таким же, как и интервал между ВС при поиске способом "Гребенка". Интервал между полосами обследования берётся равным половине расстояния между галсами.

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

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

- пересечённой местностью - 0,5км;
- открытой местностью - 2км.
- Длина галсов должна быть 10-20км.

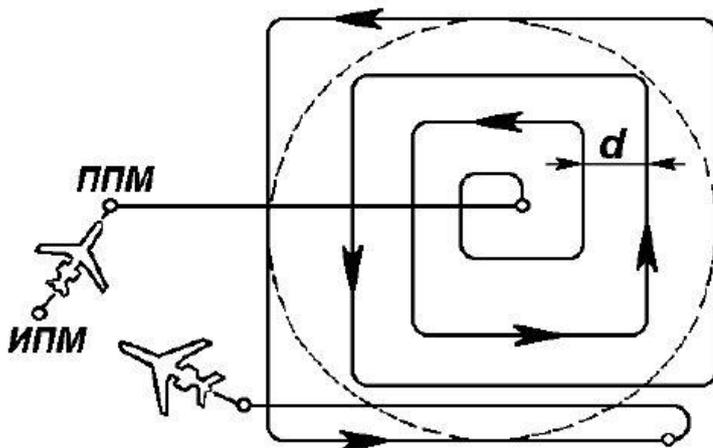


**Рис. 6. Обследование двух полос района поиска одновременно двумя самолётами способом "Параллельное галсирование".**

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

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

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



**Рис. 7. Поиск способом "Расширяющий квадрат" (не приводится)**

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

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



**Рис. 8 Поиск способом "Заданный маршрут"**

ИПМ - исходный пункт маршрута поиска; КПМ - конечный пункт маршрута поиска;

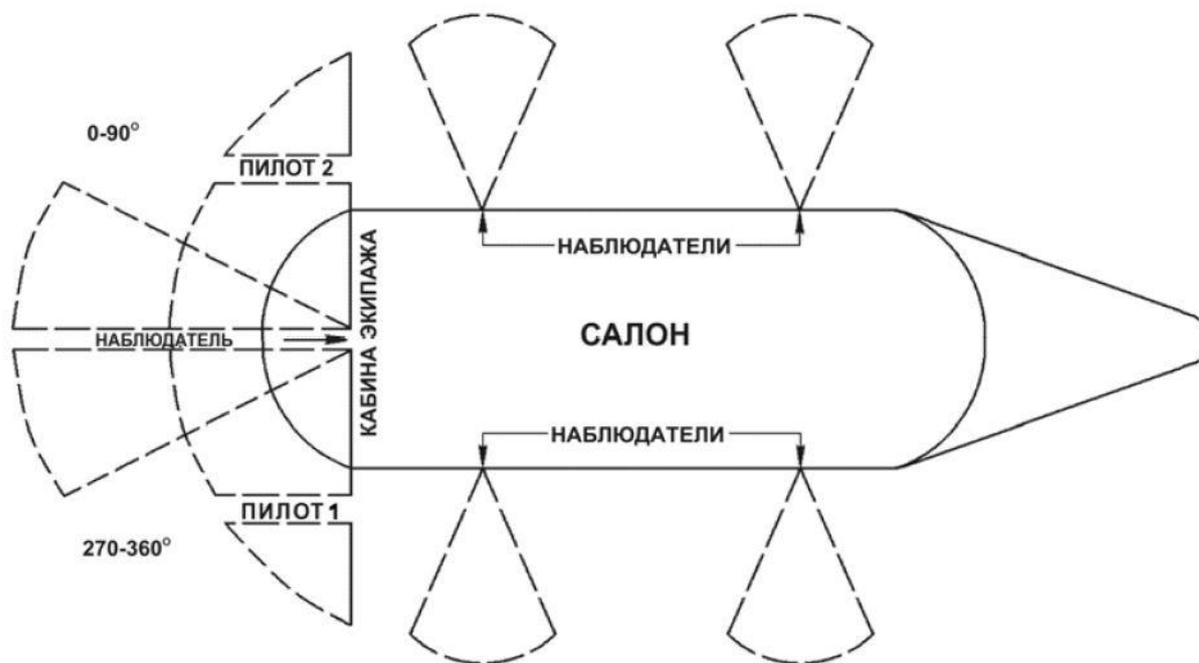
$L$  - ширина полосы захвата (обследования) поисковой радиотехнической аппаратурой;

$l$  - ширина района поиска.

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

№	Объект наблюдения	Время года	Высота полёта	Дальность обнаружения, км.
1	Один человек	Зимой Летом	200 200	1,6-1,8. 1,0-1,4.
2	Самолёт (вертолёт)	Зимой Летом	200	2-4
3	Костер	Ночью	300	8-12
4	Мигающий красный фонарь	Ночью	300	2-4

При визуальном поиске должен обеспечиваться сплошной просмотр заданного района поиска с перекрытием боковых полос.



### 9.28. Правила по выживанию при посадке вне аэродрома

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

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

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

#### **4. Построить убежище, развести костёр.**

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

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

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

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

#### **5. При покидании стоянки:**

- тщательно загасить костёр;
- собрать в кучу тлеющие угли и залить их водой или забросать землей.

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

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

#### **8.** В Арктике для питья можно использовать воду:

- из озёр, рек, ручьёв и снежниц (можно пить сырой);
- в холодное время года для получения воды можно использовать старый многолетний лёд (имеющий голубой оттенок) или снег из плотных сугробов;
- молодой морской лёд зелёного цвета непригоден к употреблению.

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

- вода из проточных источников (рек, ручьёв) и атмосферных осадков может употребляться сырой;
- вода из стоячих водоёмов (прудов, болот, озёр) и заброшенных колодцев требует предварительного кипячения или обеззараживания (для обработки 0,5 - 0,7 л воды необходимо 1 - 2 таблетки пантоцида). Обеззараженная вода пригодна для питья через 30 - 40 минут после растворения таблеток.

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

- пополнять запасы пресной воды можно за счёт сбора росы и жидкости, выдавливаемой из морских рыб;
- при наличии опреснителя в комплектах БАЗ (НАЗ) можно получить 3,5л опреснённой воды при использовании одного комплекта опреснителя.

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

- в течение первых суток исключить употребление воды;

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

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

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

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

**14.** Не рекомендуется употреблять в пищу:

- косточки и семена плодов;
- луковицы, не обладающие характерным луковичным или чесночным запахом;
- растения, выделяющие на изломе млечный сок;
- грибы, издающие неприятный запах;
- печень, икру, молоки рыб, а также мясо рыб с неприятным запахом и бледными скользкими жабрами;
- признаком несъедобности рыб является также необычная форма их тела, плотная окостенелая кожа, покрытая шипами и твёрдыми пластинками, форма рта, напоминающая клюв попугая, небольшие жаберные щели, небольшие брюшные плавники, которые иногда совсем отсутствуют.

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

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

**17.** Меры по обеспечению безопасности в период автономного существования.

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

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

**19.** Для обеспечения нормального психологического состояния потерпевших бедствие необходимо обеспечить занятость каждого человека. С этой целью организуется вахта для наблюдения за окружающим

пространством на случай появления самолётов, судов, земли, косяков рыбы, стай птиц и т.д. Продолжительность вахты не должна превышать 2-х часов.

**20.** С целью сохранения здоровья людей необходимо:

- в холодное время года предохраняться от переохлаждения и обморожения открытых участков тела, мокрую одежду снять, просушить или выжать и снова надеть;
- если очень жарко - накрыть голову, одежду не снимать, умыться, смочить волосы и одежду, положить мокрую повязку на голову;
- оберегать глаза от раздражения яркими солнечными лучами (на снежной поверхности или от бликов на воде). Для этого использовать очки - светофильтры или повязку на глаза с узкими прорезями.

**21.** Находясь на надувном плоту, необходимо обеспечить его сохранность. Для этого острые предметы необходимо хранить в специальной упаковке, а для предотвращения утери плота в случае его переворачивания необходимо постоянно держать его присоединённым к нескольким пассажирам страховочными шнурами (фалами).

**22.** Чтобы предупредить нападение акул, необходимо:

- при нахождении на воде не снимать одежду и особенно обувь, постараться быстрее забраться на плавсредство, при этом плыть сильными ритмичными гребками, избегая беспорядочных движений руками и ногами;
- при нахождении на плоту не опускать руки и ноги за борт и, если вблизи появились акулы, не выбрасывать за борт остатки пищи и бытовой мусор.

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

## **Глава 10.**

### **Характеристики аэропортов, влияющий на действия службы ПАСОП**

#### **10.1 Водоснабжение аэропорта.**

Следует заранее создавать дополнительные запасы воды для оперативного пополнения пожарных автомашин. Цель создания таких дополнительных запасов воды с соответствующим давлением и потоком заключается в обеспечении быстрого пополнения пожарных машин. Это обеспечивает соблюдение принципа постоянного применения огнегасящих веществ для поддержания условий, способствующих выживанию на месте авиационного происшествия в течение гораздо более длительного периода.

Дополнительная вода для пополнения пожарных машин может потребоваться иногда всего через пять минут после авиационного происшествия, и поэтому следует проводить анализ для определения расстояния, на котором должны находиться транспортные средства, предназначенные для пополнения водой, их соответствующие склады и средства доставки.

При проведении такого анализа следует учитывать перечисленные ниже факторы, но не ограничиваясь только ими:

- размеры и типы ВС, использующие аэродром;
- вместимость и нормы расхода аэродромных пожарных транспортных средств;
- наличие стратегически расположенных гидрантов;
- наличие противопожарного водоснабжения из водоёмов;
- использование естественных источников водоснабжения в целях борьбы с пожаром;
- время реагирования транспортного средства;
- сохранённые данные о воде, использованной во время авиационных происшествий;
- необходимость и наличие дополнительных насосов;
- наличие дополнительных запасов для загрузки на транспортные средства;
- уровень поддержки в оказываемой пожарной охран МВД Туркменистана;
- наличие стационарные насосов, которые могут обеспечивать быстрое и менее затратное пополнение;

### **10.2. Аварийно-подъездные дороги.**

Аварийно-подъездные дороги должны обеспечивать доступ к аэропорту там, где характер местности позволяет прокладывать их, с тем чтобы свести к минимуму время развёртывания. Особое внимание следует обратить на обеспечение постоянного доступа в зоны захода на посадку на расстоянии 1000м от порога ВПП или по крайней мере от порога ВПП до границы аэропорта. Если территория аэропорта обнесена забором, то доступ в эти зоны должен быть облегчён за счёт установки ворот аварийного въезда или легко открываемых шлагбаумов.

Аварийно-подъездные дороги и расположенные на них мосты должны выдерживать нагрузку самых тяжёлых транспортных средств, которые будут по ним двигаться, и проектироваться таким образом, чтобы быть пригодными к эксплуатации в любых погодных условиях. Поверхность дорог, проходящих в пределах 90м от ВПП, должна быть обработана таким образом, чтобы исключить возможность эрозии почвы и попадания мусора на ВПП. Следует предусматривать достаточный запас высоты для проезда наиболее крупногабаритных транспортных средств под препятствиями. По мере возможности необходимо организовывать движение по дорогам таким образом, чтобы обеспечить проезд транспортных средств в обоих направлениях.

В тех местах, где поверхность дороги сливается с окружающей местностью или где невозможно различить направление заметённых снегом дорог, необходимо устанавливать придорожные маркеры с интервалом около 10м.

Если аварийная подъездная дорога, на которой, как правило, имеются ворота или легко открываемые шлагбаумы, выводит на дорогу, по которой осуществляется движение общественного транспорта, следует

соответствующим образом произвести маркировку внешней стороны ворот или шлагбаумов с указанием их назначения и предупреждением о запрещении стоянки транспорта в непосредственной близости от них.

Следует должным образом спроектировать перекрёстки, имеющие соответствующий радиус для манёвра пожарных транспортных средства с целью их беспрепятственного прохода через аварийные ворота или шлагбаумы.

Комплекс средств на аварийно-подъездной дороге, а также ворота и шлагбаум следует по мере необходимости периодически осматривать и проверять с целью опробования надлежащего функционирования любых механических элементов для обеспечения надёжности их работы в аварийной обстановке.

Если какие-либо ворота сделаны из неломкого материала и защищены другими механическими средствами, то доступ через такие ворота должен легко обеспечиваться, в том числе, чтобы ключи к ним постоянно находились на аварийно-спасательной станции.

## **Глава 11**

### **Требования к средствам связи и оповещение**

#### **11.1 Оборудование системы.**

Эффективность службы ПАСОП в значительной степени зависит от надёжности и эффективности системы связи и оповещение. Кроме того, успешное осуществление всего комплекса противопожарных и связанных с ними аварийно-спасательных мероприятий будет облегчено за счёт системы оповещения и мобилизации другого вспомогательного персонала, действующего в аварийной обстановке. Важность обеспечения своевременной и чёткой связи трудно переоценить.

С учётом требований, характерных для каждого аэропорта, следует предусматривать наличие:

- прямой связи между УВД и АСС аэропорта для обеспечения быстрого вызова пожарных расчётов в случае авиационного происшествия;
- связи между УВД и службой ПОСОП, направляющейся к месту авиационного происшествия/инцидента или находящейся там;
- связи между АСС, если их несколько, и пожарными машинами;
- связи между пожарными машинами, включая, где это необходимо, систему переговорных устройств для пожарных расчётов и ПА;
- аварийных систем оповещение, предназначенных для подачи сигнала тревоги вспомогательному (не штатному) расчёту и соответствующим подразделениям, расположенным на территории аэропорта.

Кроме этого, может обеспечиваться прямая связь между службами СПАСОП и экипажем ВС, находящегося в аварийной ситуации на земле.

#### **11.2 Средства связи здание АСС**

Системы связи в здании АСС должны рассматриваться два важных фактора.

Первый из них – объем рабочей нагрузки в дежурном помещении в случае авиационного происшествия или инцидента. Диапазон средств связи, естественно, связан с характером такой нагрузки, и если какая-либо часть аварийного мобилизационного обеспечения может быть перенесена в другое место.

Например, на коммутатор или в центр проведения аварийных мероприятий аэропорта, то дежурное помещение АСС можно оборудовать более эффективно и эксплуатировать в соответствии с его основным назначением.

Второй фактор относится к тем аэропортам, где имеется более одного АСС. При наличии двух, как правило, одно из них становится основным АСС, дежурное помещение которого считается главным и укомплектовано персоналом. АСС также может быть дежурное помещение, оснащённое меньшим количеством средств в соответствии с его вспомогательной ролью, и, как правило, укомплектованное персоналом только до момента развёртывания вспомогательных транспортных средств.

Вызовы на место авиационного происшествия/инцидента, получаемые в здание АСС аэропорта, как правило, поступают от органа УВД. Орган УВД должен быть связан с основным АСС линией прямой телефонной связи, не проходящей через какой-либо промежуточный коммутатор, с тем чтобы избежать задержек в передаче сообщений. Эта линия может быть соединена с системой аварийной оповещения в основном и вспомогательном АСС, в результате чего при подаче сигнала органом УВД одновременно поднимается по тревоге весь личный состав. Система аварийной оповещения может также использоваться для открытия дверей гаража для ПА. В каждом дежурном помещении АСС необходимо устанавливать отдельные выключатели для приведения в действие системы аварийной оповещения.

В АСС следует устанавливать громкоговорящую систему оповещения для передачи пожарно-спасательным расчётам таких сведений об авиационном происшествии, как место происшествия, тип ВС. Пульт управления такой системой обычно размещается в главном дежурном помещении, где также имеется выключатель системы аварийной сигнализации, чтобы можно было не создавать помех для эффективного использования устройства оповещения.

В тех случаях, когда требуется проводить мобилизацию находящихся за пределами аэропорта вспомогательных сил в целях оказания помощи ВС или в других аварийных ситуациях, в главном дежурном помещении необходимо обеспечивать прямую телефонную связь с соответствующими центрами управления и устанавливать очерёдность передачи сообщений.

Дежурные помещения вспомогательных АСС должны иметь прямую телефонную связь с главным дежурным помещением. Во вспомогательном АСС должны устанавливаться громкоговорящая система и аварийная система оповещения, которые управляются из наблюдательной вышки АСС и могут приводить в действие всю систему аварийной сигнализации и включать

громкоговорящие системы на территории самого здания АСС. На видном месте необходимо вывешивать карту с координатной сеткой.

Дежурное помещение должно быть оборудовано таким образом, чтобы в случае аварийного сигнала объем работы, выполняемый дежурным, был минимальным. Дежурное помещение следует планировать таким образом, чтобы при получении и обработке такого сигнала дежурному приходилось затрачивать минимальное количество движений. Непосредственно перед дежурным должны находиться справочные карты с координатной сеткой. Все телефонное оборудование и радиооборудование в каждом дежурном помещении должно регулярно проверяться на исправность, а для аварийного ремонта и технического обслуживания такого оборудования следует устанавливать соответствующий регламент. Непрерывная подача электропитания в АСС должна обеспечиваться путём подключения их к резервным источникам питания.

### **11.3 Система связи на пожарно-спасательных автомашин Службы ПАСОП.**

Пожарно-спасательные автомашины выезжают из здания АСС и начинают двигаться на площади маневрирования, они передаются под контроль органу УВД. Такие транспортные средства должны быть оснащены оборудованием двусторонней связи, с помощью которого их передвижение может постоянно контролироваться сотрудниками УВД. Частота работы на системе радиостанции тетра на основе Моторола работает на диапазоне 400-470МГц пользователь «Вышка» на радиостанции Моторола частота работы 164.200МГц для обеспечения прямой радиосвязи между сотрудниками УВД и ПА. В отдельных случаях, в частности, когда возникают проблемы, связанные с выпуском шасси, или, когда возможно потребуется провести эвакуацию пассажиров с борта ВС, важную роль играет связь с членами лётного экипажа через УВД. После объявления аварийной ситуации все передачи должны регистрироваться.

Радиооборудование, установленное на пожарно-спасательных автомашин, должно обеспечивать связь между транспортными средствами при следовании к месту авиационного происшествия и после прибытия к нему. На каждом транспортном средстве необходимо установить внутреннее переговорное устройство, в первую очередь для связи между пожарно-спасательными автомашинами в целях оптимального развёртывания пожарно-спасательной автомашин на месте авиационного происшествия. При оснащении внутренними средствами радиосвязи необходимо учитывать вероятность возникновения значительного шума и поэтому в целях эффективного обеспечения внутренней связи между пожарно-спасательными расчётами появиться необходимость в использовании шумоподавляющих микрофонов, головных телефонов с микрофоном и громкоговорителей.

Связь между лётным экипажем и руководителем тушения пожара и спасение пассажиров должно поддерживаться на протяжении всего периода действий по устранению аварийной ситуации через сотрудников УВД

(диспетчер старт). Вследствие критического значения и необходимости поддержания своевременности информации, передаваемой на этой частоте.

Обеспечения эффективной связи между руководителем тушения пожара и с диспетчером УВД является владение языком. Следует принимать меры с целью обеспечить, чтобы сотрудники несущий ответственность за проведение операций по тушению и спасения пассажиров, должны ясно проговаривать слова, чтобы это не оказывало негативного воздействия на радиосвязь.

На месте авиационного происшествия сотрудник, ответственный за операции тушения пожара и спасение пассажиров, может покинуть транспортное средство и вести наблюдение, передвигаясь пешком, и в этом случае может передавать указания и информировать членов команды по всем вопросам наземных противопожарных операций, используя портативный мегафон. Указанное оборудование также может использоваться как вспомогательное средство для ведения связи с членами лётного экипажа, пассажирами ВС и другими лицами, прибывающими к месту авиационного происшествия.

Аварийно-спасательные водные суда или другие специальные транспортные средства, предназначенные для использования на воде, заболоченной местности или в других труднопроходимых районах, также должны оснащаться оборудованием двусторонней радиосвязи. Особое внимание следует обращать на выбор средств, предназначенных для использования на море, в частности обеспечивая их защитными системами герметизации.

#### **11.4 Прочие средства связи и аварийной оповещение.**

Для всех подразделений и служб, которые должны заниматься авиационным происшествием, в крупном аэропорту необходимо развернуть и организовать комплексную систему связи оповещение на случай аварийной обстановки в аэропорту, (схема оповещение приложение 3 к аварийному плану) важным элементом которого является связь, причём в каждом конкретном случае этот аспект должен рассматриваться администрацией аэропорта с учётом местных средств.

Сотрудники, для которых предназначен этот сигнал тревоги, должны знать номер телефона, по которому можно получить более точную информацию о характере аварийной ситуации и расстановке личного состава, а также иметь доступ к соответствующим транспортным средствам в целях доставки к месту развёртывания.

Прямая связь между пожарным спасателем и членам лётного экипажа во время аварийной ситуации необязательно связана только с речевой связью, так как может быть рассмотрен вариант подачи сигналов руками. Приводятся схемы стандартных сигналов, подаваемых руками в случае авиационного происшествия, для ведения аварийной связи между пожарным спасателем и членам лётного и/или кабинного экипажа.

## 11.5 Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях



### 1. Команда "эвакуация"

На основе оценки внешней обстановки начальник пожарной команды рекомендуется эвакуация.

Согнутая в локте рука вытянута вперёд, кисть находится на уровне глаз. Согнутой рукой производятся движения назад. Другая рука вытянута вдоль туловища.

Ночное время: то же самое с жезлами.



### 2. Команда "стоп"

Рекомендуется прекратить эвакуацию. Прекратить движение ВС или любые другие осуществляемые мероприятия.

Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях.

Ночное время: то же самое с жезлами.



### 3. Чрезвычайная ситуация локализована

Отсутствуют внешние признаки опасных условий или "отбой".

Руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45°. Руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение.

Ночное время: то же самое с жезлами.

## 11.6 Службы связи

Для всех служб аэропорта, принимающих участие в ликвидации последствий аварийной ситуации, необходимо предусмотреть обеспечение средствами двусторонней связи. В план следует также включить мероприятия по поддержанию в готовности надлежащей сети связи с органами за пределами аэропорта, участвующими в оказании помощи. В соответствии с планом командный пункт и аварийный оперативный центр должны иметь возможность поддерживать непрерывную связь со всеми участвующими органами. В процессе планирования следует определить виды резервной связи.

## 11.7 Сеть связи

Наличие согласованной сети связи является исключительно важным элементом проведения любой крупной операции, в которой участвуют органы, находящиеся под разной юрисдикцией.

В состав согласованной сети связи должно входить достаточное количество радиоприёмников, телефонов и других средств связи, предназначенных для установления и поддержания основной и резервной связи. Эти сети должны обеспечивать соответствующую связь между КЦПС, ВКЦПС и участвующими в операции органами.

Сеть оперативной связи должна обеспечивать основные и, при необходимости, резервные средства для ведения в соответствующих случаях связи между следующими органами:

- органом, обеспечивающим оповещение (аэродромным диспетчерским пунктом или станцией службы обеспечения полётов, руководителем аэропорта, эксплуатантом постоянной базы), и службой ПАСОП, обслуживающими данный аэропорт;
- пожарные и спасательные машины, включая возможность ведения связи между экипажами каждого машины.

### **11.8 Связное оборудование**

Важно обеспечить достаточное количество исправного связного оборудования, для того чтобы в аварийной ситуации оперативно задействовать персонал и оборудование. При возникновении аварийной ситуации должно иметься для немедленного использования следующее связное оборудование.

Портативные радиоприёмники. Необходимо иметь достаточное количество портативных радиоприёмников для ведения двусторонней связи, с тем чтобы обеспечить возможность поддержания связи каждого состава, участвующего в проведении операций, с командным пунктом.

Для исключения создания помех на аварийных частотах необходимо строго соблюдать регламент связи. Каждому органу следует вести связь на своих частотах, при этом необходимо выделить одну командную частоту.

На командном пункте следует иметь радиоприёмники для обеспечения при необходимости прямой связи с ВС или наземными операторами. Эти радиоприёмники должны оснащаться головными телефонами для уменьшения путаницы или шума, возникающих при одновременной работе на нескольких частотах.

Прямую связь с пилотом или кабиной ВС можно также установить посредством использования линий связи "кабина-земля". Для этого необходимы соответствующий соединитель, проводка, микрофон и головной телефон. Для обеспечения возможности ведения связи такого типа необходимо сотрудничество и координация деятельности службы ПАСОП и отдельного эксплуатанта ВС. Как правило, такая связь обеспечивается посредством подключения головного телефона, используемого для наземного обслуживания, к гнезду системы внутренней телефонной связи, расположенному в отсеке шасси.

Командный пункт должен располагать достаточным количеством каналов телефонной связи (указанных и не указанных в справочнике) или резервными телефонами для обеспечения прямой связи в аэропорту, а также с органами за

его пределами. Использование прямых линий связи экономит время и уменьшает возможность перегрузки каналов радиосвязи.

Медицинским службам и службам скорой помощи средства связи необходимы для того, чтобы иметь возможность получать современные системы жизнеобеспечения, имеющиеся в различных медицинских учреждениях.

Выделенное транспортное средство, оборудованное необходимыми средствами связи и автономным источником электропитания, может в значительной степени способствовать созданию хорошей системы связи. Надлежащим образом оборудованное транспортное средство связи является обязательным элементом эффективного, хорошо организованного командного пункта. Планирование должно всегда предусматривать выделение квалифицированного водителя транспортного средства/оператора.

В оперативных центрах и/или на подвижном командном пункте рекомендуется устанавливать записывающую аппаратуру с блоками времени для обеспечения регистрации всех переговоров с целью их последующего анализа. Кроме того, целесообразно регистрировать всю аварийную связь, включая буквопечатающую связь.

На случай временного отказа средств связи командному пункту следует выделять посыльных для более эффективного использования других видов связи. Кроме того, на командном пункте должны быть портативные мегафоны.

### **11.9 Аварийные ситуации на перроне и в районе аэродрома.**

Администрация аэропорта должны принять меры по созданию системы связи для обеспечения оперативного задействования аварийного оборудования при авиационных происшествиях и инцидентах в районах аэродрома. К авиационным происшествиям на перроне относятся пожары в кабинах ВС, разлив топлива и пожары при заправке, столкновения ВС и транспортных средств и аварийные ситуации, требующие оказания медицинской помощи.

По возможности как можно большее количество сотрудников, работающих на перроне, или по крайней мере весь старший персонал должны иметь радиостанции, обеспечивающие возможность установления прямой двусторонней связи с центральным пунктом оповещения.

Все выходы на посадку или посадочные галереи должны оборудоваться телефонами, которые устанавливаются в местах посадки на борт ВС и при выходе на перрон. Номера аварийных телефонов должны быть отчётливо нанесены на телефонном аппарате.

### **11.10 Испытание и проверка системе связи.**

Систему связи следует испытывать ежедневно для проверки работоспособности всех сетей радио- и телефонной связи.

Все органы и персонал, несущие ответственность за реализацию аварийного плана аэропорта из окружающих аэропорт районов на случай аварийной обстановки, должны иметь полный и постоянно обновляемый список номеров телефонов для связи между соответствующими органами.

Номера телефонов должны уточняться ежемесячно, для того чтобы убедиться в их правильности. Обновлённые списки должны на постоянной основе рассылаться всем органам, принимающим участие в реализации плана мероприятий на случай аварийной обстановки.

### 11.11 Сигналы и коды, применяемые при проведении поисково-спасательных операций

1. Визуальные знаки и сигналы, передаваемые потерпевшими бедствие, а также поисковыми самолётами (вертолётными).

**Таблица 11-1**

Значение и знака сигнала	Знаки и сигналы, подаваемые экипажем поисково-спасательными самолётами (вертолётными).	
	Эволюциями самолётами (вертолётными).	С помощью ракет
Вас вижу	Вираж в горизонтальной плоскости (круг над обнаруженными людьми)	Зелёная ракета
Ожидайте помощи на месте, за Вами прибудет самолёт (вертолёт)	Полет в горизонтальной плоскости восьмёркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении	Полет самолёта над потерпевшими бедствие в направлении курса движения	Жёлтая ракета
Вас понял	Покачивание с крыла на крыло	Белая ракета
Вас не понял	Полет змейкой	Две красные ракеты
Обозначьте направление посадки и место приземления	Пикирование с последующим вводом в вираж	Две зелёные ракеты

### 2. Код визуальных сигналов "земля – воздух"

**Таблица 11-2**

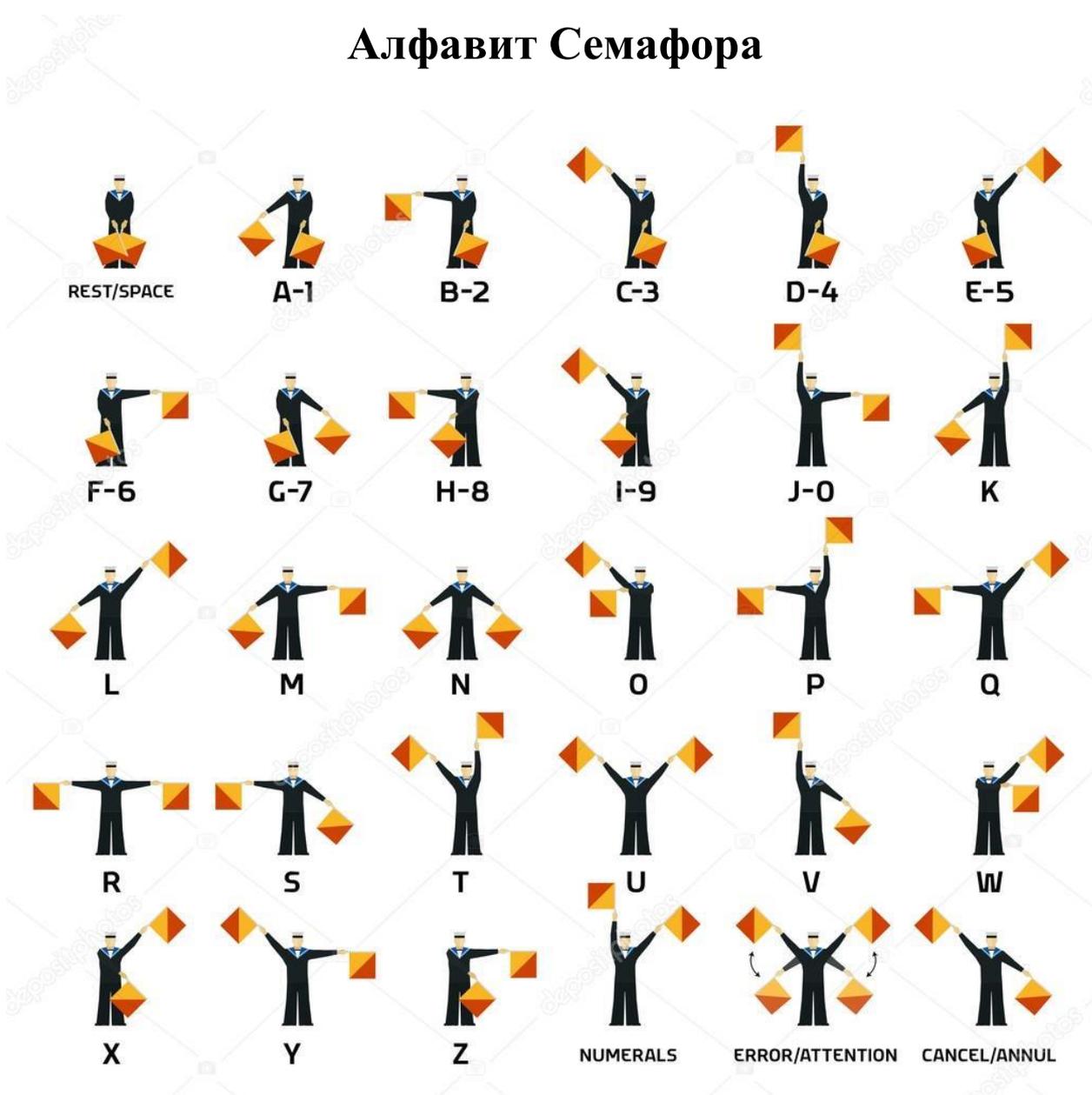
Значение знака	Знак
Операции закончены	L L L
Мы нашли всех людей	<u>L L</u>
Мы нашли только нескольких человек	<u>+</u> <u>+</u>
Мы не в состоянии продолжать поиск возвращаемся на базу	X X
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	
Получены сведения, что ВС находится в этом направлении	
Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск	N N

Азбука морзе

A	А	·—	L	Л	·—··	С	Ц	—·—·
B	Б	—···	M	М	— —		Ч	— — — ·
W	В	· — —	N	Н	— ·		Ш	— — — —
G	Г	— — ·	O	О	— — —	Q	Щ	— — · —
D	Д	— · ·	P	П	· — — ·		Ъ	· — — · — ·
E	Е	·	R	Р	· — ·		Ы	— · — —
V	Ж	··· —	S	С	···	X	Ь	— · · —
Z	З	— — · ·	T	Т	—		Э	··· · ·
I	И	··	U	У	·· —		Ю	·· — —
J	Й	· — — —	F	Ф	·· — ·		Я	· — · —
K	К	— · —	H	Х	····			

Таблица 11-4

Алфавит Семафора



**Примечания:**

- 1. При бедствии ВС на территории Туркменистана, как правило, применяются визуальные знаки и сигналы, приведённые в таб.11-1.*
- 2. При бедствии ВС на территории Туркменистана иностранных государств и вне Туркменских зон Туркменских авиации применяются международные сигналы, приведённые в таб. 11-2.*
- 3. Размер знаков должен быть не менее 2,5 метра и их следует делать в максимальной степени заметными. Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли производится маслом, и т. п. Привлечь внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дымов, отражённого света, радио и т.п. Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем ВС, то он обязан подавать следующие сигналы:*

- при дневном свете - покачивание крыльями ВС;*
- при наступлении темноты - включение и выключение дважды посадочных фар, если ВС ими не оборудовано, включение и выключение дважды аэронавигационных огней.*

*Отсутствие выше указанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.*

- 4. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:*

*а) если экипажу ВС надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж ВС должен выполнить следующие манёвры:*

- выполнить, по крайней мере, один круг над водным судном;*
- пересечь на небольшой высоте курс надводного судно перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;*

*б) выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно: если помощь надводного судно, для которого был предназначен сигнал, указанный в пункте «а» настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж ВС должен выполнить следующие манёвры:*

- пересечь линию кильватера надводного судно вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;*

*с) экипаж надводного судно в подтверждение получения сигнала, указанного в пункте «а» настоящего примечания, должен дать следующие сигналы:*

- поднять кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);*

*При невозможности переданных указаний экипаж надводного судно должен:*

- поднять международный флаг No (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);*
- передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе Таблица 11.3;*

– передать с помощью флажков алфавитом Семафора Таблица 11.4

### **11.12 Средства визуальной сигнализации.**

Средства визуальной сигнализации бывают пиротехническими, светотехническими, звуковыми и цветовыми.

К пиротехническим средствам относятся различные типы ракет и сигнальные патроны.

К светотехническим средствам относятся сигнальное зеркало и различные типы ручных фонарей и сигнальных ламп, входящих в комплекты НАЗ и надувных спасательных средств.

К звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки. К цветовым средствам относятся химические вещества для окрашивания окружающей среды в контрастные цвета.

Патрон сигнальный ночного действия (ПСН), горит огнём красного цвета, в течение 30сек. Дальность видимости огня при благоприятных метеорологических условиях достигает: с высоты 500м 25-30км; над водной поверхностью с корабля - 20км. Патрон сигнальный дневного действия (ПСД), горит в течение 30сек, с выделением дыма оранжевого цвета. Дальность видимости дыма при благоприятных метеорологических условиях достигает: с высоты 500м 8-10км; над водной поверхностью с корабля - 6км. Патрон сигнальный ночного и дневного действия СПСНД может применяться в любое время суток. Он состоит из двух частей, из которых одна горит огнём красного цвета, а другая - с выделением оранжевого дыма. Время горения каждой части составляет 30сек. Дальность видимости огня (ночью) и дыма (днём) такая же, как и патронов ПСН и ПСД.

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

Зажжённый патрон держать в вытянутой руке по ветру под углом 15-75 градусов.

Во избежание повреждения плавсредств искрами патрон необходимо держать над водой.

Патрон сигнальная ракета красного цвета служит для подачи сигналов в дневное и ночное время.

Сигнальный патрон красного цвета со стреляющим приспособлением предназначен для подачи сигналов поисковым самолётам и вертолётам в целях обнаружения местоположения экипажа, терпящего бедствие.

Стреляющее приспособление представляет собой металлический стержень в виде авторучки, на одном конце которого имеется резьбовое отверстие для навинчивания сигнальных патронов. В корпусе приспособления смонтированы боевая пружина с ударником и приспособление для взведения.

Сигнальное зеркало предназначено для подачи светового сигнала отражёнными солнечными лучами в виде солнечного зайчика.

Дальность обнаружения "зайчика", поданного зеркалом из комплекта НАЗа достигает 14км, из комплекта группового плота 37км.

Наведение "зайчика" на самолёт осуществляется в соответствии с инструкцией, нанесённой на обратной стороне зеркала.

Сигнальный краситель - порошок, который при попадании в воду образует днём большое жёлто-зелёное, а ночью ярко-зелёное флюоресцирующее пятно, хорошо видимое с воздуха. С помощью его можно окрашивать также снег, для чего порошок необходимо распылить на снегу. С помощью красителя на снегу можно наносить различные знаки.

## **Глава 12**

### **«Работа центр информации (ЦИ) при аварийных ситуациях»**

#### **12.1. Цель**

Сбор и фиксация информации о пассажирах и членах экипажа потерпевшего бедствие ВС выполнявшего рейс в/из аэропорта, а также о лицах, интересующихся их судьбой и обеспечение информационного обслуживания по телефонам «горячей линии» лиц, являющихся родственниками пострадавших и не пострадавших пассажиров, членов экипажа и родственников погибших.

**12.2. Компетентность Процедуры** активизируется при авиационном происшествии:

- начальником смены аэропорта ПДСА аэропорта при первоначальных действиях;
- руководителем КЦПС.

#### **12.3. Подготовка ЦИ к работе**

Ответственным за информационное обслуживание по телефонам «горячей линии» лиц, являющихся родственниками пострадавших и не пострадавших пассажиров, членов экипажа и родственников погибших является начальник службы организации пассажирских перевозок (далее СОПП) аэропорта.

Руководитель ЦИ даёт указание на:

- получение документации (Журналы учёта, карточки идентификации);
- сообщение по радиооповещению аэровокзального комплекса для встречающих/провожающих родственников;
- через пресс-центр оповестить о данном телефоне средства массовой информации.

#### **12.4. Проведение процедуры**

После активизации процедуры и проведения подготовительных мероприятий руководитель ЦИ докладывает о готовности к работе начальнику смены аэропорта ПДСА или руководству КЦПС и при необходимости, проходит у них инструктаж. От эксплуатанта ВС получают списки пассажиров и членов экипажа и приступают к сбору и обработке информации, поступающей от эксплуатанта, медицинские работники аэропорта и ОТП аэропорта. Собранные ЦИ данные систематизируются и заносятся в информационную карту пассажира либо в карту ЦИ о пострадавших пассажирах.

Работа по сбору сведений о пассажирах и последующем информированием близких и родственников является приоритетной задачей ЦИ.

При получении запроса по многоканальному телефону, данный запрос отражается в информационной карте звонившего с последующим вариантом ответов:

Такая-то личность находится в персональной документации или нет.

Если “нет”, передаётся соответствующая информация.

Если “да”, передаются сведения о пассажире.

Сведения могут выдавать в следующем виде:

- **на не пострадавших** - сообщают по факту, что личность не пострадала, и дают справку, где личность находится;
- **на пострадавших** - подтверждают по факту, что личность находится в списке пассажиров и находится в лечебном учреждении (клинике);
- **на погибших** - сообщают, что данные пассажиры регистрировались, но о них ещё нет никаких дополнительных сведений - мы перезвоним Вам в случае, если будут более достоверные сведения.

Все сведения, которые выдаются из ЦИ, по возможности, должны быть конфиденциальны.

Запросы представителей средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) о характере катастрофы, количества погибших и т.д. переадресуются в пресс-центр.

О проделанной работе руководитель ЦИ систематически докладывает в КЦПС.

### **12.5. Отчётность**

Собранная информация передаётся в КЦПС для дальнейшей её обработки.

ЦИ завершает свою работу по распоряжению руководителя КЦПС или лица его замещающего, после сообщения в СМИ телефонных номеров «горячей линии» эксплуатанта с ВС которого произошло АП. Дальнейшую ответственность за информационное обеспечение несёт администрация эксплуатанта ВС.

## **Глава 13**

### **Организация работы Пресс-центра при аварийных ситуациях**

#### **13.1 Цель**

Сбор фактических сведений об АП произошедшем с ВС выполнявшим рейс в/из Международного аэропорта и доведение допустимых сведений до представителей средств массовой информации.

#### **13.2 Компетентность**

Процедура активизируется при АП:

- начальником смены аэропорта ПДСА при первоначальных действиях;
- руководителем КЦПС.

#### **13.3 Общие положения**

**Расположение пресс-центра:**

Для работы пресс-центра в аэропорту при АП в здании Терминала выделяется один из кабинетов СОПП, где устанавливается табличка с указателем: «ПРЕСС-ЦЕНТР» и выставляется пост охраны. От входа в здание Терминала и до входа в Пресс-центр, устанавливаются информационные указатели: «ПРЕСС-ЦЕНТР».

#### **Рекомендации по оснащению Пресс-центра:**

- многоканальный телефонный номер;
- компьютера с выходом в ИНТЕРНЕТ;
- телевизор;
- универсальное устройство для зарядки мобильных телефонов;
- канцелярские принадлежности (бумага, ручки и т.п.);
- столы и стулья.

#### **Состав персонала пресс-центра:**

- руководитель пресс-центра представители авиакомпании (эксплуатанта) ВС;
- сотрудники ОТП аэропорта - 1-2 человека - обеспечивают порядок в помещении пресс-центра;
- другой персонал, по усмотрению руководителя пресс-центра по согласованию с руководителем КЦПС, а в его отсутствие с начальником смены аэропорта.

Ответственным за состояние помещения пресс-центра является начальник СОПП.

Ответственными за работу пресс-центра и информационное обеспечение при АП, являются: уполномоченный представитель авиакомпании (эксплуатанта), с ВС которой произошло АП.

#### **13.4 Проведение процедуры**

Пресс-центр активизирует свою работу по распоряжению руководителя КЦПС, а в его отсутствие - начальник смены ПДСА аэропорта.

Перед началом работы, руководитель Пресс-центра инструктирует персонал и определяет график дежурства сотрудников.

На первичном этапе работы, руководителем Пресс-центра, совместно с уполномоченным представителем авиакомпании, готовится проект официального заявления, о произошедшем АП. Исходные данные для подготовки заявления предоставляет в КЦПС. До проведения пресс-конференции с представителями СМИ, информация об АП ограничивается фактическими данными.

Официальное заявление о характере и последствиях АП составляется по следующей форме:

- вид события;
- дата события, время события (UTC и местное), место происшествия;
- тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность (гражданство) ВС;
- наименование и гражданство владельца, эксплуатанта (авиакомпания), арендатора, если таковой имеется;

- разработчика и изготовителя ВС;
- фамилия, имя, отчество командира ВС (проверяющего и его должность) и гражданство членов экипажа;
- характер задания, номер рейса, маршрут полёта с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;
- этап полёта, на котором произошло событие, время события (UTC и местное), время суток (день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);
- что конкретно произошло, обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту подачи сообщения;
- местоположение ВС относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широты и долготы;
- физико-географическую характеристику местности, где произошло происшествие;
- число членов экипажа и пассажиров на борту ВС, в том числе отдельно взрослых и детей, последствия события для людей и ВС: количество погибших и получивших телесное повреждение из числа пассажиров, в том числе отдельно взрослых и детей, членов экипажа, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находящихся на борту ВС;
- гражданство пассажиров;
- наличие и характер опасных грузов на борту ВС;
- степень повреждения ВС;
- данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- другие достоверные сведения по АП, известные к моменту представления сообщения.

Другие необходимые сведения приводятся в зависимости от обстоятельств события.

Информирование прибывающих в аэропорт представителей СМИ о начале и месте проведения пресс-конференции происходит через администрацию аэропорта.

Необходимую информацию администрации предоставляет дежурный сотрудник пресс-центра. При необходимости данная информация размещается на официальном сайте аэропорта.

Официальное заявление о случившемся АП зачитывает уполномоченный представитель авиакомпании он же руководитель пресс-центра (или лица его замещающего), во вступительной части пресс-конференции с представителями СМИ. По усмотрению руководителя Пресс-центра к проведению пресс-конференции по согласованию с Председателем комиссии по расследованию АП (руководителем КЦПС или лицом, его замещающим), могут привлекаться члены КЦПС, представители администрации аэропорта и другие должностные лица.

Пресс-центр аэропорта завершает свою работу по согласованию с председателем комиссии по расследованию АП (руководителем КЦПС или лица его замещающего). При завершении работы пресс-центра, в СМИ

сообщаются телефонные номера «горячей линии» авиакомпании, с ВС которой произошло АП. Дальнейшую ответственность за информационное обеспечение СМИ несёт администрация, авиакомпании.

## **Глава 14**

### **Оказания помощи**

#### **пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям**

Авиационное происшествие – это неожиданное и обычно катастрофическое событие. В связи с обеспокоенностью положением людей, переживших боль и понёсших утрату в результате авиационного происшествия, в авиационной отрасли активизировались усилия по выработке процедур для своевременного удовлетворения потребностей пострадавших и их семей.

#### **14.1 Общие положения**

Оказание помощи заключается в предоставлении услуг и информации в целях удовлетворения нужд и потребностей пострадавших в авиационном происшествии и их семей.

Определение состава семьи и того, кто имеет право на получение помощи, возможно, является самым трудным и наиболее важным аспектом процесса планирования. Наиболее разумный подход с самого начала – это иметь широкое и всестороннее определение, учитывающее должным образом требования в отношении лиц, не являющихся членами семьи, которые могут нести ответственность за ведение юридических дел погибшего.

Оказание помощи семьям требует выделения ресурсов в различных сферах, включая:

- информацию о происшествии;
- аварийное реагирование на авиационное происшествие;
- координацию поездок в центр оказания помощи семьям и размещение в центре, а также оказание помощи тем, кто не совершает поездку;
- координацию посещений места происшествия, если доступ к нему практически возможен;
- удовлетворение безотлагательных финансовых потребностей;
- информацию о местонахождении и состоянии пострадавших и извлечение, опознание останков и распоряжение ими;
- информацию относительно извлечения, определения принадлежности и возврата личных вещей;
- социальную, моральную и психологическую поддержку;
- информацию о ходе расследования и его цели.

#### **14.2 Своевременность оказания помощи семьям**

После авиационного происшествия самым необходимым видом информации является подтверждение того, было ли лицо, о котором интересуются члены семьи, участником происшествия. Возможность предоставления такой информации зависит от наличия точной и достаточно

детальной пассажирской ведомости, позволяющей надёжно подтвердить личность каждого пассажира.

В целях обеспечения своевременности предоставления выверенной информации пострадавшим в авиационном происшествии и их семьям рекомендуется, чтобы полномочный орган по расследованию авиационных происшествий или какой-либо другой соответствующий полномочный орган рассмотрел возможность назначения связующего контактного лица для обеспечения эффективной связи с другими сторонами, предоставляющими помощь семьям, и для координации посещений места происшествия членами семей и выжившими, когда это требуется и когда доступ к нему практически возможен.

### **14.3 Эксплуатант ВС**

Эксплуатант ВС обладает наилучшими возможностями для подготовки и ведения точной пассажирской ведомости, облегчающей установление личности тех, кто может быть вовлечён в авиационное происшествие. Эксплуатант также обладает наилучшими возможностями для уведомления семей лиц, пострадавших в происшествии, и для предоставления пассажирской ведомости другим полномочным органам, участвующим в оказании помощи семьям.

Эксплуатанты ВС периодически пересматривали, апробировали и обновляли свои планы оказания помощи семьям в целях предоставления своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

### **14.4 Эксплуатант аэропорта**

Аэропорты часто являются местом, где члены семей и друзья впервые собираются, чтобы получить информацию об авиационном происшествии, аэропорты должны иметь планы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, основное внимание в которых должно уделяться оказанию неотложной медицинской помощи и поддержки после авиационного происшествия. Такие планы должны внедряться в координации с эксплуатантами ВС в целях согласования предоставляемой помощи. В связи с этим Совет подтверждает, что после авиационного происшествия всем аэропортам, связанным с использованием ВС, возможно, необходимо будет участвовать в оказании помощи семьям, включая аэропорт вылета, аэропорт назначения и запасные аэропорты.

Эксплуатанты аэропортов регулярно пересматривали, апробировали и обновляли свои планы оказания помощи семьям в целях предоставления своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

## Глава 15

### Нанесение пены на ВПП для производства аварийных посадок

#### 15.1. Теоретические преимущества нанесение пены на ВПП.

Теоретически имеется, по всей видимости, четыре преимущества, являющиеся результатом нанесения пены на ВПП в целях аварийной защиты. К ним относятся:

- 1) Уменьшение степени повреждения ВС. По всей видимости, пена способствует уменьшению степени повреждения ВС, которое может быть вынуждено совершить аварийную посадку с убранными шасси или неисправным носовым шасси.
- 2) Уменьшение силы торможения. Пена способствует уменьшению коэффициента трения о ВПП и таким образом уменьшаются (благодаря скольжению) либо силы торможения, действующие на ВС и людей, находящихся на борту, либо устраняются явления, вызывающие крутой, неуправляемый разворот на земле.
- 3) Уменьшение опасности, создаваемой искрами, возникающими при трении. Пена или вода, задержанная пеной на поверхности ВПП, уменьшат опасность возникновения искры от трения некоторых металлов ВС о сухую ВПП. Подобные искры, возникающие от трения, являются возможным источником воспламенения после того, как в результате удара о землю будут повреждены топливные баки ВС или его системы.
- 4) Уменьшение опасности воспламенения разлитого топлива. Пена будет способствовать уменьшению опасности пожара в случае, когда в результате удара о землю имеется разлитое топливо из-за повреждения топливных баков или топливной системы ВС.

Анализ четырёх основных возможных или теоретических преимуществ, приведённых в выше, позволяет сделать следующие выводы:

- уменьшение степени повреждения ВС. Ряд благополучных аварийных приземлений на ВПП, покрытых пеной, привели к минимальным повреждениям ВС. К сожалению, эти инциденты не являются доказательством обратного, а именно того, что повреждение было бы значительно больше при отсутствии пены. Контролируемые аварийные посадки на сухие ВПП также были осуществлены с относительно небольшими повреждениями для ВС. Отмечался ряд различных факторов:
  - 1) конструкция ВС (такие факторы, как "сопротивление раздавливанию" фюзеляжа, наличие у ВС высоко или низко расположенных крыльев, опасность, представляемая разрушением винтов и т.д.);
  - 2) квалификация пилота (умение совершить посадку в аварийных условиях в зависимости от подготовки, психологического или физического состояния во время аварии);
  - 3) тип и состояние покрытия ВПП;
  - 4) посадочная масса ВС и;
  - 5) состояние погоды, температура и условия видимости и т.д.

Информация, получаемая на основе изучения данных об аварийных посадках с применением и без применения пены показывает, что значительного уменьшения риска возгорания или увеличения степени ущерба в результате покрытия ВПП пеной не произошло. Не подтвердились и данные о том, что наличие на ВПП пены с психологической точки зрения благоприятно действует на пилотов.

- Уменьшение величины сил торможения. Как правило, торможение на ВПП, покрытой пеной, будет хуже торможения на влажной ВПП. Однако имеющиеся к настоящему моменту данные свидетельствуют о том, что условия торможения на влажной ВПП лишь немногим лучше условий торможения на ВПП, покрытой пеной, когда окружающая температура не ниже 0°C.
- Уменьшение опасности, создаваемой искрами, возникающими при трении. Испытания образца, выполненного в масштабе, показали, что алюминиевые сплавы не вызывают при трении искр, способных воспламенить пары топлива при имитации давления на подшипники и посадочных скоростях, которые, по всей вероятности, будут наблюдаться в реальной аварийной обстановке на сухих или покрытых пеной бетонных или асфальтовых поверхностях ВПП. Те же самые испытания образца, выполненного в масштабе, свидетельствуют о том, что пена, надлежащим образом нанесённая, способна удерживать слой воды на поверхности ВПП который эффективно гасит искры в 57 - 100 процентах случаев, при которых магниевые сплавы, нержавеющая сталь и другие самолётные стали создавали искры, способные воспламенить пары топлива в результате трения о сухие асфальтовые или бетонные ВПП, Создаваемые титановыми сплавами искры, от которых может произойти воспламенение паров топлива, не могли быть эффективно погашены путём нанесения пены на ВПП ни в одном из испытаний образца, выполненного в масштабе, и они представляют наибольшую опасность. Был сделан вывод, что шероховатость поверхностей ВПП является одним из факторов, влияющих на появление искр, создаваемых трением всех металлов (за исключением алюминия), и, как было установлено, соприкосновение с температурными швами, имеющимися между бетонными плитами, приводит к резкому увеличению энергии, выделяемой искрами.
- Уменьшение опасности воспламенения разлитого топлива. Известные огнегасительные свойства пены и результаты испытания образца, выполненного в масштабе, свидетельствуют о том, что ВПП, покрытые пеной, не оказывают значительного влияния на опасность воспламенения паров топлива, имеющихся в атмосфере, окружающей пену. Эти пары могут все же воспламеняться над поверхностью пенного покрывала от горения двигателя, электрической дуги или искры, от воздействия статических разрядов и других источников воспламенения. Если топливо будет разлито на пенное покрывало, оно нарушит внешнюю оболочку и разойдётся под пеной, в результате чего уменьшится выделение воспламеняемых паров. В

случае воспламенения площадь горения может быть уменьшена в зависимости от времени нанесения и состояния пенного покрывала. Пожарные расчёты должны быть готовы к тушению подобного пожара.

### **15.2. Трудности, связанные с применением этого метода.**

В каждом конкретном случае имеются другие аспекты, которые следует оценивать при определении возможностей нанесения пены на ВПП для обеспечения аварийной защиты. К этим аспектам относятся:

- характер аварий, возникших в воздухе, например: не выпускается главное шасси; выпущено лишь одно шасси, которое не удаётся убрать; один или более пневматиков или колёс были повреждены или потеряны; носовое шасси имеет "перекос"; или имеется сочетание нескольких из этих неисправностей; или имеются какие-то другие связанные с этим поломки;
- время, которое потребуется для производства и нанесения пены, может составить час или более. Это связано с характером аварийной обстановки, аспектами безопасности, касающимися ВС, находящегося в воздухе в ходе нанесения пены, количеством и типом имеющихся пенообразующих устройств. Как правило, время, необходимое для создания на поверхности ВПП пенного покрывала, позволяет экипажу слить топливо, если это необходимо или желательно, чтобы уменьшить степень риска во время аварийной посадки;
- достоверность информации о способе посадки, который будет применяться. Это касается ветра и условий видимости, опыта и мастерства пилота, наличия визуальных средств и радиосредств для захода на посадку и посадки и технических неисправностей на борту, имеющихся при создавшейся аварийной обстановке;
- производительность и пригодность оборудования, имеющегося в аэропорту для нанесения пены на ВПП, в сравнении с безопасным периодом ожидания посадки ВС, терпящим аварию. В тех случаях, где не имеется соответствующего оборудования, не следует пытаться наносить пенное покрывало. Противопожарное и аварийно-спасательное оборудование аэропорта не следует использовать для нанесения пены на ВПП в такой степени, чтобы это отрицательно сказалось на его способности вести борьбу с пожаром, происходящим одновременно или после авиационного происшествия. Если для нанесения пены на ВПП выделяются технические средства, необходимо предоставлять дополнительное количество пенной жидкости;
- влияние, которое окажут операции по нанесению и удалению пены на движение ВС в аэропорту (особенно в аэропорту с единственной ВПП или в аэропорту с одной действующей ВПП), и то, как это повлияет на безопасность проходящих полётов;
- осуществимость операции по нанесению пенного покрывала с учётом погодных условий. Нанесение пены на ВПП не должно производиться во время сильного дождя или снегопада. В очень холодную погоду замерзающая вода, выделяющаяся из пенного покрывала, может создать

серьёзные проблемы для торможения при выполнении аварийной посадки и последующем использовании ВПП;

- длина ВПП, характер и состояние покрытия ВПП во время возникновения аварийной обстановки. Уклон ВПП и температура на её поверхности также влияют на скорость стекания пенной воды.

Учитывая факторы, о которых говорилось в предыдущем пункте, ясно, что просьба о покрытии ВПП пеной в условиях любой аварийной ситуации должна быть результатом решения, принимаемого на борту ВС. Таким образом, просьба о принятии подобных мер должна исходить от командира ВС или эксплуатанта при условии, что они знакомы с обстоятельствами, о которых говорилось ранее. Обычно командир корабля лучше всех может решить, увеличит ли пенное покрывало возможность успешной аварийной посадки с учётом тех повреждений, которые он ожидает.

На район или заранее определённую географическую зону рекомендуется выделять один аэропорт, на который может быть направлено ВС, которому необходима ВПП, покрытая пеной. При выборе этих районных аэропортов следует учитывать не только наличие соответствующего оборудования и материалов, необходимых для покрытия ВПП пеной, службой ПАСОП, но также и физическое состояние ВПП, которая будет использоваться, климатические условия, последствия прекращения воздушного движения и способность службы безопасности аэропорта не допустить посторонних лиц на его территорию, если неизбежная посадка станет достоянием гласности. Далее, при выборе аэропорта, в котором будет предоставляться покрытая пеной ВПП, необходимо также оценить возможность использования внеаэродромных служб и органов, которые будут помогать службе ПАСОП и состав аварийно-спасательных команд во время авиационного происшествия.

Решение в отношении осуществимости операции по нанесению пены на ВПП принимается начальником аэропорта или его представителем, которые консультируются с начальником службы ПАСОП после получения официального запроса о её проведении со стороны пилота или эксплуатанта ВС, оценки противопожарной защиты и рассмотрения других оперативных проблем, имеющих в аэропорту. Учитывая тот факт, что, как правило, другие зоны аэропорта используются для обслуживания полётов, а также опасность того, что из-за обстоятельств, независимых от командира ВС, терпящего бедствие, может потребоваться аварийная посадка до того, как будет подготовлено пенное покрывало, или до того, как будут пополнены запасы подразделений, занимающихся нанесением пены.

### **15.3.Методика покрытия ВПП пенной**

Если после оценки теоретических и эксплуатационных проблем, будет решено, с целью обезопасить аварийную посадку, покрыть ВПП пеной, ответственным лицам предлагается принять во внимание приведённые ниже основные принципы. Каждому случаю нанесения пены присущи свои особенности, зависящие от многочисленных изменяющихся факторов.

- для обеспечения полного понимания и знания намеченных планов и предпринятых мер защиты между наземным персоналом, выполняющим координирующую роль в операции по нанесению пены, и пилотом ВС, терпящего бедствие, необходимо поддерживать радиосвязь;
- основные аварийно-спасательные и пожарные транспортные средства аэропорта могут использоваться для нанесения пены на ВПП, если только их резервное количество является достаточным для обеспечения минимальной защиты, УТПЗ для того или иного аэропорта. Для нанесения пены на ВПП следует использовать вспомогательные пожарные машины, оборудованные для подачи пены, которые спроектированы таким образом, чтобы через соответствующее устройство пена подавалась сзади;
- для разработки графика операции по нанесению пены и определения потребностей, связанных с повторной загрузкой транспортных средств, необходимо провести хронометраж. При всех обстоятельствах следует заранее планировать выделение дополнительных количеств пенного компонента и заранее предусмотреть меры по быстрой загрузке транспортных средств. Такое выявление потребного времени следует осуществлять заблаговременно;
- что при посадке с убранными шасси ВС касается поверхности ВПП значительно дальше от порога, чем при обычных условиях. Это происходит из-за увеличения подъёмной силы, вызванной "эффектом земли", и в некоторых случаях из-за уменьшения скорости сваливания ВС, у которого убраны шасси. Точка касания может находиться на 150-600м дальше, чем при обычных условиях, в зависимости от размера и скорости ВС. Пена должна наноситься на ВПП так, как этого просит командир ВС. В целом, она наносится следующим образом:
  - 1) при отказе носового шасси пену начинают наносить в точке, удалённой от порога ВПП на половину расстояния, располагаемого для посадки; и
  - 2) для посадки с убранными шасси пену начинают наносить в точке, удалённой от порога ВПП на расстояние, равное одной трети расстояния, располагаемого для посадки.
- длина и ширина полосы, покрытой пеной, а также высота пенного слоя меняются в зависимости от типа аварийной обстановки, типа ВС, количества имеющихся веществ и располагаемого времени. В таблице 15-1 указано количество воды и пенной жидкости, необходимое для подготовки перед аварийной посадкой пенных покрывал определённого размера. Нормы для больших по длине и ширине участков могут быть легко выведены на основе цифр, приведённых в таблице 15-1;
- когда условия видимости таковы, что пилот, находясь в воздухе, не может различить, где начинается участок, покрытый пеной, следует предусмотреть контрольные точки, которые будут легко различимы, и указывать, где начинается участок, покрытый пеной, что поможет пилоту выбрать положение для посадки;

- следует рекомендовать, чтобы все посторонние лица, представители прессы и фотокорреспонденты находились на удалении до тех пор, пока не будет подсчитано количество всех пассажиров и эвакуированных лиц и не будет полностью подавлен огонь или не будут предприняты превентивные противопожарные меры. Это является функцией транспортной полиции аэропорта и службы авиационной безопасности аэропорта;
- пену перед её применением желательно выдерживать в течение 10-15 минут, чтобы стекла вода из водной пены, и чтобы на поверхность ВПП было нанесено эффективное пенное покрытие. Выдерживание в течение слишком длительного периода (например, более 2,5 часов) в жаркий летний день может оказать отрицательное влияние из-за чрезмерного высыхания и удаления воды;
- для достижения эффективных результатов важно иметь сплошной слой пены на предлагаемом участке скольжения, поскольку нарушение подобного слоя, наличие углублений или повреждённых участков может привести к возникновению искр, обладающих достаточной продолжительностью и интенсивностью, чтобы вызвать горение любых имеющихся воспламеняющихся паров;
- для обеспечения ровного распределения и для того, чтобы пена обладала "сдерживающими" характеристиками, т.е. чтобы она могла удерживать воду на поверхности ВПП, и чтобы при этом не наблюдался её чрезмерный сток из-за продольного и/или поперечного уклона ВПП, желательно, чтобы глубина пенного покрова составляла 5см. Особое внимание следует уделять наличию на ВПП нарезанных канавок или пористых дорожек торможения, поскольку они могут неблагоприятно влиять на характеристики стока. Глубина пенного покрова менее 5см может оказаться удовлетворительной, если пена нанесена сплошным слоем, если нет чрезмерного осушения и если она способна удерживать воду на поверхности ВПП, Коэффициент расширения пены в диапазоне от 8 до 12 является, по всей видимости, удовлетворительным для этой цели;
- в аварийных ситуациях при неисправности шасси существует опасность скатывания (уклонения) ВС с ВПП и столкновения его с пожарными автомобилями. Поэтому последние целесообразно устанавливать вдоль ВПП до предполагаемой точки касания с тем, чтобы после приземления ВС следовать за ним вдоль или непосредственно по ВПП. Помимо этого, пожарные автомобили могут расставляться вдоль ВПП на удалении от 75 до 300м от неё (при обязательном условии работы маршевых и автономных двигателей автомобилей и заполнении насосов водой) с интервалом между автомобилями или группами автомобилей от 50 до 150м.

**Таблица 15-1. Нормы расхода воды и  
протеиновой пенкой жидкости для  
покрытия ВПП**

	Отказ носового шасси	Посадка с убранными шасси			
		2-х двигательный винтовые	2-3-х двигательный реактивные	4-х двигательный винтовые	4-х двигательный реактивные
Ширина полосы, покрытой пеной	8м	12м	12м	23м	23м
Длина полосы покрытой пеной	450м	600м	750м	750м	900м
Площадь ВПП покрытая пеной	3.600м <sup>2</sup>	7.200 м <sup>2</sup>	9.000 м <sup>2</sup>	17.250 м <sup>2</sup>	20.700 м <sup>2</sup>
Норма расхода воды	14.400л	28.800л	36.000л	69.000л	82.800л
Норма расхода пенной жидкости	См. примечание б) и е)				
3-х процентное	432л	864л	1 080л	2 070л	2 484л
6-ти процентное	864л	1 728л	2 160л	4 140л	4 968л

**Примечание**

- a. Настоящие цифры основаны на применении воды в качестве пены при минимальном расходе порядка 4 л/м<sup>2</sup> поверхности ВПП. Приблизительный эквивалент толщины пенного покрывала составляет 5 см для коэффициента расширения 12 и 3,8 см для коэффициента расширения 8.*
- b. Ширина полосы, покрытой пеной, приведённая в таблице, является достаточной, чтобы покрыть расстояние между внешними двигателями большинства 4-двигательных винтовых ВС.*
- c. Ширина полосы, покрытой пеной, приведённая в таблице, является достаточной, чтобы покрыть расстояние между внутренними двигателями большинства 4-двигательных реактивных ВС.*
- d. Если система дозирования пены, используемая для её нанесения, установлена для работы с растворами, концентрация которых более 3 и 6 процентов, количество пенной жидкости должно быть соответствующим образом увеличено.*

*Из-за расхождений в работе дозирующих устройств, неточной дозировки пенного жидкого концентрата и различных характеристик местных источников водоснабжения, как правило, разумно увеличивать количество жидкого концентрата до уровня, превышающего теоретические нормы расхода, заменяя 6-процентный жидкий концентрат 10-процентным и 3-процентный - 5-процентным.*

**Глава 16**

**Методы спасение и борьба с пожаром при авиационном происшествии**

**16.1.** Из наблюдательной вышки АСС аэропорта должно вестись постоянное наблюдение за полётами и деятельностью на перроне. Несущие дежурства на наблюдательной вышке должны быть обеспечены всеми возможными средствами наблюдения и должны также располагать средствами связи для немедленной подачи аварийных сигналов. Для обеспечения

максимального обзора рабочей площади большое значение имеет правильное расположение здания АСС.

При наличии соответствующих средств персонал службы ПАСОП должен попеременно вести наблюдение в течение всего периода дежурства за:

- непрерывностью тяги силовых установок ВС, находящихся в воздухе или совершающих полет;
- рулением, работой двигателей ВС, находящихся на земле, исправностью шасси, обслуживанием ВС, находящихся на местах стоянок (включая заправку топливом);
- наличием свободных путей для маневрирования, включая ВПП и рулёжные дорожки. Часто ВПП и РД заняты ВС, ожидающими разрешения на взлёт или руление;
- влиянием наблюдаемых погодных условий как источником возможных ограничений для передвижения аварийно-транспортных средств.

### **16.2. Борьба с пожарами на ВС.**

Основная задача службы поисковых и аварийно-спасательных обеспечение полётов аэропорта заключается в том, чтобы подавить пожар в критической зоне, которую следует защищать при пожаре, возникающем в результате авиационного происшествия, в целях создания условий для эвакуации лиц, находящихся на борту ВС.

Пожары, относящиеся к категории А. Пожары, при которых происходит горение грузов, внутренних отделочных материалов или аналогичных твёрдых горючих материалов, относятся к категории А, и их тушение должно сопровождаться охлаждением. Если среди горящих материалов не имеется воспламеняющихся жидкостей, ответственное лицо может при пожарах подобного типа с успехом применить воду, которую желательно распылять в виде тумана. Опыт, правильное планирование и знание того, как эффективнее всего использовать имеющееся оборудование, могут лучше всего помочь при принятии решения.

### **16.3. Основные термины и определения, в области пожарной безопасности.**

Пожарная безопасность – Состояние защищённости личности, имущества, общества и государства от пожаров.

Пожар – Неконтролируемое горение, причиняющее материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства.

Требования пожарной безопасности – Специальные условия социального и (или) технического характера, установленные в целях обеспечения пожарной безопасности законодательством Туркменистана, нормативными документами или уполномоченным государственным органом

Пожарная охрана – Совокупность созданных в установленном порядке органов управления, подразделений и организаций, предназначенных для организации профилактики пожаров, их тушения и проведения возложенных на них аварийно-спасательных работ.

Организация тушения пожаров – Совокупность оперативно-тактических и инженерно-технических мероприятий за исключением мероприятий по обеспечению первичных мер пожарной безопасности), направленных на спасение людей и имущества от опасных факторов пожара, ликвидацию пожаров и проведение аварийно-спасательных работ.

Профилактика пожаров – Совокупность превентивных мер, направленных на исключение возможности возникновения пожаров и ограничение их последствий.

Тушение пожаров – Представляет собой действия, направленные на спасение людей, имущества и ликвидацию пожаров.

Разведка пожара – Разведка представляет собой совокупность мероприятий, проводимых в целях сбора информации о пожаре для оценки обстановки и принятия решений по организации боевых действий. Разведка ведётся непрерывно с момента выезда на пожар и до его ликвидации.

Локализация пожара – Стадия (этап) тушения пожара, на которой отсутствует или ликвидирована угроза людям и (или) животным, прекращено распространение пожара и созданы условия для его ликвидации имеющимися силами и средствами

Ликвидация пожара – Стадия (этап) тушения пожара, на которой прекращено горение и устранены условия для его самопроизвольного возникновения

Основная боевая задача при тушении пожаров – Спасение людей в случае угрозы их жизни, достижение локализации и ликвидация пожара в сроки и в размерах, определяемых возможностями привлечённых к его тушению сил и средств пожарной охраны.

Решающее направление – Направление действий, на котором использование сил и средств пожарной охраны в данный момент времени обеспечивает наилучшие условия решения основной боевой задачи. Принципы определения решающего направления на пожаре:

- опасные факторы пожара угрожают жизни людей и их спасение невозможно без использования технических средств спасения и введения огнетушащих средств - силы и средства сосредоточиваются и вводятся для обеспечения спасательных работ;
- создаётся угроза взрыва и (или) распространения аварийных химических опасных веществ (далее – АХОВ) – силы и средства сосредоточиваются и вводятся в местах, где действия подразделений обеспечат предотвращение взрыва и распространения АХОВ;
- горением охвачена часть объекта, и оно распространяется на другие его части или на соседние строения - силы и средства сосредоточиваются и вводятся на участки, где дальнейшее распространение огня может привести к наибольшему ущербу;
- горением охвачено отдельно стоящее здание (сооружение) и нет угрозы распространения огня на соседние объекты - основные силы и средства сосредоточиваются и вводятся в местах наиболее интенсивного горения;



среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

Предупреждение чрезвычайных ситуации – Это комплекс мероприятий, проводимых заблаговременно и направленных на максимально возможное уменьшение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь в случае их возникновения.

Ликвидация чрезвычайных ситуации – Это аварийно-спасательные и другие неотложные работы, проводимые при возникновении чрезвычайных ситуаций и направленные на спасение жизни, и сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь, а также на локализацию зон чрезвычайных ситуаций, прекращение действия характерных для них опасных факторов.

Авария – Чрезвычайное событие техногенного характера, происшедшее по конструктивным, производственным, технологическим или эксплуатационным причинам, либо из-за случайных внешних воздействий, и заключающееся в повреждении, выходе из строя, разрушении технических устройств или сооружений. ЧС техногенного характера называются те, которые происходят на производственном оборудовании, каких-либо других технических устройствах, сооружениях, а также на транспорте.

Катастрофа – Крупная производственная или транспортная авария, повлекшая за собой человеческие жертвы, значительный материальный ущерб и другие тяжёлые последствия.

Опасное природное явление – Стихийное событие природного происхождения, которое по своей интенсивности, масштабу распространения и продолжительности может вызвать отрицательные последствия для жизнедеятельности людей, экономики и природной среды.

Стихийное бедствие – Катастрофическое природное явление (или процесс), которое может вызвать многочисленные человеческие жертвы, значительный материальный ущерб и другие тяжёлые последствия.

**16.4. Действие расчётов СПАСОП при сигнале «Тревога» «Готовность».**

Пожарные спасательные расчёты должны в кратчайший срок экипироваться в боевую форму одежды пожарного БОП (боевой расчёт при одевании боевой одежды пожарника должно не превышать 23–29 секунд, индивидуальное одевание боевой формы пожарника должно не превышать 21–27 секунд).

Водитель пожарной автомашины должен немедленно открыть ворота и завести двигатель пожарной машины и дожидаться полной посадки пожарно-спасательного расчёта и убедившейся, что весь боевой расчёт находится в пожарной-спасательной автомашине, только после команды начальника пожарного расчёта начать движения.

Начальник пожарной команды обязан обеспечить выезд всех пожарно-спасательных автомашин, знать всю информацию о ВС, место предполагаемой

посадки или место посадки ВС терпящего или потерпевшего бедствие, характер неисправности, количество пассажиров и остаток топлива.

Выезд и следование к месту АП включает в себя сбор личного состава по сигналу «Тревога» или «Готовность» и его доставку на пожарных автомобилях и иных специализированных транспортных средствах к месту вызова.

Пожарно-спасательные транспортные средства, следующему к месту АП, предоставляется преимущество в движении перед всеми другими транспортными средствами, транспортное средство, выполняющее работы на перроне обязаны:

- уступить дорогу пожарно-спасательные транспортные средства;

Выезд и следование к месту АП должны осуществляться в возможно короткое время, что достигается:

- сбором и выездом личного состава дежурной смены в течение времени, не превышающего нормативов (нормативное время выезда расчёта должно не превышать 36-44 секунды, выезд смены 40-50 секунд);
- движением пожарных автомобилей по кратчайшему маршруту с использованием специальных сигналов и обеспечением безопасности движения;
- знанием особенностей района аэропорта, РД и ВПП.

Для сокращения времени следования пожарных автомобилей к месту АП, маршрутах их следования в необходимых случаях и в установленном порядке сообщать диспетчеру УВД (стартовая вышка).

#### Проведение разведки

Разведка представляет собой совокупность мероприятий, проводимых в целях сбора информации о предстоящих АСР для оценки обстановки и принятия решений по организации действий по проведению АСР и тушению пожара. Разведка ведётся непрерывно с момента выезда на место авиационного происшествия, пожара и до его ликвидации.

При проведении разведки необходимо установить:

- наличие и характер угрозы жизни и здоровья пассажирам и членам экипажа, пути быстрого подъезда к месту авиационного происшествия, способы и средства спасания (защиты), а также необходимость защиты (эвакуации) пассажиров и членов экипажа;
- место и параметры пожара, объект горения, а также возможные пути распространения огня;
- местонахождение ближайших водоисточников и возможные способы их использования;
- направление и скорость ветра;
- достаточность сил и средств с участием самостоятельной военизированной пожарной части привлекаемой к тушению пожара и спасанию пассажиров и членов экипажа с ВС;
- возможные пути ввода сил и средств для тушения пожаров и иные данные, необходимые для выбора решающего направления.

При проведении разведки должностным лицам необходимо знать характерные особенности всех типов ВС, места расположения аварийных выходов, аварийно-спасательного оборудования, расположение топливных баков на ВС, расположение пожарных гидрантов и водоёмов на территории проведения АСР.

Разведку проводит начальник пожарной команды в его отсутствие начальники пожарного расчёта службы ПАСОП, а также должностные лица, возглавляющие действия по проведению АСР, спасению пассажиров и членов экипажа.

В состав группы разведки входят не менее трёх человек.

Личный состав, ведущий разведку, обязан:

- иметь при себе необходимые средства; аппарат жатого воздуха (АСВ), радиосвязь, приборы освещения, а также инструмент для вскрытия и разборки конструкций (пожарный топор);
- соблюдать требования правил охраны труда и техники безопасности;
- докладывать старшему группы разведки своевременно и в установленном порядке результаты разведки.

При наличии явных признаков горения, разведка проводится с рукавной линией и присоединённым ручным комбинированным стволом, при этом насос автоцистерны должен быть заполнен водой для быстрой её подачи в рукавную линию (при пожаре внутри фюзеляжа ВС).

### **16.5.Критическая зона**

Концепция критической зоны имеет своей целью спасение людей, находящихся на борту ВС. Её отличие от других концепций заключается в стремлении подавить и устранить не весь пожар, а лишь ту его часть, которой охвачен фюзеляж. Цель состоит в сохранении целостности фюзеляжа и создании условий, терпимых для находящихся внутри людей. Размер контролируемой зоны, необходимой для достижения этого, для каждого конкретного ВС определялся экспериментальным путём.

Необходимо делать различие между теоретической критической зоной, в пределах которой может возникнуть необходимость подавлять огонь, и практической критической зоной, характерной для реальных условий, наблюдаемых при авиационном происшествии. Теоретическая критическая зона является лишь средством деления ВС на категории с точки зрения степени потенциальной угрозы возникновения пожара. Это не означает, что по ней можно судить о пожаре средней, максимальной или минимальной интенсивности, при котором горит разлитое горючее и который связан с каким-либо конкретным ВС. Теоретическая критическая зона представляет собой прямоугольник, одна сторона которого равна общей длине ВС, а другая величине, изменяющейся в зависимости от длины и ширины фюзеляжа.

Для ВС, длина фюзеляжа которого равняется или превышает 20м, при ветре, имеющем скорость 16-19км/ч и направленном под прямым углом к фюзеляжу, теоретическая критическая зона распространяется от фюзеляжа на расстояние 24м в сторону против ветра и 6м по ветру. Для ВС с меньшими

габаритами считается приемлемым расстояние 6м в обе стороны. Однако в целях обеспечения постепенного увеличения теоретической критической зоны используется переход, если длина фюзеляжа составляет 12-18м.

Для теоретической критической зоны имеет значение общая длина ВС, поскольку при пожаре фюзеляж должен быть защищён по всей длине. В противном случае, огонь через обшивку может проникнуть в фюзеляж. Кроме этого, на других ВС, например, с Т-образным хвостовым оперением, двигатели или выходы часто располагаются именно в этой части, являющейся продолжением фюзеляжа.

Таким образом, формула теоретической критической зоны ( $A_t$ ) приобретает следующий вид:

Общая длина	Теоретическая критическая зона ( $A_t$ )
$L < 12м.$	$L \times (12м + W)$
$12м. \leq L < 18м.$	$L \times (14м + W)$
$18м. \leq L < 24м.$	$L \times (17м + W)$
$L \geq 24м.$	$L \times (30м + W)$

Где:  $L$  – общая длина фюзеляжа ВС,

$W$  – ширина фюзеляжа ВС.

Как упоминалось ранее, на практике вся теоретическая критическая зона редко бывает охвачена пожаром, и меньшая по размеру зона, для которой предлагается обеспечивать средства борьбы с пожаром, называется практической критической зоной. В результате статистического анализа имевших место авиационных происшествий было установлено, что практическая критическая зона ( $A_p$ ) приблизительно составляет две трети от теоретической критической зоны или  $A_p = 0,667 A_t$ .

Количество воды, необходимое для получения пены, может быть выведено по следующей формуле:  $Q = Q_1 + Q_2$

Где:  $Q$  - общее необходимое количество воды;

$Q_1$ -количество воды для подавления пожара в практической критической зоне; и

$Q_2$  - количество воды, требуемое после подавления огня и необходимое для таких целей, как длительное подавление огня и/или тушение сохранившихся очагов пожара.

Количество воды, требуемое для подавления огня в практической критической зоне ( $Q_1$ ), может быть выражено с помощью следующей формулы:  $Q_1 = A \times R \times T$

Где  $A$  - практическая критическая зона;

$R$  - норма расхода; и

$T$  - время подачи.

Нельзя точно рассчитать количество воды, требуемое для  $Q_2$ , поскольку оно зависит от ряда переменных величин. Наиболее важными факторами являются:

- максимальная полная масса ВС;
- максимальная пассажир вместимость ВС;
- максимальный запас топлива на борту ВС.

Изображённые на диаграмме факторы используются для расчёта общего количества воды, требуемого для каждой категории аэропорта. Количество воды для  $Q_2$  в процентном отношении к  $Q_1$  изменяется в диапазоне от 0 процентов для аэропорта категории 1 до более чем 170 процентов для аэропортов категории 9.

**16.5.1.** Диаграмма, о которой говорилось в предыдущем параграфе, позволяет получить следующие приближенные значения для самолётов, репрезентативные для каждой категории аэропорта:

Категория аэропорта	$Q_2 = \text{процент от } Q_1$
1	0
2	27
3	30
4	58
5	75
6	100
7	129
8	152
9	170

### **16.6.Краткая оперативно тактическая характеристика ВС.**

Воздушные суда являются объектом повышенной пожар взрывоопасности, при низкой защищённости. Основной пожарной нагрузкой является топливо (50%–60% взлётной массы).

Корпус самолёта состоит:

- фюзеляж;
- крылья;
- силовые установки;
- хвостовое оперение;
- шасси.

**Фюзеляж** служит для размещения в верхней части экипажа и пассажиров, в нижней – грузов и оборудования, конструктивно связывает другие части самолёта.

Каждый салон оборудован аварийными и основными выходами.

Дюралюминиевые сплавы и частично магниевые, горят при  $t=500^\circ\text{C}$  с выделением тепла. Внутри фюзеляж имеет термоизоляционную обшивку (горючие и синтетические материалы). Между стенкой и обшивкой размещается множество различных трубопроводов гидросистем, кондиционирования воздуха, электрооборудования и средств автоматики.

**Крыло** может быть цельным и разъёмным, состоит из центроплана и консолей. В крыле размещаются топливные баки и системы трубопроводов для подачи топлива, системы управления закрылками, элеронами, шасси.

Внутренний объем крыла разделён продольными и поперечными балками, перегородками, образующими замкнутые объёмы (баки), стенки которых обработаны бензостойкими составами.

**Силовые установки** размещаются в мотоблоках, которые отделены жаропрочными перегородками от крыла и фюзеляжа.

**Шасси** Предназначены для взлёта и посадки, а также для передвижения по аэродрому (поплавки, лыжи) Шасси самолёта состоят из двух основных и одного передней стоек. Характеризуется наличием деталей из магниевых сплавов, гидрожидкости, гидроаккумуляторов, амортизационных стоек.

Каждый самолёт со взлётной массой более 5т оборудуется автоматической системой тушения силовой установки, где огнетушащим веществом являются газовые галоидоуглеводороды (СЖБ – эффективнее в 10 раз двуокиси углерода или фреон). Система трубопроводов имеет аварийные пожарные краны, для предотвращения выхода топлива наружу. Управляется вручную и дистанционно из кабины.

Применяется для тушения топливных баков и силовых установок.

**Виды пожаров на ВС:**

- пожары ВС в разлитом авиатопливе
- пожары внутри фюзеляжа;
- пожары силовой установки;
- пожары органов приземления;
- пожары в ангарах.

### **16.7. Развитие пожаров на ВС, и организация их тушения.**

**Развёртывание имеющихся сил и средств.**

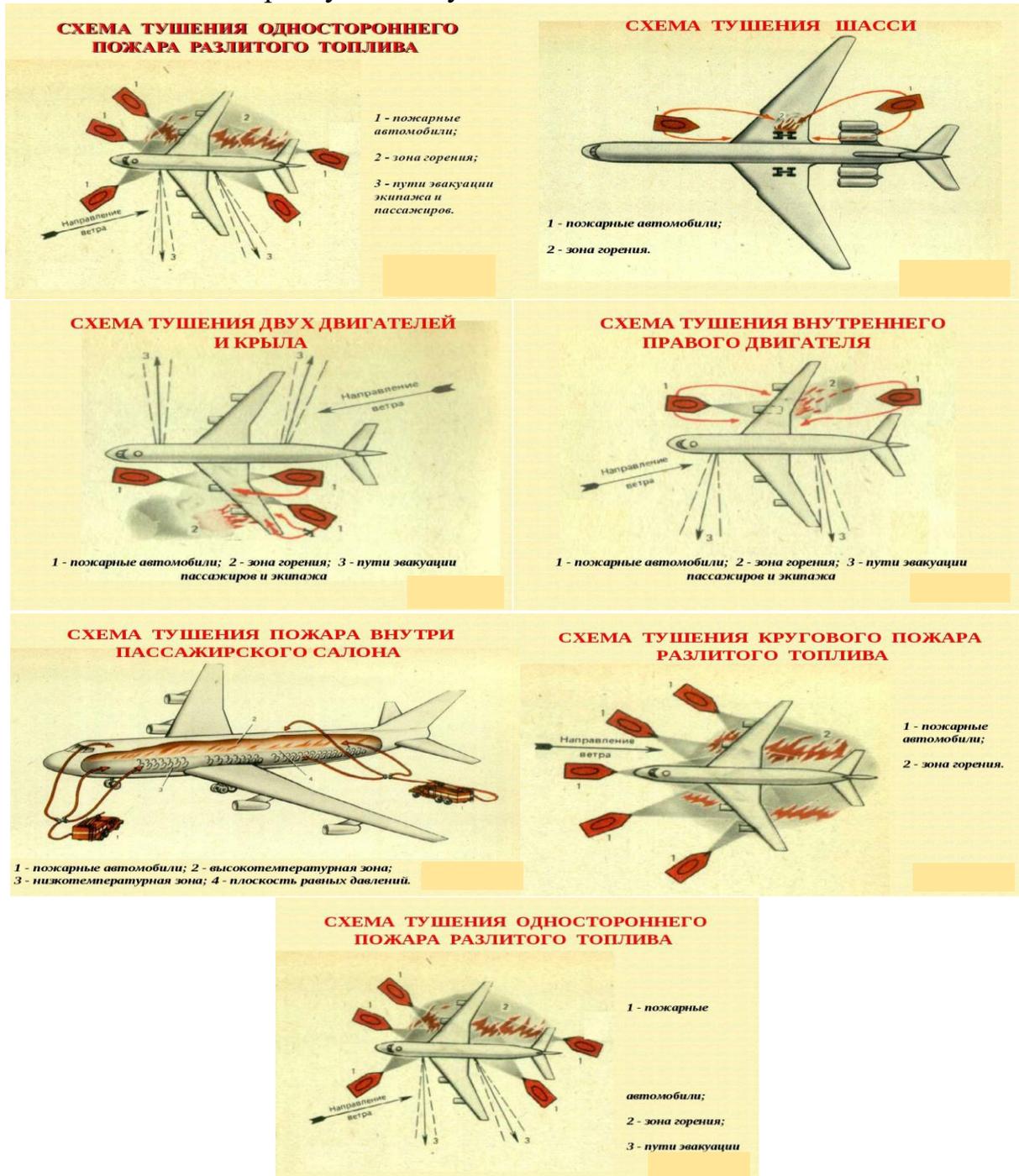
Развёртывание включает приведение в готовность средств подачи огнетушащих составов, имеющихся на аэродромных пожарных автомобилях, расстановку автомобилей на исходных позициях, прокладку рукавных линий.

Приведение в готовность средств подачи ОТС (огнетушащий состав) начинается ещё при движении автомобилей к месту аварии с тем, чтобы по прибытии к горящему ВС немедленно подать огнетушащий состав на тушение пожара.

Расстановку пожарных автомобилей необходимо производить так, чтобы сосредоточить основные силы и средства тушения на решающем направлении. В начальной стадии тушения решающим направлением тушения является локализация за минимальное время пожара авиатоплива, разлитого под фюзеляжем и плоскостью крыла.

Одновременно с этим должно производиться охлаждение фюзеляжа. Первоначальную расстановку автомобилей по прибытии их на место аварии целесообразно производить на расстоянии 25–30м от очага пожара. При выборе исходных позиций для расстановки автомобилей необходимо учитывать также направление и силу ветра с тем, чтобы не происходило разрушения пенных струй лафетных стволов, а радиус действия этих струй был максимальным и эффективным.

В целях повышения оперативности тушения прокладку рукавных линий целесообразно начинать в процессе тушения пожара лафетными стволами. Это даст возможность сразу же после ликвидации основного очага пожара разлитого топлива приступить к тушению небольших остаточных очагов.



## 16.8. Тушение пожара.

Основной задачей при тушении пожара разлитого авиатоплива является ликвидация горения, авиатоплива, в первую очередь, в районе пассажирских салонов и кабин экипажа, а также создание эвакуационных проходов из ВС.

Исходя из особенностей развития пожара разлитого авиатоплива, рекомендуется:

– подачу огнетушащих составов (пена или порошок) для тушения основного

очага пожара производить, главным образом, лафетными стволами аэродромных пожарных автомобилей;

- тушение пожара топлива осуществлять в основном пенами низкой кратности, создавая требуемую в данной ситуации производительность их подачи по раствору (исходя из минимальной производительности подачи, требуемой для конкретного типа самолёта, потерпевшего аварию);
- ручные стволы использовать для тушения небольших локальных очагов пожара, а также загораний в труднодоступных местах после ликвидации основного очага пожара; подачу струй целесообразно осуществлять под максимально острым углом к горящей поверхности топлива, под «корень пламени», «подрезая» его;
- пожар истекающего топлива из разрушенных баков, и коммуникаций производить наиболее эффективным способом комбинированным, используя порошок и пену низкой кратности.

Первоначально в зону горения подаётся порошок. Образуется порошковое облако, которое прекращает объёмное горение. После подачи порошка необходимо сразу же подать пену, которая изолирует и охлаждает очаг пожара.

При невозможности использовать комбинированный способ тушения истекающего топлива производить пенными струями, обеспечивая массируемую подачу пены в зону горения:

- одновременно с тушением обеспечивать охлаждение фюзеляжа и крыла пеной, что позволит предотвратить прогорание обшивки конструкции и исключить опасность взрыва топливных баков.

Охлаждение на начальном этапе тушения целесообразно производить из лафетных стволов аэродромных пожарных автомобилей. Эффект охлаждения существенно повышается, если стволы оснащены распылительными насадками типа РСК. Струи огнетушащего состава целесообразно подавать таким образом, чтобы обеспечивать охлаждение максимальной поверхности фюзеляжа и крыла

#### Условия развития и опасные факторы пожара.

ВС как возможный объект пожара имеет ряд особенностей, оказывающих влияние на процесс горения. Основными из них являются:

- наличие на борту значительного количества авиационного топлива и других горючих жидкостей;
- применение в качестве декоративно отделочных и конструкционных материалов пассажирских салонов различного рода пластмасс, обладающих значительной массовой скоростью сгорания, высокой дымообразующей способностью и выделяющих высокотоксичные продукты неполного сгорания при горении в замкнутом объёме;
- малый предел огнестойкости обшивки фюзеляжа, приводящий при пожарах разлитого вокруг ВС авиационного топлива к быстрому проплавлению и прогару корпуса, и проникновению огня внутрь аварийного ВС.

При эксплуатации больших по размерам ВС увеличивается вероятность

послеаварийных пожаров и возрастает их опасность. Это связано с увеличением количества горючих жидкостей и числа пассажиров, находящихся на борту самолёта во время авиационного происшествия. В последние годы увеличение пассажир вместимости создаётся за счёт внедрения в эксплуатацию широкофюзеляжных ВС. Использование таких ВС ставит ряд серьёзных проблем обеспечения пожарной безопасности полётов.

Причинами гибели людей при авиационных происшествиях служат в основном высокие механические перегрузки, возникающие в результате ударов при посадке, и послеаварийные пожары. Воздействие последних можно значительно снизить за счёт более раннего прибытия к месту авиационного происшествия личного состава пожарно-спасательных подразделений или большей эффективности мероприятий, направленных на спасение людей (оперативное, тактически грамотное проведение аварийно-спасательных работ - тушение пожара, и эвакуация пассажиров и членов экипажа из опасной зоны).

Исходя из сложности возможных ситуаций, складывающихся на месте авиационного происшествия, сопровождающегося после-аварийным пожаром, личному составу пожарно-спасательных подразделений необходимо знать и учитывать в своей работе основные опасные факторы пожара, осложняющие аварийно-спасательные работы и безопасную эвакуацию людей: выделение в воздушный объём пассажирских салонов высокотоксичных веществ; резкое снижение концентрации кислорода в воздушном объёме салонов; относительно высокие температуры воздушного объёма внутри ВС, тепловое излучение пламени и нагретых конструктивных элементов; снижение видимости на путях эвакуации из-за выделения дыма при пожаре внутри ВС.

Интерьер и отдельные конструктивные элементы пассажирских салонов ВС состоят из различного рода пластмасс, выделяющих при пожаре значительное количество высокотоксичных веществ: синильную кислоту, окись углерода, акролеин, акрилонитрил, двуокись углерода, фтористый водород, хлористый водород, окислы азота и ряд других соединений. Все они оказывают вредное влияние на организм человека, в первую очередь на органы дыхания и нервную систему.

Помимо выделения в воздушный объём салонов высокотоксичных веществ в случае разгерметизации салонов на людей воздействует также снижение концентрации кислорода. При снижении содержания кислорода в воздушном объёме салона парциальное давление кислорода во вдыхаемом воздухе уменьшается, что приводит к снижению поступления кислорода к тканям, т. е. к развитию кислородного голодания. При этом в первую очередь страдают наиболее удалённые от капилляров клетки (диффузия кислорода к ним в связи с падением концентрации кислорода оказывается наиболее сниженной) и центральная нервная система.

В условиях пожара внутри пассажирских салонов ВС многие отрицательные факторы действуют на организм человека одновременно,

причём их действие проявляется в комплексной форме. Может наступить такой момент, когда одновременное воздействие пониженной концентрации кислорода и увеличение концентраций высокотоксичных веществ комплексно вызовут уменьшение времени безопасного нахождения людей в данном салоне. Это происходит потому, что воздействие токсичных веществ на организм человека не просто суммируется, а взаимно усиливается. В замкнутых объёмах определённую опасность представляет двуокись углерода (не являющаяся токсичным веществом), так как при повышении ее содержания в воздушном объёме у человека возрастает частота дыхания, что при наличии высокотоксичных веществ в воздушном объёме увеличивает поступление этих веществ в организм человека.

Одним из опасных параметров наружного и внутреннего пожаров ВС является повышение среднеобъёмной температуры пассажирских салонов. Наличие одежды в значительной степени оказывает влияние на способность человека выдерживать крайне высокие тепловые нагрузки. Критической для человека принята температура среды, равная 60°C. Переносимость человеком повышенной температуры окружающей среды определяется в значительной степени влажностью этой среды. При пожарах внутри пассажирских салонов влажность, повышенная: в начале пожара за счёт выделения паров воды при сгорании декоративно-отделочных материалов (на 1 кг сгоревшей пластмассы выделяется около 600г водяного пара), а в процессе тушения за счёт испарения огнетушащего состава (воды, водного раствора пенообразователя). Повышение температуры окружающей среды вызывает усиление токсичного действия двуокиси и окиси углерода. Практически температурный порог, при котором наблюдается резкое увеличение токсичности окиси углерода, равен 35-40°C.

Кратковременность вынужденной эвакуации людей из аварийного ВС при авиационном происшествии обеспечивается лишь при беспрепятственном их движении. Поэтому эвакуирующиеся обязательно должны иметь такие ориентиры, как эвакуационные выходы и проходы, по которым можно кратчайшим путём их достигнуть. При потере видимости организованное движение людей нарушается и становится хаотичным, каждый человек может двигаться в произвольно выбранном направлении. В таком случае при массовой вынужденной эвакуации люди не смогут за нормативное время покинуть пассажирские салоны аварийного ВС. Это связано с тем, что проходы между кресел, ведущие в тамбуры и являющиеся в случае аварии или пожара эвакуационными, узкие и имеют весьма ограниченную пропускную способность.

При пожаре видимость теряется вследствие задымления помещения продуктами горения и неполного сгорания, имеющими высокую оптическую плотность. Кроме того, химические вещества, содержащиеся в дыме (частицы углерода, смолы, аммиак и другие вещества), вызывают сильное раздражение слизистых оболочек глаз и лёгких, в результате чего обычно сразу наступают слезоточивость, ухудшение зрения и чувство удушья.

Действия личного состава пожарно-спасательных подразделений гражданской авиации должны быть максимально эффективными в самом начале аварийно-спасательной операции, и все работы по ликвидации пожара должны проводиться в минимально короткий промежуток времени.

Практически это время не должно превышать 3 мин, так как за данное время опасные факторы пожара ещё не достигают своих экстремальных значений.

**16.9. Оценка обстановки.** Для принятия решения о боевых действиях личного состава пожарно-спасательных подразделений по тушению послеаварийного пожара и проведению аварийно-спасательных работ на ВС оценка обстановки должна начинаться и проводиться сразу же по получении сигнала «Тревога» и выезде на место авиационного происшествия, в пути следования, а также в процессе проведения аварийно-спасательных работ и тушения пожара до его ликвидации.

Исходными данными для оценки обстановки в случае ожидаемой аварийной посадки ВС являются:

- тип ВС;
- наличие или отсутствие пассажиров на борту;
- характер неисправности или наличие пожара на борту;
- предполагаемое место (район) приземления аварийного ВС;
- наличие на борту опасных в пожарном отношении грузов, их местонахождение и количество;
- метеоусловия.

По прибытии на место авиационного происшествия при явном горении выясняются:

- наличие угрозы людям, пути и способы спасания;
- место и размер пожара, пути распространения огня;
- необходимость и места вскрытия обшивки фюзеляжа;
- возможные пути введения сил и средств.

При отсутствии явного горения аварийного ВС (открытого пламени) обстановка должна оцениваться наиболее тщательно. При этом устанавливаются:

- наличие возможных внутренних и скрытых очагов горения;
- наличие пострадавших, их состояние и возможность оказания им немедленной медицинской помощи;
- наличие повреждений топливной и масляной систем и истечения топлива и масел как снаружи, так и внутри фюзеляжа;
- наличие повреждений энергетической системы;
- возможность возникновения открытого пожара, возможные пути его распространения на пути эвакуации;
- необходимость эвакуации багажа, защиты его от воздействия огня, воды, дыма.

Оценку обстановки ведут руководящий состав СПАСОП и лица по его

поручению. При отсутствии явного горения для оценки обстановки создаётся группа, в состав которой могут входить:

- начальник пожарной команды и начальник смены, если на место авиационного происшествия прибыл один пожарно-спасательный расчёт;
- руководитель тушения пожара является начальником пожарной команды и начальником смены. При явном горении внутри ВС личный состав, оценивающий обстановку, сразу же приступает к тушению обнаруженных очагов пожара.

В случае горения разлитого авиатоплива решение о тушении принимается на основе визуальной оценки обстановки ещё при подъезде к месту авиационного происшествия, а обстановка внутри ВС оценивается в ходе тушения наружного пожара либо после ликвидации его в зоне, прилегающей к фюзеляжу.

Для обеспечения безопасности личного состава пожарно-спасательных подразделений при работе внутри ВС необходимо:

- меть при себе спасательные верёвки, приборы освещения, АСВ для защиты органов дыхания, средства связи, инструмент для возможного вскрытия и разборки конструкций внутри фюзеляжа.
- на входе в задымленный салон выставлять пост безопасности, имеющий те же средства индивидуальной защиты, что и у людей, ушедших в салон. В обязанности этого поста входят поддержание постоянной связи с расчётов, работающим в задымленном салоне, и оказание в случае необходимости немедленной помощи как спасаемым людям, так и самим спасателям.
- осторожно открывать двери и люки, ведущие в горящие помещения, используя дверные плоскости для защиты от ожогов при возможном выбросе пламени или раскалённых газов (продуктов сгорания).

Начальник пожарной команды должен немедленно организовать работу по спасанию людей, используя для этого все имеющиеся в его распоряжении силы и средства, и до прибытия руководящего состава СПАСОП лично возглавить работы по спасанию и тушению пожара.

#### **16.10. Тактические возможности службы ПАСОП.**

Службы ПАСОП является основным тактическим подразделением, предназначенным самостоятельно решать задачи по тушению наземных пожаров на ВС и обеспечению условий спасания пассажиров и членов экипажа. Пожарно-спасательный расчёты на пожарно-спасательных автомобилях с дополнительными людьми из пожарно-спасателей, для отдельной задачи по тушению пожаров и обеспечению условий для спасания людей и является первичным тактическим подразделением АСС. Тактические возможности пожарно-спасательного расчёта обусловлены тактико-техническими данными автомобиля и численным составом расчёта. Например, пожарно-спасательный расчёт на пожарном автомобиле в числе 3-4чел. может в течение (не более) 3мин после получения сигнала тревоги ввести в зону горения на решающем направлении при тушении пожара внутри пассажирских салонов (при условии отсутствия деформации корпуса

фюзеляжа и заклинивания входных дверей) один ствол типа РСК–50 при тушении разлитого авиационного топлива - один стационарный лафетный ствол и одновременно начать подготовку к спасательным работам.

В связи с такими особенностями наземных пожаров на ВС, как скоротечность, высокая среднеобъёмная температура зоны горения, высокая средне поверхностная температура факела пламени, мощное тепловыделение и малое время сохранения условий выживаемости людей, находящихся внутри аварийного ВС.

Однако независимо от технических данных пожарных автомобилей тактические возможности пожарно-спасательных расчётов в основном зависят от их численного состава:

- со стволом РСК-50 на ровной "плоскости (земля, пол и т. п.) – 1 чел.
- работа с пенным стволом СВП и пеногенератором ГПС-600 – 2 чел.
- маневровая работа со стволом РС-70 (диаметр насадка 19 - 25 мм) 2–3 чел.
- работа с ручным стволом в сильно задымленных помещениях (пассажирских салонах) - 2-3чел.
- разведка в задымленном помещении – не менее 2 чел.
- спасание пострадавших из задымленного помещения– 2 чел.
- работа со стационарным лафетным- стволом пожарного автомобиля– 1чел.

Приведённые нормативы, не охватывают всех видов работ, которые приходится выполнять пожарно-спасательным расчётам на месте авиационного происшествия, но они дают определённое представление об уровне допустимой персональной нагрузки на личный состав при тушении пожаров на ВС и проведении спасательной операции.

**16.11. Боевое развёртывание.** Одним из основных действий на месте послеаварийного пожара является проведение боевого развёртывания.

Боевое развёртывание - это приведение имеющихся в наличии сил и средств в состояние готовности для выполнения боевой задачи на пожаре. Боевое развёртывание при наземных пожарах на ВС состоит из подготовки к боевому развёртыванию и полного развёртывания. Подготовка к боевому развёртыванию производится ещё в пути следования стартовых пожарно-спасательных расчётов к месту авиационного происшествия, а также по прибытии на пожар, происшедший на наземном объекте, и включает в себя: заполнение пожарных насосов водой и включение их в рабочее положение; занятие операторами позиции у лафетных стволов или (при пожаре внутри пассажирских салонов) присоединение магистральной рукавной линии с разветвлением к напорному патрубку насоса и развёртывание рабочих рукавных линий от разветвления; введение ручных пожарных стволов-распылителей внутрь аварийного ВС.

При боевом развёртывании пожарные автомобили должны устанавливаться таким образом, чтобы не мешать расстановке прибывающих позднее сил и средств, а также обеспечивать возможность манёвра и быстрого сосредоточения максимального числа сил и средств на решающем направлении.

В зависимости от обстановки, складывающейся на пожаре, для проникновения внутрь аварийного ВС могут применяться автотрапы, выдвижные лестницы, лестницы-штурмовки и лестницы-палки. Они должны устанавливаться таким образом, чтобы не оказаться в зоне пламени при распространении пожара или возникновении повторных воспламенений авиатоплива. Все эти средства переставляются на новую позицию только после того, как личный состав пожарно-спасательных подразделений, поднявшийся по ним, будет поставлен в известность об изменении путей эвакуации.

**16.12.Работа на пожаре.** Прекращение распространения огня и ликвидация пожара обеспечиваются быстрым выходом на позиции операторов и их умелыми действиями, бесперебойной подачей огнетушащих составов с интенсивностью, равной или превышающей расчётную, непрерывным взаимодействием между личным составом пожарно-спасательных подразделений и манёвренностью стволов. При пожарах внутри фюзеляжа ликвидация горения обеспечивается проникновением внутрь фюзеляжа и подачей огнетушащих составов непосредственно в зону горения, для чего применяются ручные комбинированные стволы-распылители.

Маневрирование стволом должно обеспечивать ликвидацию горения в разных плоскостях и направлениях, а также необходимую защиту личного состава пожарно-спасательных подразделений, пассажиров и членов экипажа при проведении аварийно-спасательных работ.

Решающим направлением боевых действий при тушении пожаров считается такое, на котором создаётся угроза взрыва, наиболее интенсивного распространения огня либо возникла опасность поражения людей и где работа личного состава пожарно-спасательных подразделений в данный момент может обеспечить успех в тушении пожара или в проведении аварийно-спасательных работ. В случае пожара разлитого вокруг аварийного ВС авиационного топлива решающим направлением являются защита фюзеляжа и тушение пожара в зонах, примыкающих непосредственно к планеру. При тушении пожара внутри фюзеляжа решающим направлением будет проникновение внутрь фюзеляжа, определение места зоны горения и тушение ее, осаждение дыма и высокотоксичных веществ, а также защита путей эвакуации и охлаждение обшивки фюзеляжа. Лишь только после сосредоточения необходимых сил и средств на решающем направлении вводятся силы и средства на других второстепенных направлениях.

Пожар считается локализованным, если распространение огня ограничено, обеспечены условия проведения аварийно-спасательных работ (безопасная эвакуация пассажиров и членов экипажа) и возможна ликвидация пожара имеющимися силами и средствами. Пожар считается ликвидированным, когда горение прекращено полностью во всём объёме (по всей площади) без повторных воспламенений.

Весь личный состав пожарно-спасательных подразделений, работающий на месте авиационного происшествия, независимо от того, возник пожар или

нет, должен снабжаться защитной одеждой: БОП, тепло отражательным костюмом, каской с защитным стеклом, рукавицами. При проведении аварийно-спасательных работ необходимо соблюдать меры по обеспечению безопасности эвакуируемых людей. При тушении пожара и проведении эвакуации людей личный состав пожарно-спасательных подразделений должен учитывать тактико-технические возможности пожарного вооружения, а также то, что спасаемые люди не имеют индивидуальных средств тепловой и газодымовой защиты.

Для защиты путей эвакуации и планера ВС могут применяться компактные и распылённые струи воды, водного раствора пенообразователя и воздушно-механической пены. При создании защитных пенных и водяных завес необходимо избегать попадания пены или воды на спасателей и спасаемых людей, поскольку при этом пена, налипшая на защитное стекло тепло отражательных костюмов и касок, затруднит ведение наблюдения, а при попадании в глаза может привести к их временному поражению. Смачивание одежды водой, водными растворами пенообразователей и воздушно-механической пеной низкой кратности может вызвать ожоги от пара, образующегося под действием тепла, излучаемого пламенем.

Если в процессе проведения спасательной операции нет возможности устранить источники воспламенения и существует угроза распространения пожара на открытые, но ещё не горящие топливные баки, то их защищают огнетушащими составами для предотвращения воспламенения или взрыва. Оптимальные вещества для этого - воздушно-механическая пена низкой кратности или водный раствор пенообразователя, подаваемый в виде распылённых струй.

Повреждённые топливопроводы, из которых истекают авиационные топлива, гидрожидкости или масла, надо перекрывать или сгибать таким образом, чтобы прекратилось их истечение и снизилась интенсивность горения.

Эвакуацию пассажиров и членов экипажа из аварийного ВС при отсутствии горения надо проводить в возможно минимальное время. Основное требование при проведении аварийно-спасательных работ - быстрая эвакуация людей из зон, находящихся под угрозой распространения пожара, взрыва или обрушения конструкций аварийного ВС.

### **16.13. Пожары внутри фюзеляжа.**

Пожары внутри отсеков ВС, в частности в пассажирских салонах и кабине, относятся к пожарам в замкнутом объёме. Основной горючей нагрузкой при таких пожарах являются декоративно – отделочные и конструкционные элементы интерьера, представляющие собой искусственные и натуральные материалы обивки и наполнения кресел, ковровые покрытия, электропроводка, пластмассовые изделия.

Для пожаров внутри фюзеляжа характерны небольшие размеры пожара, вызывающего высокую задымлённость помещения, относительно быстрое нарастание температуры в верхней части помещений и медленное – в зоне

пола. При установившемся горении (через 2-3 мин) среднее значение температуры в зоне потолка в 2-4 раза превышает температуру в зоне пола (среднеобъёмная температура 60°C, а через 4-5 минут от начала пожара температура в салонах достигла 150°C. Вместе с ростом температуры к 2-й минуте содержание отдельных компонентов достигло уровней, которые характеризуют условия, как предельно переносимые для людей, а к 3-й минуте от начала пожара их концентрации достигали значений, способных вызвать мгновенную смерть.

При прогорании обшивки пожар внутри фюзеляжа обычно усиливается вплоть до появления открытого пламени, и температура в верхней части салонов резко возрастает (до 900°C). Высокая температура может привести к расплавлению и загоранию сплавов магния, входящих в конструкцию некоторых типов пассажирских кресел, что затрудняет тушение пожара.

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

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

### **Тушение пожара внутри фюзеляжа ВС**

Тактика тушения пожаров внутри фюзеляжей ВС определяется следующими факторами:

- наличием или отсутствием людей на борту ВС;
- местом очага пожара, которым может быть в обитаемых помещениях (пассажирские салоны, кабины экипажа, бытовые помещения) или в необитаемых (багажные, грузовые и технические отсеки) помещениях.

В случае, если пожар внутри фюзеляжа возник при отсутствии на борту ВС людей, то действия личного состава должны быть направлены на скорейшую ликвидацию очагов горения с использованием максимального количества стволов.

В любом случае при тушении пожара внутри фюзеляжа на борт ВС должно подниматься не менее двух - трёх человек.

Весь личный состав, работающий на борту аварийного ВС, должен использовать индивидуальные средства защиты (теплозащитные костюмы и дыхательные аппараты). У входа в задымленные помещения: обязательно организуются посты безопасности, имеющие средства индивидуальной защиты. Пост безопасности обеспечивает поддержание связи с личным составом пожарно-спасательными расчётами, работающим в задымленных помещениях, при необходимости оказывает им немедленную помощь.

Эффективность тушения пожаров внутри фюзеляжа определяется правильным выбором огнетушащих составов и средств их подачи.

Установлено, что из применяемых для тушения пожаров ВС огнетушащих составов (вода, водный раствор пенообразователя, пена низкой

или средней кратности, углекислый газ, порошок) для тушения внутрифюзеляжных пожаров наиболее эффективно использование углекислого газа и воды, подаваемой в виде распыленных струй, а также водного раствора пенообразователя.

Минимально необходимые количества ОТС и производительность их подачи для тушения пожаров внутри фюзеляжа (таблица 16-1).

**Таблица.16-1**

Категория УТПЗ аэродрома	Пределы внутреннего объёма самолётов, м <sup>3</sup>	Количество		Производительность	
		Углекислый Газ, кг	Вода, л	Углекислый Газ, кг/с	Вода, л/с
1	0 – 50	40	200	0,7	3,4
2	0 – 50	40	200	0,7	3,4
3	0 – 50	40	200	0,7	3,4
4	50 – 120	175	600	2,9	10,0
5	120 – 150	215	720	3,6	12,0
6	150 – 250	360	1170	6,0	19,5
7	250 – 300	420	1410	7,0	23,5
8	300 – 450	640	2130	10,7	35,5
9	450 - 550	820	2800	13,7	46,7

Фюзеляж современных пассажирских ВС имеет обтекаемую, вытянутую в длину форму и поэтому пассажирские салоны представляют собой цилиндр, положенный горизонтально и имеющий сравнительно большой внутренний объем. При пожаре вдоль пассажирских салонов возникает своеобразная тяга, за счёт которой создаются продольные воздушные потоки и происходят приток кислорода к зоне горения и удаление из неё продуктов горения.

#### **16.14. Пожары ВС в разлитом авиатопливе.**

Этот вид пожара на ВС связан с возможностью разлива авиатоплива, являющегося основным горючим материалом, вокруг аварийного ВС на большой площади, достигающей сотен и тысяч квадратных метров. При этом, в зависимости от характера разрушения топливной системы, положения ВС и рельефа поверхности разливы топлива по отношению к планеру ВС могут быть односторонними и двусторонними. Наибольшую опасность и сложность для тушения и спасения, терпящих бедствие, представляет двусторонний пожар разлитого авиатоплива.

В этих экспериментах для заданных интервалов времени фиксировались координаты фронта пламени. Затем определялось время распространения пламени по всей площади, и рассчитывалась средняя линейная скорость распространения горения по авиатопливу, которая составила 0,25-0,31 м/с.

После охвата пламенем конструкции ВС (3-я стадия) наступает стадия квазистационарного горения (4-я стадия). Термин «квазистационарное горение» означает, что основные характеристики пожара (площадь, массовая скорость выгорания ГЖ (горючая жидкость), температура в объёме пламени, интенсивность тепловыделения) можно считать постоянными во времени. Продолжительность этой стадии зависит от количества пролитого топлива. Эксперименты показали, что авиакеросин, разлитый слоем 1,0-1,5см, горит с максимальной интенсивностью (судя по плотности теплового потока от пламени) в течение 3-3,5мин.

Под воздействием мощного теплового потока происходит интенсивный прогрев конструкции ВС, появляются деформации и разрушения элементов ВС. С появлением сквозных прогаров кабины начинается следующая (5-я) стадия пожара, включающая горение конструкционных и изоляционных материалов. В условиях проводившихся экспериментов, когда отсутствовали серьёзные повреждения фюзеляжа (кроме небольших отверстий, выполненных для установки термопар и отбора проб газовой среды из салонов), обшивка и изоляционные материалы прогорели через 5 мин от начала опыта. При наличии разломов фюзеляжа эта стадия начинается раньше – через 3,0-3,5 мин. Вскоре начинается горение декоративно-отделочных материалов и предметов интерьера, может произойти общее воспламенение («вспышка») пиролизических газов в объёме. На этой 6-ой стадии пожара среднеобъёмная температура в отсеках ВС и концентрация токсичных газов (продукт пиролиза и горения материалов) достигают максимальных значений.

Согласно требованиям международной организации гражданской авиации, за расчётный параметр принимается площадь практической критической зоны, которая связана с линейными размерами самолёта следующими соотношениями:

$$S_{\Pi}^{KP} = 0,7l(12+d) \text{ нпу } l \leq 10 \text{ м}; \quad S_{\Pi}^{KP} = 0,7l(30+d) \text{ нпу } l > 10 \text{ м};$$

Где  $L$  – длина самолёта, м;  $d$  – диаметр фюзеляжа, м.

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

Пожар разлитого топлива, воздействуя на топливные баки, приводит к дополнительному их разрушению и усилению горения, связанному с истеканием топлива.

В ряде случаев пожар разлитого топлива может вызвать взрывы топливных баков ВС.

Наибольшую опасность для пассажиров и членов экипажа представляют взрывы фюзеляжных топливных баков, которые могут сопровождаться выбросом топлива и факела внутрь пассажирских салонов. Взрывы фюзеляжных баков, заполненных нейтральным газом (СО, азот), при пожаре ВС практически исключаются.

Взрывы мягких крыльевых баков носят локальный характер, и, по результатам специальных испытаний, не сопряжены с разбросом частей конструкции ВС и разбрызгиванием топлива. Опасность в этом случае представляет сопровождающее взрыв последующее усиление пожара за счёт вытекания топлива в зону горения.

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

Взрывы крыльевых топливных баков при пожаре разлитого топлива возможны не менее чем через 60с после начала горения.

Вывод: При этом возможно:

- большие (более 1000м<sup>2</sup>) разлива;
- трудность в эвакуации;
- взрывы топливных баков и выброс топлива;
- разброс конструкций;
- высокая температура;
- взрывы амортизационных стоек;
- воспламенение магниевых сплавов;
- распространением горения на корпус самолёта.

#### **Тушение пожара разлитого авиатоплива.**

Действия СПАСОП при тушении пожара, разлитого авиатоплива под ВС должны включать:

#### **Проведение разведки пожара.**

Разведка пожара должна начинаться ещё при движении аэродромных пожарных автомобилей к месту происшествия. При этом определяются следующие основные факторы:

- место и характер очага пожара (односторонний или двусторонний), размер пожара, направление распространения огня, место наибольшей угрозы пожара для фюзеляжа ВС, а также метеоусловия (наличие осадков, сила и направление ветра) и их возможное влияние на развитие пожара и его тушение.

Проведение разведки позволяет грамотно оценить обстановку, принять правильное решение по распределению имеющихся сил и средств для тушения пожара.

Пожарная опасность авиатоплив, применяемых в ГА, дана в табл. 16.3. Факельное горение разлитого на грунте (бетоне) авиатоплива в зависимости от типа ВС может происходить на громадных площадях. Возникшее при этом пламя может достигать высоты до 15м. Из этого следует что, хотя расчёты сил и средств на тушение пожаров разлитого авиатоплива ведутся по площадям возможного разлива топлива, процесс горения в данном случае является объёмным. Среднее значение высоты пламени при проведении расчётов можно принять равным 8м. Усреднённые вероятные значения объёмов зон

горения в зависимости от, категории ВС приведены в таблице 16-2.

**Таблица 16-2**

Топливо	Температура вспышки °С	Плотность кг/м <sup>3</sup>	Низшая теплота сгорания	Температурные пределы взрываемости °С		Температура самовоспламенения °С	Температура кипения °С	Скорость выгорания		Скорость распространения пламени по поверхности топлива м/с
				Низкая	Верхний			Массовая г/(м <sup>2</sup> -с)	Линейная мм/мин	
ТС-1	+28	775,0	42,91	+17	+59	+218	150–280	48	3,6	1,2–1,4

Размеры очага пожара разлитого авиатоплива можно приближённо определить, если знать, что между площадью горения и высотой пламени имеется определённая зависимость. Ниже представлены значения высоты пламени и соответствующие этим значениям площадь горения авиатоплива показано в таблице 16.3.

**Таблица 16.3**

<b>Высота пламени, м</b>	6-10	9-14	13-18	20-28	30-40	40-50
<b>Площадь горения, м<sup>2</sup></b>	40-50	80-120	180-220	450-550	950-1100	1400-1500

### **16.15. Тушение пожаров силовой установки.**

Основные причины загорания и пожаров силовых установок - избыток подачи авиатоплива, неисправность системы зажигания, разрыв топливопроводов, отрыв лопаток турбины и ряд других. Развитие загораний и пожаров характеризуется быстрым ростом температуры внутри подкапотного пространства с последующим прогаром противопожарных титановых перегородок и переходом огня по внутренней части крыла к топливным бакам. Разливающееся топливо образует объёмный пожар и создаёт возможность перехода пламени на плоскость крыла и обшивку фюзеляжа по наружной поверхности этих конструктивных элементов. Наиболее интенсивно развиваются пожары при отрыве лопаток турбины силовой установки, так как это зачастую приводит к значительному разрушению топливопроводов и топливных баков. В данной ситуации изливающееся горящее авиатопливо может стекать как под силовую установку, так и под фюзеляж ВС, увеличивая размеры и интенсивность пожара. Затяжные пожары силовых установок приводят к прогарам капотов установок и практически выводят последние из строя. Помимо этого, такие пожары за счёт значительного уровня теплопередачи могут вызвать, прогрев конструктивных ограждающих и несущих элементов крыла или пилонов, что приведёт к потере ими несущей или ограждающей способности с последующим их обрушением и дальнейшим

увеличением площади (объёма) пожара.

Большое влияние на проведение боевого развёртывания пожарно-спасательных подразделений имеют конструктивные особенности различных ВС, в данном случае место расположения их силовых установок. Силовые установки могут монтироваться в гондолах, крепящихся на консольных частях крыла, и отделяться от его внутренней полости противопожарными перегородками из титановых сплавов. В последнее время приняты в эксплуатацию пассажирские самолёты с Т - образной формой стабилизатора и хвостовым расположением силовых установок. Подобное их расположение, особенно в сочетании с вертикальным стабилизатором, представляет определённые трудности при тушении данного вида пожара. Одной из них является исключение возможности полного ввода пожарно-технического вооружения в силовую установку и подачи огнетушащего состава непосредственно в зону горения. Другая проблема возникает из-за высоты расположения силовых установок над уровнем земли. Эта проблема особенно очевидна для силовых установок самолётов Боинг 777–200, Ил–76, и др., так как в данном случае для подачи огнетушащего состава в зону горения требуется применение лестниц, трапов, подъёмников, специальных платформ, шестов и т. п.

Для тушения пожаров силовых установок могут применяться твердая и газообразная двуокись углерода, воздушно-механические пены низкой кратности, огнетушащие порошковые составы. Все эти огнетушащие составы должны подаваться непосредственно в зону горения, для чего используются сопла и воздухозаборники силовых установок, а также прогары в их капотах.

С целью сохранения конструктивных элементов силовой установки в первую очередь должны применяться твёрдая и газообразная двуокись углерода, как наносящая наименьший ущерб конструктивным элементам силовой установки, при отсутствии названных огнетушащих составов или невозможности их применения следует применять воздушно-механическую пену низкой кратности и в случае горения магниевых сплавов-порошковый состав. При использовании воздушно-механической пены низкой кратности её подачу в зону горения необходимо продолжать после ликвидации горения ещё в течение 2-3мин, чтобы охладить потушенное авиатопливо и конструктивные элементы силовой установки и предотвратить повторное воспламенение авиатоплива, которое может возникнуть в результате его контакта с прогретыми конструктивными элементами силовой установки.

Одновременно с применением средств объёмного тушения, подаваемых внутрь силовой установки, необходимо охлаждать капот этой установки и прилегающие к ней конструктивные элементы ВС (крыло, пилоны) с интенсивностью подачи охлаждающего состава не менее  $0,08\text{л}/(\text{м}^2\cdot\text{с})$ . Охлаждение можно проводить распылёнными струями воды или водного раствора пенообразователя, подаваемыми через ручные стволы РСК-50 и РС-70, а также компактными и распылёнными струями воды или воздушно-механической пены низкой кратности, подаваемыми через лафетные стволы

пожарных автомобилей.

При тушении пожаров силовых установок, сопровождающихся истечением горящего авиатоплива, образующего внизу дополнительный очаг пожара, при наличии достаточных сил и средств одновременно тушат топливо, горящее на грунте, истекающие горящие струи топлива (снизу-вверх) и зону горения внутри силовой установки. Если одновременное тушение всех зон горения невозможно, то огнетушащий состав первоначально подают на разлитое внизу авиатопливо, затем снизу-вверх по струе истекающего горящего авиатоплива и на завершающей стадии тушения - в сопло горячей силовой установки.

Наиболее эффективен при тушении пожара силовой установки с истечением горящего авиатоплива комбинированный способ тушения. При этом способе пламя с авиатоплива, горящего на грунте и истекающего из силовой установки, сбивают струёй порошкового огнетушащего состава и сразу же вслед за этим прогретый объем воздуха, окружающий истекающее авиатопливо, охлаждают струями воздушно-механической пены или распыленными струями воды. Для тушения зоны горения внутри силовой установки используют твёрдую двуокись углерода.

В каждом конкретном случае выбор огнетушащего состава производится руководителем тушения пожара исходя из условий его развития. При этом основной задачей пожарно-спасательных подразделений должна быть быстрая локализация пожара с последующей его ликвидацией в наикратчайший срок с причинением минимально возможного ущерба.

Инертные газы и в меньшей степени СЖБ и фреоны могут обеспечить локализацию и тушение пожара в отсеках, где находится силовая установка, без каких-либо повреждений и загрязнений узлов и вспомогательных систем. Они наиболее эффективны при пожарах, связанных с загоранием авиатоплива и электрооборудования. При соответствующих интенсивности подачи огнетушащего состава и способе подачи, отвечающем создавшейся обстановке, эти огнетушащие составы являются наиболее подходящими веществами для тушения пожаров силовых установок. Если пожар усилился до такой степени, что возникла опасность для соседних конструкций ВС, то могут применяться и другие огнетушащие составы. При этом стремление избежать дополнительного ущерба, наносимого силовой установке применённым огнетушащим составом, должно быть подчинено необходимости ликвидации усиливающегося пожара. В случае применения составов углекислотные, фреонов, воздушно-механической пены низкой кратности и порошковых составов после ликвидации горения необходимо информировать эксплуатанта ВС о типе применённых огнетушащих составов для принятия мер по защите конструктивных узлов силовой установки аварийного ВС.

При проведении тушения пожаров и загораний силовых установок ВС личный состав пожарно-спасательных подразделений должен соблюдать основные требования техники безопасности. Горящую работающую силовую

установку надо немедленно выключить. Если это не удаётся сделать, то операторы, находящиеся на одном уровне с осью силовой установки, не должны приближаться к ней ближе 10 м со стороны всасывающего отверстия и 50 м со стороны сопла. В любой обстановке подходить к силовой установке при её горении следует сбоку. Нельзя вставать снизу горячей силовой установки ввиду возможного истечения горящего авиатоплива и расплавленных магниевых и других сплавов, а также возможного обрушения силовой установки или крыла из-за потери несущей способности их конструктивных элементов.

#### **16.16. Тушение пожара на двигателе ВС**

Тушение пожара на двигателе ВС с использованием ПА производится пеной низкой кратности, подаваемой внутрь мотогондолы с помощью стволапробойника одновременно с прокладкой рукавной линии и пробиванием обшивки мотогондолы, производится охлаждение внешней обшивки мотогондолы, пилона, прилегающих участков фюзеляжа или крыла. Вследствие ограниченных запасов воды и пенообразователя, охлаждение с помощью лафетного ствола проводится до прокладки второй рукавной линии, после чего охлаждение производить из ручных стволов.

Топливо, истекающее из мотогондолы двигателя на землю, тушится пеной низкой и средней кратности, подаваемой из лафетного ствола или по рукавным линиям стволом СВП.

#### **16.17. Тушение пожаров шасси.**

Пожары шасси в процентном отношении составляют незначительную величину. Основные причины данного вида пожаров следующие: неисправность шасси; резкое торможение при недостаточной длине взлётной/посадочной полосы или ошибке экипажа в технике пилотирования; разрушение тележки шасси при посадке или взлёте ВС; авиационное происшествие, связанное со значительным разрушением конструкции.

Основными горючими веществами при пожарах шасси являются следующие материалы: гидрожидкость, резина пневматиков, конструкционные магниевые сплавы тележки шасси.

Один из наиболее часто встречающихся пожаров при разрушении гидросистемы шасси - горение вытекающей гидросмеси, представляющей собой горючую жидкость, имеющую температуру вспышки паров 92°C. При загорании данной жидкости возникает пламя, имеющее среднеповерхностную температуру около 1200°C и обладающее высоким уровнем теплового излучения. В результате теплового воздействия пламени горячей гидрожидкости резина пневматиков размягчается, расплавляется, испаряется, пары резины перемешиваются с воздухом и загораются. При горении резины одновременно с её размягчением и потерей прочности происходит прогрев сжатого воздуха в пневматиках колёс, в связи с чем возможен их разрыв, носящий взрывной характер. В случае продолжительного свободного горения гидрожидкости и резины возможно загорание конструкционных магниевых сплавов тележки шасси. Это происходит потому, что температура

воспламенения магниевых сплавов ( $\sim 660^{\circ}\text{C}$ ) почти в 2 раза ниже температуры пламени гидрожидкости и резины. Установлено, что минимальное время загорания конструкционных магниевых сплавов зависит от характера источника воспламенения и может составлять от 1 до 6 мин. При пожарах шасси, когда источником воспламенения являются горящие гидрожидкость, резина пневматиков или топливо ТС-1 при незначительных площадях его разлива, загорание магниевых сплавов может происходить через 5 мин и более.

Пожары шасси опасны тем, что пламя при горении гидрожидкости и резины непосредственно воздействует на алюминиевые сплавы крыла и обшивки ВС, так как шасси самолётов располагаются либо под крылом, либо под фюзеляжем. Основные алюминиевые сплавы крыла и обшивки ВС имеют малую критическую температуру (около  $250^{\circ}\text{C}$ ) и низкую температуру плавления ( $520^{\circ}\text{C}$ ), в связи с чем при возникновении горения гидрожидкости и резины могут наступить потеря или падение механической прочности этих сплавов и их быстрое разрушение. Поскольку в крыльях и центроплане самолётов располагаются топливные баки, то разрушение их конструкции приводит к резкому увеличению размеров пожара и усилению его интенсивности.

Ввиду высокой температуры реакции ( $\sim 3000^{\circ}\text{C}$ ) зона горения магниевых сплавов выделяется ярко светящимся пятном на фоне «низкотемпературного» пламени других веществ и материалов. В связи со столь высокой температурой горящие участки проплавляются и тепло может попасть внутрь защищаемого конструкцией пространства, что вызовет новые очаги пожара. При загорании магниевых сплавов в одном месте происходят постепенное плавление и загорание граничных участков, в связи с чем площадь горения увеличивается до тех пор, пока горением не будет охвачена вся поверхность загоревшейся конструкции.

В начальной стадии загорания или пожара шасси зона горения может быть ограничена одной тележкой шасси, тушение которой не представляет тактической трудности, поскольку горящие гидрожидкость, и резина пневматиков до воспламенения магниевых сплавов быстро и эффективно тушатся распыленными струями водного раствора пенообразователя и воздушно-механической пены низкой кратности, подаваемыми через ручные или лафетные стволы.

Поскольку для воспламенения магниевых сплавов в данных условиях требуется, как правило, не менее 5 мин, а нормативное время прибытия пожарно-спасательных расчётов Международного аэропорта к месту авиационного происшествия не более 3 мин, то даже в случае воспламенения сплавов зона их горения будет весьма ограничена. Для тушения этих пожаров в настоящее время используется 4-6%-ный водный раствор пенообразователя, который подаётся через стволы РС-70 со свёрнутыми насадками при давлении, создаваемом насосом пожарного автомобиля 0,15-0,2 МПа. При данном способе тушения возможны выбросы расплавленных капель металла

диаметром 6-8мм на расстояния до 10м. Это разбрызгивание происходит в результате разложения воды под действием высокого теплового потока, выделяемого зоной горения магниевых сплавов, на водород и кислород. Под действием этого же теплового потока водород и кислород, образующие горючую смесь, вновь реагируют между собой со взрывом, в результате чего под действием давления, развиваемого взрывом, капли магниевого сплава разлетаются в разные стороны. Разлетающиеся капли расплава могут попасть на сгораемые материалы и из-за своего высокого теплосодержания послужить причиной возникновения новых очагов пожара.

Способ тушения горящих магниевых сплавов водными растворами пенообразователей не является кардинальным решением данной проблемы, на вооружении имеются порошковые средства тушения ОП-250. При комбинированном способе тушения непосредственно зона горения магниевых сплавов сначала накрывается слоем порошка К-30, который подаётся мягкой струёй при давлении на стволе 0,15-0,2МПа и покрывает зону горения сплава слоем толщиной 15-20мм. Поскольку в зоне горения создаётся высокая температура, то на горящем металле образуется кипящая корка, состоящая из расплава магния и огнетушащего порошка. Температура под этой коркой снижается медленно, и долгое время сохраняется опасность повторного воспламенения магниевого сплава при её разрушении. Для исключения возможности повторных воспламенений магниевых сплавов сразу же за подачей порошкового состава и образованием корки зона горения охлаждается распылёнными струями воды или водного раствора пенообразователя. В результате охлаждения образуется плотная аморфная корка, покрывающая всю зону горения или горящую конструкцию, содержащую магний, и препятствующая его повторному воспламенению и горению. Время тушения при этом способе составляет около 1,5мин, отсутствует выброс разогретых капель расплава.

При проведении аварийно-спасательных работ при авиационном происшествии необходимо помнить о том, что нагревание колёс и пневматиков представляет собой потенциальную угрозу их разрыва. Поэтому важно делать различие между горящими и горячими шасси. Горячие, но не горящие, тормозные устройства должны остывать сами по себе без применения охлаждающих огнетушащих составов, так как при быстром охлаждении, особенно какой-либо отдельной зоны колеса, пневматик его может разрушиться с разлётом частей (кусков), носящим взрывной характер. Для охлаждения можно применять распылённые струи воды, подавая их короткими импульсами продолжительностью 5-10сек. через каждые 30сек. При ликвидации горения подача охлаждающих составов должна быть сразу же прекращена и последующее охлаждение разогретой конструкции должно происходить само собой.

Применять для тушения и охлаждения шасси твёрдую двуокись углерода не рекомендуется по трём основным причинам:

– она вызывает значительное местное охлаждение пневматиков, что приводит

к температурным структурным изменениям строения резины, резкому возрастанию давления воздуха внутри пневматика и, как следствие, к его разрыву, носящему взрывной характер;

– резкое местное охлаждение металлических деталей и узлов стойки и колёс шасси приводит к их неравномерной деформации и выходу из строя.

При попадании двуокиси углерода на горящие магниевые сплавы между ними происходит химическая реакция, усиливающая горение за счёт термического разложения двуокиси углерода.

При тушении горящего шасси личный состав пожарно-спасательных подразделений должен выполнять требования техники безопасности и приближаться к колёсам только спереди или сзади, но никогда сбоку параллельно осям колёс.

Помимо опасности разрыва пневматикой колёс шасси существует опасность складывания стойки шасси и обрушения ВС, поэтому личный состав не должен также находиться под крылом аварийного ВС.

#### **16.18. Соблюдение техники безопасности при тушении пожаров и проведения аварийно-спасательных работ.**

При тушении пожара и проведении аварийно-спасательных работ, личный состав СПАСОП обязан использовать теплоотражательные и теплозащитные костюмы, а при работе внутри фюзеляжа для защиты дыхания АСВ.

Не следует избирать позиции для тушения под двигателями и плоскостями ВС и в других местах, где существует опасность попадания на людей истекающего авиатоплива и расплавленного металла.

Тушить основные очаги пожара огнетушащими составами, подаваемыми только из лафетных стволов ПА не ближе 30мет от крыла.

Одновременно с тушением пожара необходимо охлаждать крыльевые топливные баки.

Эвакуировать пассажиров и членов экипажа по возможности со стороны фюзеляжа, подвергающейся наименьшей опасности взрыва и пожара.

Необходимо помнить, что при тушении пожара на магниевых сплавах ВС возможны разбрызгивания расплавленного металла до 8мет.

При тушении шасси ВС приближаться к колёсам для их тушения только спереди или сзади.

При тушении пожара в салонах ВС входить можно не менее 2–х чел. с обязательной страховкой снаружи для оказания экстренной помощи работающим внутри ВС.

Оказание мед. помощи, пострадавшим при АП ВС обеспечивается силами и средствами МЦ аэропорта, при необходимости с привлечением местных лечебных учреждений.

#### **16.19. Тушение пожара при ожидаемой посадка ВС.**

При ожидаемой аварийной посадке ВС пожарно-спасательные расчёты занимают, заранее намеченные исходные позиции на лётном поле (согласно Аварийного плана Международного аэропорта). При приземлении самолёта все

аэродромные пожарные автомобили следуют к предполагаемому месту его остановки.

Движение ПА к месту остановки аварийного ВС, после его касания ВПП, начинается, как правило, по команде НПК. В случаях аварийной ситуации на ВС, связанной с пожаром на борту, взрывом или угрозой взрыва ВС, посадкой с отказавшими шасси движение ПА, начинается немедленно (о процессе пробега ВС) без команды руководителя тушения. Движение ПА к месту остановки ВС производится немедленно и в случае, если после касания ВС ВПП происходит разрушение конструкции ВС, взрыв, пожар, выкатывание за пределы ВПП. При движении ПА должно обеспечиваться безопасное расстояние (80÷100 м) до ВС в процессе его пробега.

В случае, если при приземлении возникает пожар ВС, личный состав СПАСОП (АСС) и военизированной пожарной части МВД Туркменистана принимает все необходимые меры к его ликвидации.

#### **16.20. Эвакуация людей при пожаре на ВС.**

Очевидно, что присутствие людей на борту при пожаре выдвигает особые требования к тактике и скорости его тушения. Специальными исследованиями, проведенными в натуральных условиях на списанных самолётах гражданской авиации, установлено, что условия выживания на борту при развивающемся наружном пожаре разлитого топлива сохраняются несколько минут. Поэтому определяющими факторами для спасения людей являются прибытие и время локализации пожара, а также выбор тактики действий.

Спасание людей, находящихся на горящем ВС.

Наряду с тушением пожара на ВС, спасание авиапассажиров и членов экипажей обеспечивается их своевременной эвакуацией из ВС, оказанием, пострадавшим первой медицинской помощи.

При проведении эвакуации необходимо:

- начинать эвакуацию при первой появившейся возможности, используя для этого максимальное количество выходов из ВС, включая и разломы фюзеляжей ВС;
- при заклинивании дверей и люков использовать ручной инструмент (ломы, топоры), а также прорезать эвакуационные отверстия бензиновой пилой;
- привлекать к оказанию помощи при эвакуации всех здоровых людей;
- для спуска пассажиров из ВС использовать все бортовое эвакуационное оборудование и пожарные трап–лестницы;
- пассажиров выносить и спускать из ВС, соблюдая меры предосторожности, чтобы не усугублять имеющиеся у них повреждения;
- укладывать пострадавших на щиты и брезент, защищая при непогоде брезентовым навесом;
- размещать пострадавших на расстоянии не ближе 100 м от аварийного ВС;
- тщательно осмотреть все доступные помещения ВС, убедиться в отсутствии пассажиров и членов экипажа на борту показана в таблица 16-4.

**Таблица 16-4**

№	Факторы, характеризующие АС		
	Положение и состояние фюзеляжа	Характер пожара на ВС	Состояние пассажиров на аварийном ВС
1	Находится на полностью выпущенном шасси, повреждений не имеет	Имеет место пожар на двигателе	Все пассажиры способны к самостоятельной эвакуации
2	Находится на полностью выпущенных шасси, повреждений не имеет	Имеет место загорания органов приземления	Все пассажиры способны к самостоятельной эвакуации
3	Находится на полностью выпущенном шасси, повреждений не имеет	Имеет место пожар малой интенсивности внутри фюзеляжа	Все пассажиры способны к самостоятельной эвакуации
4	Находится на полностью выпущенном шасси, повреждений не имеет	Пожар разлитого под ВС при заправке авиатоплива	Все пассажиры способны к самостоятельной эвакуации
5	Фюзеляж находится на не полностью выпущенном шасси, имеет повреждения	Пожар разлитого под фюзеляжем авиатоплива	Часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению
6	Фюзеляж находится на не полностью выпущенном шасси, имеет повреждения	Пожар разлитого под фюзеляжем авиатоплива и загорание внутри фюзеляжа	Часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению
7	Фюзеляж находится на земле, имеет повреждения	Пожар разлитого авиатоплива	Часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению
8	Фюзеляж находится на земле, имеет повреждения	Пожар разлитого авиатоплива и пожар внутри фюзеляжа	Часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению
9	Фюзеляж находится на земле, имеет значительные повреждения	Пожар разлитого авиатоплива и пожар внутри фюзеляжа	Большая часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению
10	Фюзеляж перевернут, имеет значительные повреждения	Пожар разлитого авиатоплива и пожар внутри фюзеляжа	Большая часть пассажиров не способна к самостоятельному передвижению

Относительная скорость эвакуации пассажиров и членов экипажа через двери, люки и форточки.

Максимальное количество людей, которые могут покинуть самолёт за 2мин через каждый из выходов, находящихся на уровне суши (воды), следующее:

– через дверной проем (0,61 x 1,22 м) 85 чел.;

- через дверной проем (0,51 x 1,12 м) 55 чел.;
- через люк над крылом (0,51 x 0,91 м) 25 чел.;
- через люк над крылом (0, x 0,70 м) 12–15 чел.

Время, потребное для выхода одного члена экипажа через форточку кабины пилотов и аварийный люк в верхней части фюзеляжа самолёта (при помощи спасательного каната), составляет 25-30сек.

Время установки и приведения надувного аварийного трапа в рабочее положение составляет 40-50сек, из них 20-25сек требуется для заполнения трапа углекислым газом.

Время установки и приведения аварийно-спасательного матерчатого желоба в рабочее положение составляет 50-60сек, в том числе спуск по канату желоба двух человек на землю для страховки пассажиров при спуске составляет 15-20сек.

#### **16.21. Меры безопасности при тушении пожаров на ВС.**

Организация, тушение пожаров и проведение аварийно-спасательных работ штатными расчётами АСК должны осуществляться таким образом, чтобы избежать:

- поражение людей воздействием опасных факторов пожара (высокая температура, дым, токсичные продукты горения, разрушение конструкций ВС);
- травмирование личного состава при работе на пожарно-спасательной технике, подъёме на высоту;
- возможной опасности для окружающих лиц, участвующих в спасательных работах.

Своевременное выведение от уничтожения огнём пожарной техники.

Боевое развёртывание.

При боевом развёртывании запрещается:

- входить в задымленный салон ВС без АСВ и страховки;
- переносить спец. Инструмент режущими и колющими поверхностями вперёд;
- водитель подаёт ОТС по команде начальника расчёта пожарной машины.

#### **16.22. Тактика аварийно-спасательных операций и требования к соответствующему оборудованию**

Тактика аварийно-спасательных операций. Прежде чем конкретно указывать тактику и оборудование, которые следует применять при аварийно-спасательных операциях, следующих за авиационным происшествием, сначала необходимо определить задачи, которые необходимо выполнить. Во-первых, под термином "аварийно-спасательный" необходимо подразумевать защиту эвакуационных выходов, через которые будут следовать пассажиры, оказавшиеся в состоянии покинуть ВС. К мерам, предпринимаемым за пределами ВС, могут относиться следующие: тушение пожара, создание защитного слоя на участках, которые залиты топливом и которые располагаются вблизи ВС, оказание помощи для обеспечения эффективного использования аварийно-эвакуационного оборудования, разворачиваемого на

борту ВС, и организация освещения там, где это может ускорить эвакуацию пассажиров и их сбор в безопасном месте. Очевидно, что в этот период времени проникновение на борт ВС не следует осуществлять, используя один из выходов, через который осуществляется эвакуация лиц, находящихся на борту ВС. Очевидно также и то, что эвакуация с борта ВС и проведение любых операций внутри ВС не могут быть проведены с надлежащей эффективностью при наличии пожара, создающего угрозу пассажирам и спасателям. В то время как спасение всех находящихся на борту может рассматриваться в качестве основной цели, общее требование направлено на создание условий, при которых возможно выживание и проведение аварийно-спасательных операций. По этой причине первостепенное значение, видимо, следует уделить тушению пожара, которое предшествовало бы спасению кого-либо из находящихся на борту, поскольку, если не удастся подавить пожар или устранить опасность, создаваемую горением разлитого топлива, может быть затруднено спасение находящихся на борту людей.

Во-вторых, спасение лиц, которые не могут самостоятельно покинуть ВС, может оказаться трудной и требующей длительного времени задачей, для выполнения которой будет необходимо использовать такое оборудование и персонал, основная задача которых не связана с проведением аварийно-спасательных и противопожарных операций. Основные спасательные подразделения могут получить поддержку медицинского персонала, технического персонала эксплуатантов ВС и аварийных служб, которые базируются за пределами аэропорта и прибывают по вызову на место авиационных происшествий. На этом этапе соблюдение мер противопожарной безопасности как внутри ВС, так и за его пределами является обязательным, для чего может потребоваться периодическое восстановление пенного покрывала в любой зоне, где имеется разлитое топливо. Помимо этого, может потребоваться подача воздуха внутрь ВС для создания атмосферы, обеспечивающей условия для дыхания, и для локальной противопожарной защиты при проведении спасательных операций с применением ручного и механического инструмента. Вся деятельность, осуществляемая в этой зоне, должна координироваться с помощью безопасной и эффективной системы связи, которая обеспечивала бы эффективную работу всех участвующих в операции, оказание им поддержки с применением всех имеющихся средств и эвакуацию пострадавших в авиационном происшествии в безопасное место в кратчайшее время.

Из вышесказанного следует, что аварийно-спасательные и противопожарные операции (что включает в себя защиту от огня и обеспечение противопожарной безопасности) следует рассматривать в совокупности, и даже при таких авиационных происшествиях, когда на начальном этапе пожар не возникает, нельзя забывать о том, что он может возникнуть неожиданно и причинить большой ущерб. Нанесение в качестве меры предосторожности на залитые топливом участки пенного покрывала является первоочередной задачей средств, которые первыми прибывают на

место происшествия, несмотря на одновременное наличие задач по оказанию помощи эвакуирующимся пассажирам. Помимо этого, при открывании дверей и окон ВС в целях проникновения или эвакуации необходимо предусмотреть защиту от вторжения огня и меры по обеспечению эвакуационных выходов на случай неожиданного возгорания. С учётом этого требования целесообразно рассмотреть вопрос о том, чем должны быть оснащены пожарно-спасательные транспортные средства, которые первыми придут на место авиационного происшествия.

Основное требование касается количества высокоэффективных огнегасящих химических веществ, и из всей используемой в настоящее время номенклатуры пен, сухих химических порошков и галогенизированных углеводородов пена является наиболее приемлемым веществом. Она обладает способностью сбивать пламя и обеспечивать известную стабильность подавления огня, которая недоступна сухим или галоидным химическим веществам. В аэропортах категорий по УТПЗ 1 и 2 пена может содержаться в контейнерах высокого давления в виде заранее подготовленного раствора, и она может разбрызгиваться от воздействия соответствующего газа, находящегося под давлением, что исключает необходимость установки насоса, который утяжеляет и усложняет конструкцию. Система может быть спроектирована таким образом, что подача вещества осуществляется через напорный шланг небольшого диаметра, на конце которого устанавливаются сифонные пенообразующие патрубки, обеспечивающие подачу сплошной/мелкораспыленной струёй, причём полный расход обеспечивается в течение одной минуты. Численность боевого расчёта, прибывающего первым транспортным средством должна быть достаточной для приведения в действие противопожарного оборудования и для оказания помощи у аварийных трапов или других выходов, если эвакуация уже началась. С прибытием других транспортных средств боевой расчёт первого средства может быть использован для оказания помощи при выполнении других задач, в зависимости от потребности сложившейся обстановки, и имеющийся опыт свидетельствует о том, что после подавления основного пожара или обеспечения безопасности в критической зоне, окружающей ту часть ВС, где имеются пассажиры, необходимо выполнить три основные задачи. К ним относятся:

- проникновение внутрь спасательных команд, состоящих, как правило, из двух-трёх человек, с целью помочь пассажирам покинуть ВС. Для каждой аварийной ситуации характерны свои проблемы. Члены спасательной команды должны быть обучены и уметь действовать самостоятельно и сообща. Они должны быть оснащены оборудованием, позволяющим освобождать людей, которые не могут этого сделать самостоятельно, оказывать первую помощь, если это необходимо, до того, как человек, получивший повреждения, будет эвакуирован, например при сильном кровотечении, и выполнять всю свою работу, обращая надлежащее внимание на сохранение вещественных доказательств, которые могут

оказаться важными в любом проводимом после происшествия расследовании. Возможно, что на начальном этапе спасательной операции потребуется оборудование для защиты дыхания. Важно также предусмотреть наличие оборудования связи, и желательно, чтобы оно имело малые габариты;

- передача на борт ВС противопожарного оборудования, способного тушить или охлаждать материалы обивки и кабинного оборудования, которые также могут загореться. Было установлено, что оборудование для разбрызгивания воды является наиболее эффективным средством выполнения подобной задачи; и
- передача на борт ВС осветительного и вентиляционного оборудования.

Порядок, в котором указаны эти три задачи, не отражает степень их первоочерёдности, и, если внутри ВС имеется пожар, важно подавить его до начала какой-либо другой операции. Аналогично этому, если нет пожара, но от воздействия остаточной теплоты происходит тление обивочных и отделочных материалов, это тление необходимо остановить путём разбрызгивания воды и, используя естественную или искусственную вентиляцию, следует создать нормальные условия для дыхания.

Вентиляция после происшествия. При происшествиях с ВС, когда пожар был локализован или потушен, внутренние отсеки ВС могут быть наполнены дымом или продуктами разложения уплотнительных, изоляционных, отделочных или обивочных материалов. Важно, как можно скорее обеспечить внутри ВС атмосферу, пригодную для выживания, с целью защитить людей, которые могут оказаться не в состоянии покинуть ВС, и облегчить операции по поиску и спасанию, проводимые персоналом службы ПАСОП. Плотность и состав этих концентраций дыма и испарений будут ухудшать видимость, затруднять движения, и в скором времени такая атмосфера может оказаться смертельной для всех лиц, находящихся внутри ВС. В то время как пожарно-спасательные расчёты могут обеспечить себе какую-то степень защиты, используя автономные дыхательные аппараты или другое оборудование для защиты дыхания, эффективная вентиляция ВС является единственным удовлетворительным средством создания атмосферы, пригодной для выживания лиц, находящихся внутри этого ВС.

В самом простейшем виде вентиляция может быть достигнута путём удаления вредной смеси дыма или испарений, или путём подачи свежего воздуха, который вытеснит дым или испарения и значительно улучшит окружающую атмосферу. Для любого из этих методов при соответствующих обстоятельствах можно использовать естественную вентиляцию, открыв двери и иллюминаторы ВС с наветренной и подветренной стороны, обеспечив, таким образом, приток в ВС свежего воздуха. Помимо этого, можно использовать открывающиеся части окон кабины экипажа при условии, что дверь в кабину экипажа будет оставаться открытой. Недостатком естественной вентиляции является то, что с наветренной стороны, снаружи ВС, могут оказаться тлеющие материалы, дым от которых будет загрязнять

поток воздуха, поступающий в ВС. Аналогичная ситуация может возникнуть, когда с наветренной стороны оказываются поверхности, загрязнённые авиационным топливом, или при совместных действиях по подавлению пожара используется сухое химическое порошкообразное вещество или испаряющиеся жидкие вещества.

Во многих случаях эти проблемы могут быть преодолены с помощью принудительной вентиляции. Соответствующим образом спроектированная установка может быть размещена в том месте, откуда она получает чистый воздух, который затем нагнетается в ВС по гибкому воздухопроводу. Уже разработаны установки, в которых используется вентилятор, приводимый в движение водяной турбиной, и которые способны подавать до 283 м<sup>3</sup> воздуха в минуту через гибкий тканевый воздухопровод. Конструкция выводного конца трубопровода позволяет устанавливать его в проёме, размещённом над крылом аварийного оконного выхода, и фиксировать его в этом положении с помощью надувной трубчатой муфты. При разработке этой установки было отдано предпочтение нагнетанию воздуха, а не отсосу дыма, поскольку последний метод не позволяет контролировать качество воздуха, поступающего после удаления дыма. Существуют и другие типы оборудования, которые могут быть использованы для принудительной вентиляции, включая отсасывающие или вытяжные устройства, часть из которых приводится в действие электрическими моторами или бензиновыми двигателями. Некоторые из этих устройств необходимо подвешивать в дверных или оконных проёмах с помощью установочной штанги.

При осуществлении вентиляции существует опасность возгорания тлеющих материалов, находящихся внутри ВС или в любой точке снаружи ВС, там, где проходит ускоренный поток воздуха. Для того чтобы подавить любой неожиданно возникший очаг пожара, следует обеспечивать присутствие персонала, имеющего в своём распоряжении пожарные шланги, подключённые к источнику воды и оборудованные на конце водоразбрызгивающими соплами с ручной регулировкой.

Требования к аварийно-спасательному оборудованию. При рассмотрении вопроса о том, какое оборудование необходимо персоналу аварийно-спасательной службы, следует, учитывая оперативные задачи, рассмотренные выше, предусмотреть наличие следующего:

- а)** определённого количества высокоэффективного огнегасящего вещества, желательно пены. Эксплуатационные характеристики шасси, развёртываемого первым транспортным средством, как правило, обеспечивают доставку системы подавления огня и оборудования, указанных в пунктах б) - и), с максимальной скоростью, которую способно развивать такое транспортное средство;
- б)** осветительного оборудования, которое могло бы работать от переносного генератора и обслуживать один осветительный прибор или более. В соответствии с требованиями предусматривается наличие средств для освещения зон (прожекторы), а также менее мощных источников света,

используемых на местах производства работ. Все источники света, а также генератор должны быть рассчитаны на безопасную эксплуатацию в местах, где имеются пары топлива;

- с)** инструментов с механическим приводом, способных работать от переносного источника энергии. Вопрос, касающийся вида потребляемой энергии, решается по усмотрению местных органов, однако следует стремиться к тому, чтобы все инструменты с механическим приводом (включая циркулярную пилу, предназначенную для грубого разрезания материалов, и возвратно-поступательную пилу или долбежное зубило, предназначенное для более точного резания, в том числе такое, которое может проводиться вблизи человека, лишённого возможности двигаться) обслуживались общим источником энергии. Наличие других режущих устройств или использование источника энергии, установленного на транспортном средстве, не исключается при условии, что любое другое оборудование отвечает аналогичным эксплуатационным требованиям;
- d)** ручного инструмента, включая ножницы для разрезания проволоки и болтов, отвёртки соответствующих размеров и конструкций, пожарные ломы, молотки и топоры. В требованиях к полному набору ручного инструмента необходимо учитывать типы ВС, совершающих полёты, а также то, в какой степени следует рассчитывать на поддержку со стороны других аварийно-спасательных или вспомогательных служб. Необходимо иметь в виду, что конструкция современных гражданских ВС такова, что проникнуть в них с помощью большинства ручных инструментов невозможно, и, когда люди не могут выбраться из ВС или ограничены в своих движениях, редко имеется достаточно пространства, чтобы с помощью инструментов можно было пробить обшивку ВС или проникнуть внутрь. Тем не менее, в соответствующих случаях ручные инструменты могут принести определённую пользу, и ими не следует пренебрегать при составлении учебных программ;
- e)** силового оборудования, как правило, имеющего гидравлический привод, для сгибания или подъёма грузов. Стало обычной практикой для обеспечения полными валами различной длины, на которые передаётся усилие от приставки гидравлического силового цилиндра, использовать переоборудованные промышленные наборы, которые могут собираться из различных компонентов;
- f)** системы защиты органов дыхания, которая может состоять из автономного дыхательного аппарата;
- g)** оборудования связи, возможно, малогабаритной радиотелефонной установки, работающей на частоте, выделенной для службы ПАСОП аэропорта. Эти установки должны позволять устанавливать двустороннюю связь между лицами, находящимися внутри и снаружи ВС, однако общий диапазон связи будет относительно небольшим. Полезно также иметь транзисторный ручной громкоговоритель, работающий на батареях,

особенно для целей руководства группой людей, управления и сбора оставшихся в живых;

- h)** различного оборудования, включая клинья, заглушки для топливопроводов, лопаты, кранцы или багры, верёвки (канаты) и приставные лестницы такой конструкции и длины, которые бы соответствовали типу используемого ВС;
- i)** оборудования, позволяющего подавать распылённую струю воды внутрь фюзеляжа.
- j)** оборудования для подачи свежего воздуха, которое, вероятно, будет включать вентиляционную установку с силовым приводом и шланги, необходимые для подачи воздуха на борт ВС;
- к)** медицинского оборудования для оказания первой помощи. Необходимо стремиться к тому, чтобы в комплект входили повязки, заранее упакованные в защитные пакеты, ножницы, пластырь и повязки, одеваемые при ожогах. Сюда же могут быть включены покрывала из фольги и простыни для переноски пострадавших. При наличии ограниченного пространства использование носилок является затруднительным и для оказания помощи лицам, получившим серьёзные повреждения, видимо, весьма полезно предусмотреть наличие спинных шин.

Оборудование, перечисленное в пунктах b) - i), должно быть в наличии на пожарно-спасательных транспортных средствах, с тем чтобы это рекомендуемое оборудование могло быть переброшено к месту авиационного происшествия в конце каждой ВПП через две, но не позднее, чем через три минуты.

Координация действий членов экипажа и пожарно-спасательных расчётов. Цель настоящего инструктивного материала заключается в том, чтобы уменьшить степень несогласованности, проявляемой персоналом, занимающимся устранением последствий авиационных происшествий или инцидентов на территории аэропорта или вблизи него. Для достижения этого необходимо обеспечить лучшее взаимопонимание между членами экипажей и пожарно-спасательными расчётами.

Во время авиационного происшествия или инцидента усилия членов экипажа направлены на достижение общей цели, т.е. на обеспечение безопасности всех находящихся на борту ВС лиц. Если инцидент имеет место во время полёта и от командира ВС требуется принять решение относительно аварийной обстановки, то командир, по всей вероятности, установит характер инцидента, например пожар в силовой установке, угроза взрыва бомбы, пожар в кабине и т.д., и определит планируемые действия по устранению этого инцидента.

В настоящем руководстве содержится требование, в соответствии с которым эксплуатанты ВС обеспечивают, чтобы каждый пилот, помимо всего прочего, был знаком с правилами и процедурами, применяемыми в аэропортах назначения. Кроме этого, все члены экипажа проходят подготовку, связанную с выполнением конкретных задач при авиационных происшествиях или инцидентах, включая аварийную эвакуацию людей, находящихся на борту ВС,

и их сопровождение на безопасное расстояние от места авиационного происшествия или инцидента. Для выполнения требования, эксплуатанты ВС и аэропортов должны стремиться к достижению максимально возможного взаимопонимания в вопросах, касающихся возможностей и правил проведения аварийно-спасательных и противопожарных операций. Для достижения этой цели следует поощрять установление личных контактов между всеми лицами, которых это касается (члены экипажей и персонал аварийно-спасательной службы).

Один аспект, который характерен для случаев возникновения пожара в результате авиационного происшествия или инцидента и на который следует обратить особое внимание членов экипажей и персонала службы ПАСОП, касается опасностей, связанных с необдуманном открыванием дверей или аварийных выходов, что может создать условия для проникновения внутрь фюзеляжа огня или вредных газов, или в результате чего будут созданы благоприятные условия для распространения пожара в другие части ВС.

Как правило, члены экипажей выполняют правила, предписанные для них, используя аварийные трапы ВС, спасательные канаты и т.д. Аварийное оборудование аэропорта должно включать, однако, лёгкие трапы или приставные лестницы, поскольку в них часто возникает необходимость, когда имеются отказы оборудования ВС или когда необходимо осуществлять эвакуацию с передней кромки крыла.

Членов экипажей обучают методам применения аварийных трапов, предусматриваемых у обычных и аварийных выходов, что необходимо для обеспечения быстрой эвакуации пассажиров. В тех случаях, когда эти аварийные трапы имеются в наличии и используются в момент прибытия персонала аварийно-спасательной и противопожарной службы, ими следует продолжать пользоваться, если только они не были повреждены в процессе применения и от воздействия огня. Если же они были повреждены, необходимо сразу же начать использовать приставные лестницы или аварийные трапы.

По сравнению с обычными трапами или приставными лестницами использование аварийных трапов, как правило, намного ускоряет эвакуацию, и в тех случаях, когда быстрота эвакуации является обязательным условием, желательно использовать оборудование ВС. Пожарно-спасатель должен находиться у аварийных трапов и помогать эвакуирующимся пассажирам встать на ноги и отводить их на безопасное удаление от места происшествия.

Лица, эвакуирующиеся через аварийные выходы, расположенные над крыльями, как правило, спускаются вниз по задней кромке крыла или по закрылкам (если они выпущены), и, чтобы они не повредили ноги, им необходимо оказывать помощь, а затем отводить на безопасное удаление от места происшествия.

Для обеспечения большей согласованности в процессе эвакуации часто желательно устанавливать непосредственный контакт с членами экипажа. Большая часть аэропортовых аварийных транспортных средств оснащена

установками двусторонней радиосвязи, работающими на частоте наземной диспетчерской службы. Если время и характер аварийной обстановки допускают это, по предварительному согласованию с диспетчерским пунктом аэропорта.

Обязанности членов экипажей и персонала аварийно-спасательной службы аэропорта должны быть чётко определены, и при всех условиях основная цель должна заключаться в обеспечении безопасности лиц, находящихся на борту ВС. Во многих случаях это является причиной необходимого применения правил аварийной эвакуации в различных условиях. В целом функции и обязанности могут быть определены следующим образом:

- Члены экипажа. Поскольку в большинстве аэропортов условия и имеющиеся средства сильно различаются, члены экипажа должны нести основную ответственность за ВС и за тех, кто находится на его борту. Окончательное решение об эвакуации с борта ВС и о способе эвакуации должно приниматься по усмотрению членов экипажа при условии, что они в состоянии нормально выполнять порученные функции.
- Персонал службы ПАСОП. Оказание членам экипажа всевозможной помощи является задачей и обязанностью этого персонала. Поскольку члены экипажа находятся в условиях ограниченной видимости, пожарно-спасательным расчётам следует незамедлительно оценить состояние внешней части ВС и сообщить о наличии ненормальных явлений членам экипажа. Основной обязанностью пожарно-спасателей является обеспечение защиты при проведении всей операции. В том случае, если члены экипажа лишены возможности предпринимать какие-либо действия, пожарно-спасательный расчёт обязан начать осуществление необходимых мер.

Оповещение на ВС. Поскольку часто члены экипажа не в состоянии правильно оценить признаки, предупреждающие о пожаре на ВС, рекомендуется остановить ВС и дать возможность пожарно-спасателем осмотреть зону, о которой идёт речь, до установки ВС на перроне, где в результате пожара под угрозой окажутся другие ВС или строения. Как правило, подобный осмотр может быть проведён при закрытых дверях салона путём визуального осмотра повреждённых участков или путём выявления в нём признаки дыма или нагревания.

Работающие двигатели. Часто после остановки ВС необходимо оставлять по крайней мере один двигатель в работающем состоянии, что необходимо для обеспечения освещения и связи на борту ВС. Это в какой-то степени может мешать проведению спасательной операции, и эта проблема должна быть изучена. При работе с поршневыми и турбовинтовыми двигателями наземный персонал должен проявлять большую осторожность и находиться за пределами дуги круга, ометаемого винтом. При работе с турбореактивным двигателем необходимо проявлять большую осторожность, находясь непосредственно перед или на значительном расстоянии за двигателем.

Расположение оборудования. В случае ВС с поршневыми и турбовинтовыми двигателями имеется больше возможностей для расстановки аэропортового аварийного оборудования, чем при обслуживании турбореактивных ВС. Учитывая стреловидность крыльев и наличие раскалённого воздуха за турбинными двигателями, пожарно-спасательные расчёты приближается к реактивным ВС спереди и располагается у его носовой части. Подобный подход не может применяться в качестве стандартного во всех случаях, поскольку подобное решение зависит от многих факторов. Выбор метода зависит от ветра, характера местности, типа ВС, формы кабины и других факторов. По этой причине необходимо, чтобы члены экипажа подробно информировали пожарных расчётов об особенностях ВС, о котором идёт речь. Что касается ВС, используемых одновременно для грузовых и пассажирских перевозок, то аварийная служба аэропорта должна быть информирована о форме кабины, поскольку некоторые грузовые отсеки имеют протяжённость до выходов, расположенных над крыльями, в результате чего их нельзя использовать для аварийной эвакуации.

Эвакуация. Как указывалось, ранее, окончательное решение об эвакуации с борта ВС должно приниматься членами экипажа. При этом пожарно-спасательные расчёты аэропорта должен действовать по указаниям членов экипажа. Поскольку почти невозможно, чтобы этот персонал был полностью знаком со всеми ВС, а также учитывая то обстоятельство, что члены экипажа имеют широкую программу подготовки, направленную на обучение правилам поведения в аварийной обстановке, последние находятся в значительно более выгодном положении с точки зрения принятия решений об эвакуации с борта ВС.

Практически все ВС оснащены оборудованием для аварийной эвакуации, и члены экипажей должны уметь пользоваться этим оборудованием. Некоторые пожарно-спасательные расчёты имеют передвижные лестницы для аварийной эвакуации, и в тех случаях, когда они имеются, об этом следует информировать членов экипажей. Когда используются аварийные трапы, их не следует убирать, если только они не получили повреждения. В тех случаях, когда они не были установлены или если они были повреждены, следует пользоваться передвижными лестницами для аварийной эвакуации. Эти лестницы могут также оказаться полезными при эвакуации с поверхности крыла, когда высота от уровня земли до поверхности крыла является слишком большой.

Как правило, эвакуация осуществляется через выходы, расположенные над крыльями и через имеющиеся двери; однако использование выходов, расположенных над крыльями, представляет опасность, если ВС находится в нормальном положении с выпущенными шасси. Высота от уровня земли до поверхности крыла может быть очень большой и эвакуирующиеся с борта ВС могут получить серьёзные повреждения. Если в результате пожара обычная эвакуация с задней кромки крыла невозможна, следует иметь в виду эвакуацию с передней кромки крыла. Если не имеется непосредственной

угрозы для жизни людей, находящихся на борту, рекомендуется пользоваться лишь такими дверями, которые оборудованы лестницами или аварийными трапами.

До посадки члены экипажа должны передать службе ПАСОП через диспетчера УВД информацию, имеющую значение для проведения спасательной операций. К этой информации относятся сведения о количестве топлива, количестве пассажиров на борту ВС, расположении пассажиров, пассажирах-инвалидах и любая другая информация, имеющая значение в конкретно сложившейся обстановке.

### 16.23. Происшествия, связанные с опасными грузами

Девять классов опасных грузов представляют собой следующее:

<p><b>Класс 1 Взрывоопасные вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Боеприпасы</li> <li>• Порох</li> <li>• Ракеты</li> <li>• Взрывчатка</li> </ul>	<p><b>Класс 4 Легковоспламеняющиеся твердые вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Сера</li> <li>• Калий</li> <li>• Алюминий</li> </ul>	<p><b>Класс 7 Радиоактивные материалы</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Уран</li> <li>• Радиоактивные вещества</li> <li>• Ядерные вещества</li> </ul>
<p><b>Класс 2 Газы</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Воздух</li> <li>• Кислород</li> <li>• Пропан</li> <li>• Хлор</li> <li>• Азот</li> </ul>	<p><b>Класс 5 Окисляющие вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Пероксид</li> <li>• Аммоний</li> <li>• Хлориты</li> <li>• Удобрения</li> </ul>	<p><b>Класс 8 Коррозионные вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Краска</li> <li>• Ртуть</li> <li>• Кислота</li> <li>• Щелочь</li> </ul>
<p><b>Класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Бензин</li> <li>• Масло</li> <li>• Нефть</li> <li>• Керосин</li> <li>• Спирт</li> </ul>	<p><b>Класс 6 Токсичные вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Пестициды</li> <li>• Инфекционные вещества</li> <li>• Лекарства</li> <li>• Мышьяк</li> </ul>	<p><b>Класс 9 Прочие опасные вещества</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Двигатели</li> <li>• Аккумулятор</li> <li>• Спасательные средства</li> </ul>

**Примечание.** Порядок, в котором перечислены эти классы не соответствует относительной степени опасности.

Относящиеся в некоторым классам опасные грузы дополнительно подразделяются на категории. Категория обозначается путём проставления точки после номера класса и указания номера категории, т.е. категория 6.1. В этих случаях ссылка делается только на категорию, а не на класс, например, категория 5.2, а не класс 5, категория 2.

Уведомление об опасности, связанной с перевозкой опасных грузов

В качестве одного из условий перевозки опасных грузов по воздуху в Технических инструкциях излагаются определённые действия, которые необходимо предпринимать для уведомления персонала транспортных и службы ПАСОП об опасности, связанной с перевозкой опасных грузов. Сведения об этой опасности представляются главным образом путём нанесения маркировки и знаков опасности на упаковки опасных грузов, а

также путём указания определённой информации в сопровождающих документах перевозки опасных грузов.

Маркировка упаковок и знаки опасности. Упаковки опасных грузов должны иметь маркировку с указанием "надлежащих отгрузочных наименований" опасных грузов, как это предусматривается в Технических инструкциях, а также соответствующего "номера по списку Организации Объединённых Наций (ООН)", который представляет собой четырёхзначное число, используемое для обозначения вещества. Упаковка также должна иметь один или несколько знаков опасности. Эти знаки опасности имеют форму поставленного на свою вершину квадрата площадью 100 мм x 100 мм, имеющего характерный символ и цвет. Маркировка упаковок и знаки опасности позволяют персоналу аварийно-спасательных служб немедленно распознавать характер опасности, создаваемой любыми опасными грузами.

Документы перевозки. Технические инструкции предусматривают, что при планировании перевозки опасных грузов грузоотправитель должен представить эксплуатанту документы перевозки, которые содержат определённую информацию в отношении опасных грузов. Необходимая информация включает надлежащие отгрузочные наименования, класс опасности или номер категории, номер по списку ООН и дополнительный риск, связанный с опасными грузами. На основании этого документа эксплуатант готовит уведомление для командира ВС, которое содержит информацию для пилота о видах опасности, связанной с находящимися на борту опасными грузами, а также о местах размещения опасных грузов на ВС. Эта информация командиру ВС должна предоставляться по возможности за наибольший срок до вылета и быть легко доступна в полёте.

Информация, предоставляемая командиром ВС в случае возникновения аварийной обстановки в полёте. Командир ВС должен сообщать соответствующему органу обслуживания воздушного движения для передачи администрации аэродрома и службе ПАСОП сведения обо всех опасных грузах на борту ВС. Если позволяет обстановка, в таком сообщении следует указывать надлежащие отгрузочные наименования, класс и дополнительные виды опасности, группу совместимости для класса 1 и количество каждого типа опасных грузов, а также размещение опасных грузов на борту ВС. Если передача длинного сообщения оказывается невозможной, то о находящихся на борту опасных грузах можно сообщить путём передачи номеров по списку ООН.

#### **16.24. Действия в аварийных ситуациях при пожаре с опасных грузов**

##### **Общие положения.**

Многие типы опасных грузов (например, горючие жидкости) будут уничтожаться при крупных пожарах на ВС, не увеличивая существенно интенсивность огня. В целом, вследствие используемых упаковок, наличия относительно небольшого количества опасных грузов (особенно на борту обычного пассажирского ВС), а также относительно незначительной степени

опасности разрешённых для перевозки опасных грузов, присутствие опасных грузов на борту ВС не должно, как правило, представлять существенно более высокого риска для действий персонала аварийно-спасательных и противопожарных служб. Однако, как и при любом пожаре, необходимо всегда использовать обычное защитное обмундирование, включая аппараты для дыхания. Персонал службы ПАСОП должен находиться, по возможности, на большем удалении от зон распространения дыма, паров и пыли.

Взрывчатые вещества. Типы взрывчатых веществ, которые обычно допускаются на борт пассажирских или грузовых ВС, будут классифицироваться в соответствии с категорией 1.4. По определению эта категория включает изделия или взрывчатые вещества, которые не представляют существенной опасности при случайном воспламенении или детонации при перевозке. Их воздействие проявляется в основном внутри упаковки (если упаковка не была нарушена вследствие пожара), при этом не предполагается появление осколков значительных размеров или их выброс на значительное расстояние. Внешний пожар не должен приводить к мгновенному взрыву практически всего содержимого упаковки. Единственными типами взрывчатых веществ, которые обычно допускаются на борт пассажирских ВС, являются вещества, которые входят в состав группы совместимости S категории 1.4. Они представляют собой такие взрывчатые вещества, эффекты взрыва и разбрасывания которых, даже при нарушении их упаковки вследствие пожара, ограничиваются в такой степени, что они почти не препятствуют проведению противопожарных или других экстренных работ в непосредственной близости от упаковки. В тех случаях, когда обстоятельства это позволяют, необходимо предпринимать усилия по уточнению классификации любых находящихся на борту ВС взрывчатых веществ, например используя предоставляемую экипажем информацию, поскольку в некоторых случаях взрывчатые вещества, которые не относятся к категории 1.4 и которые могут создавать опасность массовой детонации при пожаре, могут перевозиться в рамках соответствующего освобождения, выдаваемого заинтересованными государствами.

Газы. Баллоны со сжатыми или сжиженными газами могут создавать опасность взрыва, если они подвергаются воздействию сильного пожара на ВС. Однако, поскольку эти баллоны, как правило, проектируются в соответствии со стандартами, аналогичными тем, которым соответствуют баллоны для кислорода или воздуха, устанавливаемые на ВС, риск разрушения перевозимых в качестве груза газовых баллонов не будет превышать риск разрушения баллонов, обычно устанавливаемых на ВС.

Радиоактивные материалы. Пожары с присутствием радиоактивных материалов должны подавляться тем же образом, что и пожары с присутствием токсичных материалов. Стандартное защитное обмундирование и противогазы обеспечивают определённую защиту от радиоактивного заражения, но не могут защитить от непосредственного воздействия радиации.

Пожары и воздушные потоки, которые ими создаются, а также применение пены, воды или химикатов для подавления пожара могут привести к распространению радиоактивных материалов вокруг места происшествия.

### **Пролиция и течи**

#### **Общие положения.**

Упаковки опасных грузов, неуничтоженные при пожаре на ВС или оказавшиеся под воздействием этого пожара, могут повреждаться и давать течь на месте происшествия. Такие повреждённые и протекающие упаковки могут представлять угрозу нанесения телесных повреждений или оказывать неблагоприятное влияние на здоровье людей на борту ВС и персонала спасательной службы. Знаки опасности и маркировка упаковок могут оказаться полезными при определении типов имеющихся опасных грузов, а также характера и серьёзности опасности, которую они представляют. Сразу же после завершения первоначальных спасательных операций необходимо предусмотреть специальные меры предосторожности в отношении таких упаковок, а также, при необходимости, участие предварительно обученного персонала для решения возникших проблем. Особые проблемы; могут возникать при наличии радиоактивных материалов (класса 7), а также ядовитых и инфекционных веществ (класса 6).

Радиоактивные материалы. В случае подозрения о наличии радиоактивных материалов необходимо руководствоваться следующими общими правилами:

- a)** следует немедленно известить Управление химических войск отряда ликвидации последствий Министерства обороны Туркменистана;
- b)** раненых следует укрыть одеялами или другими имеющимися средствами (для уменьшения возможного распространения загрязнения) и немедленно перевезти в медицинские учреждения, проинструктировав водителей или сопровождающих лиц о том, что раненые могут быть заражены радиоактивными веществами и об этом необходимо информировать персонал медицинских учреждений, который будет заниматься их лечением;
- c)** прочие лица, которые могли вступить в контакт с радиоактивным материалом, должны быть изолированы до тех пор, пока они не будут обследованы специалистами-радиологами;
- d)** подозрительный материал необходимо обозначить, однако не трогать его, пока аварийные группы специалистов-радиологов не проверят его и не дадут разрешение. Одежда и инструмент, которые использовались на месте происшествия, необходимо изолировать, пока аварийная группа радиологов не проведёт проверку;
- e)** пищевые продукты или питьевую воду, которые могли оказаться в контакте с материалом на месте происшествия, не следует использовать;

- f) только персонал служб, имеющий надлежащее обмундирование, должен оставаться на месте происшествия; все прочие лица должны удаляться на возможно большее расстояние от места происшествия;
- g) немедленно извещаются все госпитали о присутствии радиоактивных материалов, с тем чтобы можно было организовать соответствующие зоны радиоактивного обеззараживания; и
- h) упаковки с радиоактивными материалами должны быть изолированы; любые материалы в открытом виде необходимо укрыть пластиковыми покрытиями или брезентом, чтобы свести к минимуму их распространение с помощью ветра или дождя.

Ядовитые и инфекционные вещества. В том случае, если происшествие связано с ядовитыми или инфекционными веществами, пищевые продукты или питьевая вода, которые могли оказаться в контакте с данными материалами, не должны использоваться. Необходимо немедленно известить органы здравоохранения и администрации ветеринарных лечебниц. Любое лицо, подвергшееся воздействию этих опасных грузов, должно быть выведено с места происшествия и перевезено по возможности скорее в соответствующее медицинское учреждение для обеззараживания.

#### **16.25. Незаконное вмешательство**

ВС, находящееся под угрозой акта саботажа или незаконного захвата, должно быть установлено на изолированной стоянке, расположенной в зоне, находящейся по крайней мере на расстоянии 100м от стоянки других ВС, строений или зон общественного пользования, до тех пор, пока не будет положен конец акту незаконного вмешательства. В таких случаях может возникнуть необходимость эвакуировать пассажиров без использования грузовых трапов, имеющихся в аэровокзале. В наличии могут иметься самоходные трапы, которые могут быть поданы на место происшествия, или могут быть использованы передвижные лестницы для аварийной эвакуации, которыми снабжены аварийно-спасательные и противопожарные транспортные средства, или аварийные трапы, имеющиеся на ВС.

#### **16.26. Процедуры, применяемые после авиационного происшествия**

Все расчёты участвующих в проведение АСК должны ознакомиться со всеми правилами, как национальными, так и местными, касающимися удаления обломков и захоронения останков. Важно также знать методы и правила, используемые при расследовании авиационных происшествий. После подавления огня и спасения лиц, оставшихся в живых, необходимо выполнить следующие процедуры.

После того как пожар будет потушен или подавлен, удаление людей, погибших в результате полученных повреждений и находящихся под обломками самолёта, должно осуществляться лишь уполномоченными медицинскими органами или под их руководством. Во многих случаях преждевременное удаление тела мешало опознаванию и было причиной ликвидации патологических признаков, необходимых для специалиста,

проводящего медицинскую экспертизу, коронера или органа, уполномоченного проводить расследование.

В том случае, если необходимо вынести жертвы из-под обломков ВС, при первой возможности следует зарегистрировать положение жертвы и номер сидения. Когда жертвы находятся на удалении от обломков, их положение следует отметить кольшком, к которому должна быть привязана бирка с указанием жертвы и сидения. Во всех случаях жертвы должны иметь опознавательную бирку, в которой указывается место, где они были найдены, и на каких сидениях находились. Аналогично этому личные вещи должны оставаться нетронутыми. Кроме сбора информации, которая может оказать помощь в расследовании авиационного происшествия, тщательная регистрация всех этих данных может содействовать опознаванию жертв.

Если позволяют обстоятельства, прежде чем приступить к удалению тел, для будущего расследования необходимо сфотографировать район. Фотографии оказывают существенную помощь лицам, проводящим расследование, и должны предоставляться по возможности незамедлительно соответствующему органу, ответственному за расследование авиационного происшествия. Для этого, возможно, целесообразно назначать в аварийно-спасательной команде одного фотографа, с тем чтобы можно было сфотографировать сцену авиационного происшествия в целях будущего его расследования.

Обломки ВС, потерпевшего аварию, включая рычаги управления, не смещают (не передвигают) до тех пор, пока не получено разрешение на их устранение от уполномоченного органа, проводящего расследование. Если ВС, его части или рычаги управления должны быть передвинуты из-за того, что они создают непосредственную угрозу жизни людей, необходимо принять меры и зафиксировать их первоначальное состояние, положение и местонахождение и следует обеспечить надлежащую сохранность всех вещественных доказательств. Если позволяют обстоятельства, следует сфотографировать место и положение всех основных компонентов, отмеченных на земле.

После выполнения первоначальных спасательных операций важно, чтобы персонал службы ПАСОП был как можно осторожнее при передвижениях, с тем чтобы не нарушить вещественные доказательства, которые могут оказаться ценными при расследовании. Например, не следует допускать движения санитарных и пожарных машин вдоль траектории разброса обломков, если возможен другой доступ.

Следует отметить местоположение почтовых мешков и сумок и передать эту информацию органам почтовой службы. Если это необходимо, почта должна быть защищена от дальнейшего повреждения.

Авиационные топлива и жидкости, используемые в гидравлических системах, попав на кожу, могут явиться источником дерматита. Члены аварийных боевых расчётов, на которых попали эти жидкости, должны

тщательно и как можно скорее вымыться с мылом. Мокрую одежду следует быстро заменить.

## Глава 17

### Требование при обслуживании и заправки ВС.

#### 17.1. При обслуживании и заправки ВС.

Во время наземного обслуживания и заправки ВС на 2-х стоянках должно обеспечиваться пожарными огнетушителями ОУ–25 в 2м от консула крыла, годными по крайней мере для первоначального применения. В случае возгорания топлива, сотрудник, обслуживавший ВС обязан приступить к тушению пожара и вызов пожарных расчётов по радио связи или по телефону.

#### 17.2. Общие меры предосторожности, которые следует соблюдать в процессе заправки ВС топливом.

В процессе заправки ВС топливом должно соблюдаться следующие общие меры предосторожности:

– заправка ВС топливом должна осуществляться за пределами помещений (ангаров).

Топливо заправщик должны устанавливаться таким образом, чтобы:

- аварийно-спасательные транспортные средства имели доступ к ВС;
- имелся свободный подъездной путь, по которому в случае аварийной обстановке можно было бы быстро отвести топливозаправщик от ВС;
- они не мешали в случае пожара эвакуации пассажиров из тех частей ВС, где они находятся;
- их двигатели не находились под крыльями;
- все наземные транспортные средства, обслуживающие ВС, (например, средства перевозки багажа и т.д.) не должны в ходе заправки проезжать под крыльями ВС или останавливаться там;
- выхлопные системы всех транспортных средств, которые должны работать в зоне заправки, следует подвергать регулярному и очень строгому осмотру в целях исключения неполадок, которые могут привести к возникновению искр или огня, способных воспламенить топливо или его пары;
- бортовые вспомогательные источники питания, выхлоп которых производится в эту зону, должны запускаться до того, как будут сняты крышки с заливной горловины или будут присоединены заправочные шланги;
- если вспомогательная силовая установка по какой-либо причине перестанет работать в ходе заправки, её не следует запускать вновь до тех пор, пока не прекратится подача топлива и не будет устранена опасность воспламенения паров топлива;
- не следует заправлять ВС в непосредственной близости от работающих или проверяемых радиолокаторов, которые имеются на ВС или наземных установках;
- не следует устанавливать или снимать аккумуляторы ВС и не следует присоединять, включать или отключать под зарядные устройства;

- в течение этого периода не следует подсоединять наземные генераторы энергии;
- не следует использовать электроинструменты, дрели или аналогичные инструменты, которые могут быть источником искр или электродуги;
- не следует пользоваться сотовыми телефонами, лампами фотовспышки в непосредственной близости от заправочного оборудования или вблизи заливных горловин или дренажных отверстий топливной системы.

Открытый огонь и устройства с открытой горелкой должны быть запрещены на перроне и в других местах в пределах 15м от любого заправляющегося топливом ВС. К открытому огню и устройствам с открытой горелкой относятся:

- горящие сигареты, сигары, трубки;
- нагреватели с открытым огнём;
- сварочные горелки или газовые резаки и т.д.

Лицам, занимающимся заправкой топливом ВС, не следует иметь при себе сотовый телефон, спички и зажигалку.

Следует проявлять крайнюю осторожность, если заправка топливом происходит во время гроз и при наличии молний. Заправка топливом должна быть приостановлена, если в непосредственной близости от аэропорта происходят сильные разряды атмосферного электричества.

Если какая-либо часть шасси ВС сильно перегрелась, следует вызвать аварийно-спасательную и противопожарную службу аэропорта и не начинать заправку до тех пор, пока шасси не остынет.

Сотрудники обслуживающий персонал ВС должны уметь использовать переносные противопожарные оборудования, для первоначального применения в случае возгорания топлива, и обученный использованию этого оборудования персонал находятся в состоянии готовности, так же должны иметь радиостанции с выходом на аварийно-спасательную противопожарную службу в случае пожара или значительного пролива топлива. Ответственность за противопожарное оборудование несут перронные сотрудники аэропорта.

**Примечание;** во всём тексте главы термин "заправка" включает в себя дозаправку и слив топлива.

**17.3. Дополнительные меры предосторожности, которые следует соблюдать во время заправки топливом при наличии пассажиров на борту или во время посадки/высадки.**

В при сокращения времени транзита и соображения безопасности, пассажирам разрешается оставаться на борту производить посадку/высадка во время заправки топливом ВС. Однако запрещается заправляться топливом ВС с пассажиры посадку/высадку пока оно не будет обеспечено квалифицированным персоналом, готовым начать эвакуацию и осуществлять руководство ею наиболее целесообразным и быстрым путём.

Во время дозаправки, пока пассажиры остаются на борту или производят посадку/высадку, должны соблюдаться следующие дополнительные меры предосторожности:

- пассажиров следует предупреждать о том, что будет осуществляться заправка топливом, и о том, что они не должны курить, пользоваться выключателями или иным образом создавать источники воспламенения;
- световые табло с надписью "не курить" и освещение выходов должны быть включены;
- если ВС оборудовано встроенными лестницами или если используются самолётные трапы, они должны быть установлены у каждой из главных дверей, обычно используемых для посадки/высадки пассажиров, они должны быть открыты или полуоткрыты, и к ним должен быть обеспечен свободный доступ. Если по климатическим или каким-либо иным особым оперативным соображениям желательно не открывать главные выходы, их никогда не следует запирать, а у каждого выхода, когда происходит заправка топливом с пассажирами на борту, должен всегда находиться бортпроводник. При использовании самоходных трапов (трапов для посадки через носовую часть или телескопических трапов) встроенные лестницы или самолётные трапы не нужны. Если имеется только один самоходный трап, наземное оборудование от другого основного выхода необходимо убрать, с тем чтобы использовать аварийный трап. Если возникнет необходимость, то для руководства эвакуацией на борту ВС должны постоянно находиться соответствующее количество бортпроводников или другого персонала, должным образом подготовленных для осуществления аварийной эвакуации на определённом типе ВС и поддерживающих связь с членами экипажа;
- если в ходе заправки топливом будет обнаружено присутствие паров топлива внутри ВС или возникает любая другая опасность, заправка топливом и уборочные работы внутри ВС с применением электрического оборудования следует приостановить до тех пор, пока обстоятельства не позволят возобновить их;
- обслуживание с помощью наземных средств и работа внутри ВС должны осуществляться таким образом, чтобы не блокировались выходы;
- когда посадка и высадка пассажиров осуществляется в ходе заправки топливом, на пути их следования не должно быть мест, где возможно наличие паров топлива, и перемещение пассажиров должно проводиться под наблюдением службой организации пассажирских перевозок;
- во время перемещения пассажиров должно строго соблюдаться правило, запрещающее курение;
- с помощью бортовой системы внутренней связи или других соответствующих средств будет поддерживаться (двусторонняя) связь между наземным персоналом, осуществляющим наблюдение за дозаправкой, и экипажем на борту ВС; и
- наземное оборудование должно быть размещено таким образом, чтобы было возможно:
  - 1) использовать достаточное количество выходов с целью срочной эвакуации;
  - 2) покинуть ВС через выбранные выходы.

Важно отметить, что топливные баки ВС должны быть слиты, если пассажиры находятся на его борту или производят посадку или высадку. Обычные уравнивательные баки, оснащённые автоматическим устройством прекращения процесса дозаправки, не включены в сливную топливную систему ВС. Это создаёт значительную потенциальную возможность возникновения авиационного происшествия, источники которого указываются в п. 15.4.

#### **17.4. Источники электрической энергии, который может возникнуть в процессе заправки ВС топливом, и метод его рассеивания.**

Во время заправки ВС топливом возможны три различных типа разности электрических потенциалов, которые сопровождаются опасностью возникновения искрового разряда. В нижеследующих пунктах даётся описание каждого типа наряду с методами предотвращения этих явлений.

Электростатический заряд, который может накапливаться на поверхности ВС или топливозаправщика при благоприятных условиях. Опасность возникновения искр может быть устранена, если топливозаправщик будет соединён с ВС в результате чего невозможна разность электрических потенциалов между тем и другим. Соединение ВС с топливозаправщиком осуществляется с помощью проводника, присоединяемого к определённым точкам на чистых и непокрытых краской металлических поверхностях ВС и топливозаправщика. Топливные шланги, обладающие электропроводностью, как правило, являются вспомогательными путями тока, по которым отводится любой возможный электростатический заряд, однако в соответствии с правилами заправки топливом ВС рекомендуется, чтобы шланги, обладающие электропроводностью, не рассматривались в качестве приемлемого соединения между ВС и топливозаправщиком.

При заправке топливом с верхней поверхности крыла заправочный пистолет, как правило, соединяется с ВС до того, как снимается крышка заливной горловины, однако при заправке с нижней поверхности в результате неизбежного контакта между металлическими поверхностями фитинга ВС и штуцера исключается необходимость отдельного соединения.

Часто на топливозаправщиках и ВС в качестве дополнительных устройств, обеспечивающих безопасность, устанавливаются предохранительные разрядные цепи или шины, обладающие электропроводностью, однако сами по себе они не считаются эффективными. Тем не менее, они полезны, поскольку в случае нарушения или отказа соединения между ВС и топливозаправщиком, электростатический заряд может быть отведён от ВС или топливозаправщика через шины или предохранительные разрядные цепи.

В качестве дополнительной меры обеспечения безопасности в некоторых методах упоминается индивидуальное заземление ВС или топливозаправщика. В результате этой меры будет устранена любая возможная опасность, создаваемая в результате поломки или отказа соединения. Однако это, по всей видимости, является маловероятным при

надлежащей проверке и уходе за кабелем, используемым для соединения ВС и топливозаправщика.

**Из вышесказанного следует, что.**

Если не предусматривается заземление, обычной процедурой, направленной на устранение электростатического разряда в процессе заправки топливом, будет следующая:

- соединение ВС и топливозаправщика с помощью кабеля;
- соединение заправочного пистолета с ВС при заправке с верхней поверхности крыла.

Если предусматривается заземление, обычной процедурой будет следующая:

- заземление топливозаправщика;
- заземление ВС;
- соединение с помощью кабеля ВС и топливозаправщика;
- соединение заправочного пистолета с ВС при заправке с верхней поверхности крыла.

После завершения заправки разъединение кабелей следует осуществлять в обратном порядке.

Электростатический заряд, который также может возникнуть в топливе во время заправки. При наличии достаточного потенциала он может вызвать искровой разряд внутри топливного бака ВС. Плотность заряда в топливе и вероятность возникновения искр внутри баков не зависит от соединения или заземления ВС, или топливозаправщика. Изготовители и поставщики топлива изучали этот вопрос в течение длительного времени и пришли к выводу, что использование антистатических добавок в топливе может в значительной степени способствовать устранению этой опасности.

В заключение можно сказать, что опасность, создаваемая электростатическим зарядом, может устраняться путём использования антистатических добавок к топливу.

Блуждающие токи, которые могут возникнуть из-за коротких замыканий или других неполадок в системе электроснабжения ВС. Блуждающие токи отводятся при наличии эффективного соединения между топливозаправщиком и ВС.

В случае, если ВС соединено с топливозаправщиком, который заземлён, ток большой силы может проходить по соединительному кабелю и уходить в землю через топливозаправщик. При отсутствии заземления в месте разрыва может наблюдаться сильное искрение. Чтобы избежать этого, обязаны заземлять ВС, если заземление предусматривается, непосредственно, а не через соединительный кабель или топливозаправщик. При использовании гидратной системы топливозаправочный колодец не следует использовать для заземления ВС, поскольку искры, вызванные блуждающим током, могут быть источником опасности. Кроме этого, не рекомендуется соединять заземляющие устройства топливозаправочной системы, особенно при использовании гидратной системы, и заземляющее устройство

электросистемы, используемой для подачи электротока ВС, поскольку при возникновении короткого замыкания в электрической цепи может быть нанесён вред ВС.

Опасность, создаваемая блуждающими токами, может быть устранена путём соединения ВС с топливозаправщиком.

## **Глава 18**

### **Аварийно-спасательная станция**

**18.1. Расположение Аварийно-спасательная станция** (далее АСС) аэропорта является одним из основных факторов обеспечения того, что выдерживается рекомендованное время развёртывания, время прибытия к концу каждой ВПП составляет три минуты при оптимальных условиях видимости и состоянии поверхности. Необходимость гасить горящие сооружения и выполнение других функций носят второстепенный характер и должны быть подчинены выполнению основного требования. В некоторых аэропортах, возможно, потребуется наличие более одного АСС, и каждое из них должно располагаться в удобном с оперативной точки зрения месте по отношению к ВПП. Большая часть происшествий и инцидентов происходит на ВПП или вблизи них, причём авиационные происшествия на конечных зонах безопасности ВПП или за их пределами часто приводят к более серьёзным последствиям с точки зрения пожарной ситуации и числа жертв

Если имеется более одного АСС, то в каждом из них может находиться одно транспортное средство или более из их общего числа. Это определяет распределение общего количества огнегасящих веществ между подразделениями, готовыми незамедлительно приступить к тушению пожара сразу после прибытия к месту авиационного происшествия. Как правило, если имеется более одного АСС, то одно АСС определяется в качестве главного (основного), где организуется главное дежурное помещение, а другие АСС являются вспомогательными.

Для ПА должен обеспечиваться прямой и безопасный проезд на рабочую площадь аэродрома, отвечающую размерам задействованных противопожарных транспортных средств, чтобы они готовы были прибыть в наиболее удалённые точки этой площади в течение установленного периода времени. При строительстве нового депо следует проводить испытание развёртывания транспортных средств для определения оптимального расположения АСС по отношению к потенциальным местам авиационных происшествий. Следует надлежащим образом учитывать будущие планы развития аэропорта, поскольку это может привести к увеличению расстояний для прибытия к месту происшествия.

Все АСС должны размещаться таким образом, чтобы имелся непосредственный доступ к району расположения ВПП, при этом для ПА следует обеспечивать минимальное количество поворотов. Кроме того, необходимо, чтобы расположение АСС позволяло транспортному средству преодолевать кратчайшие расстояния до тех ВПП, которые главным образом обслуживаются данным АСС. Важное значение имеет способность

транспортных средств прибывать в места развёртывания без задержки. Дежурное помещение, если его наличие предусмотрено, в каждом АСС следует располагать таким образом, чтобы обеспечить пожарным по мере возможности максимальный обзор рабочей площади, включая заходы на посадку и вылеты. Для улучшения обзора пожарных может быть рассмотрен вопрос об установке камер системы наблюдений.

## **18.2 Проектирование и сооружения**

Каждое АСС аэропорта должно иметь необходимые сооружения для парковки транспортных средств, помещения для размещения членов пожарного расчёта, а также соответствующие оперативные службы, которые необходимы для обеспечения постоянной готовности эффективно и незамедлительно реагировать в случае возникновения аварийной ситуации. Нет необходимости предусматривать в АСС наличие основных средств технического обслуживания пожарных транспортных средств при условии, что они имеются в другой службе аэропорта или в непосредственной близости к нему. Дальность действия и количество средств могут меняться, если провести сравнение между средствами, необходимыми для основного АСС, и средствами, предназначенными для вспомогательных АСС. Как правило, необходимо располагать:

- необходимыми сооружениями для парковки пожарных транспортных средств, которые могут включать другие специализированные транспортные средства, такие как летательные аппараты или спасательные плавучие средства, и транспортные средства по обеспечению текущего (мелкого) ремонта;
- внутренними и административно-хозяйственными средствами для персонала, который должен знать, как эксплуатировать пожарные транспортные средства и уметь управлять ими;
- системами связи и аварийной оповещения тревоги, которые обеспечивают немедленное и эффективное развёртывание пожарно-спасательных транспортных средств в любой аварийной ситуации;
- соответствующими средствами хранения и технического обеспечения, которые необходимы для сохранения и технического обслуживания оборудования и резервов огнегасящих веществ, хранящихся в АСС или в служебных помещениях, расположенных поблизости.

В ходе выполнения этих основных требований желательно учитывать не только элементы проектирования, но также подобные аспекты, касающиеся строительства, так как опыт свидетельствует о том, что недостатки проекта могут привести к большому увеличению времени, необходимого для получения вызова и реагирования в случае возникновения аварийной ситуации; а это может также создать проблемы для повседневного использования АСС. Некоторые характеристики, имеющие важное значение для эффективности функционирования АСС, приводятся ниже.

Помещение для ПА. Как правило, оно представляет собой ряд боксов, где имеется достаточное пространство для каждого транспортного средства, а

также дополнительная площадка вокруг них, на которой свободно может работать персонал. Обычно вокруг каждого пожарного транспортного средства необходимо обеспечивать минимальное свободное пространство порядка 1,2 м. При определении минимального свободного пространства следует учитывать то, каким образом открываются двери кабины и кузова, а также капота двигателя, расположенного в задней части пожарного транспортного средства, чтобы иметь доступ к двигателю. Габариты каждого бокса, включая рабочую площадь, должны соответствовать не только используемым в данный момент времени транспортным средствам, но также и будущим моделям, которые могут быть приобретены в целях удовлетворения потребностей аэропорта в категории услуг службы ПАСОП. Необходимо предусмотреть, чтобы полы в боксах выдерживали вес любых новых более тяжёлых пожарно-спасательных транспортных средств, а их длина и ширина обеспечивали возможность размещения нового вводимого оборудования. Покрытие пола не должно разрушаться от воздействия масла, пенного концентрата и т. д. и быть легко очищаемым. Это достигается за счёт покрытия поверхности шероховатой плиткой или твёрдым слоем сплошного цемента. Пол должен иметь наклон в сторону двери, куда по оборудованному перекрёстному сливу с тяжёлой решёткой стекает вода из боксов и подъездной площадки. Двери боксов должны быть быстро открывающимися, иметь прочную конструкцию и по возможности с окнами – для дополнительного притока естественного света. Двери бокса могут открываться либо вручную, либо автоматически с помощью устройства, соединённого линией дистанционного управления с дежурным помещением или срабатывающего по звуковому сигналу или сигналу тревоги. На случай отказа любого автоматического устройства следует предусмотреть возможность открывания вручную. Размеры дверного проёма должны иметь достаточный запас для проезда транспортных средств.

Перед гаражом должно быть предусмотрено достаточное по размерам свободное пространство, необходимое для маневрирования пожарных транспортных средств, где следует установить прожектор для освещения в ночное время. По наклону в сторону входа в бокс может стекать вода после мойки пожарных транспортных средств, а также другие сточные воды. В боксах должно обеспечиваться соответствующим образом освещение, а по мере необходимости и обогревание для поддержания температуры, по крайней мере, на уровне 13°C. В государствах, расположенных в районах с преобладанием высоких температур окружающего воздуха, должны быть рассмотрены некоторые вопросы регулирования влияния климатических условий. Необходимо также соответствующим образом подвести электрические системы в те места, где пожарные транспортные средства оснащены системой подогрева двигателя, аккумуляторами и другим защитным оборудованием. В некоторых АСС предусмотрены установки, удаляющие в атмосферу выхлопные газы от пожарных транспортных средств, в результате чего исключается загрязнение ими боксов при периодической

прогонке двигателей или быстрого развёртывания транспортных средств из боксов. Все дополнительные подсоединения к пожарным транспортным средствам должны быть спроектированы таким образом, чтобы имелась возможность их немедленного и безопасного разъединения и развёртывания без задержки пожарных транспортных средств в аварийной ситуации.

Требование к внутреннему и административно-хозяйственному обеспечению. Под внутренними средствами подразумеваются помещения для персонала, к которым относятся раздевалки, столовые, туалетные и сушильные комнаты, а также кабинеты администрации, учебные классы и тренажёрные залы. В раздевалке должно быть достаточно места для того, чтобы персонал мог переодеваться, хранить одежду и другие личные вещи. Следует также предусмотреть достаточное количество мест для сидения. Столовая должна быть оборудована стульями и столами и в ней созданы условия для приготовления пищи и хранения продуктов питания. Источник энергии для любого приготовления пищи, включая подачу газа, должен автоматически выключаться при срабатывании системы аварийного оповещения. В сушильной комнате персонал должен иметь возможность быстро высушить одежду. Количество административных помещений будет зависеть от характера обеспечения технического контроля и организации по выполнению административных обязанностей в соответствующем АСС. В учебном классе должны быть столы (парты) и стулья, белая магнитно-маркерная доска (классная доска), а также библиотечные книги, соответствующие специальности. Внимание может быть обращено на такие электронные ресурсы, как средства просмотра данных, слайды и компьютеры. Если имеется оборудование для фитнеса, то соответствующий зал должен хорошо проветриваться. Следует уделять внимание приобретению оборудования для фитнеса, способствующего развитию и поддержанию анаэробных и аэробных возможностей

Требования к вспомогательным средствам. Эти средства могут оказывать влияние на эффективность служб ПАСОП, обеспечивая хранение оборудования и огнегасящих веществ и предоставляя возможности для незамедлительного использования, а также для проведения испытания, осмотра, технического обслуживания и обучения. Следует предусмотреть место для хранения пожарных рукавов, снабжённое стеллажами, средствами вентиляции, оборудованием для ремонта пожарных рукавов и стендами для их проверки. В определённых климатических условиях необходимо обеспечивать наличие средств для сушки пожарных рукавов в виде сушильной башни или полок, либо в виде замкнутой системы нагревательных приборов. Необходимо организовать хранение огнегасящих веществ, таких как концентрат пены и дополнительных веществ, и особое внимание следует уделять поддержанию уровней температур, соответствующих условиям хранения каждого из веществ. Следует также предусмотреть соответствующие средства сдерживания для хранимых концентратов пены в случае выплёскивания или утечки. Наличие мастерской, где может обеспечиваться техническое

обслуживание и ремонт, будет способствовать более эффективному и экономичному функционированию службы. В идеальном случае в АСС должен быть гидрант, способный подавать воду с соответствующей скоростью, чтобы минимизировать время пополнения. Соответствующие средства для испытаний пожарных рукавов и транспортных средств, отработки процедур пополнения ёмкостей на транспортных средствах после их использования, а также в учебных целях должны быть в постоянной готовности. Желательно предусмотреть наличие насосных станций для оперативного перекачивания пенного концентрата из контейнеров в пожарные транспортные средства. Также желательно иметь технические средства для быстрого пополнения дополнительных веществ на пожарных транспортных средствах.

Дежурные помещения. Во всех АСС должен быть центральный пункт для приёма аварийных вызовов, который может направлять пожарные транспортные средства по любому вызову, а также мобилизовать и предоставлять ресурсы. Этот пункт должен представлять собой дежурное помещение, которое следует размещать таким образом, чтобы из него, по возможности, была видна значительная часть рабочей площади. При необходимости следует разместить дежурное помещение над землёй для обеспечения максимального обзора. Может возникнуть потребность в проведении специальных мероприятий, направленных на обеспечение звукоизоляции дежурного помещения, и последующего решения климатических условий, которые могут возникнуть в связи с обеспечением звукоизоляции. В некоторых местах следует устанавливать тонированные окна или солнцезащитные приспособления в целях сведения к минимуму воздействие прямого или отражённого попадания солнечных лучей, а также других внешних воздействий, таких как бетонные поверхности и климатические условия. Необходимо предусмотреть регулирование интенсивности освещения дежурного помещения для обеспечения внешнего обзора в обычных условиях.

Аспекты общего характера. Кроме специальных требований, рассматриваемых выше, существует ряд аспектов общего характера, относящихся ко всем пожарным депо, которые могут способствовать эффективности работы и созданию благоприятных условий для персонала. За исключением случаев, когда необходимо по оперативным соображениям размещать дежурное помещение над землёй, желательно все другие помещения располагать на одном уровне. Важно в ходе подготовки первоначального плана предусмотреть вероятность увеличения их площади с учётом возможности расширения аэропорта. Если в плане предусмотрено расположение хозяйственного помещения по одну сторону боксов, то дополнительные преимущества будут заключаться в том, что в эти помещения не будут проникать выхлопные газы, выделяющиеся при прогонке двигателей транспортных средств. Доступ к боксам, в которых размещаются пожарные транспортные средства, с тыльной стороны облегчает их движение за счет

обеспечения сквозного проезда. Пожарные транспортные средства должны располагаться на стоянке таким образом, чтобы выход из строя одного из них не создавал препятствий для немедленного развёртывания других. Из-за высокого уровня шума в некоторых АСС может возникнуть необходимость в звукоизоляции некоторых внутренних помещений, примыкающих к дежурному помещению. Кроме того, внимание следует уделять системам вентиляции и контроля над климатическими условиями в целях обеспечения удобств и повышения производительности труда персонала. Все АСС должны быть подключены к резервным (аварийным) источникам электрической энергии для обеспечения непрерывной работы соответствующего оборудования и средств.

Здания АСС должны предусматривать наблюдательные вышки и должны попеременно вести наблюдение в течение всего периода производства полётов. Когда это возможно, находящемуся на дежурстве обязан вести наблюдение за (площади некоторых крупных аэропортов являются слишком большими, и там возможно осуществление не более одной из этих функций):

- непрерывностью тяги силовых установок ВС, находящихся в воздухе или совершающих полет;
- рулением, работой двигателей ВС, находящихся на земле, исправностью шасси, обслуживанием ВС, находящихся на местах стоянок (включая заправку топливом);
- наличием свободных путей для маневрирования, включая ВПП и рулёжные дорожки. Часто ВПП и РД заняты ВС, ожидающими разрешения на взлёт или руление. Информация о наличии дорог пополнится за счёт знания нагрузочных характеристик на структуру почвы при различном состоянии поверхности; и
- влиянием наблюдаемых погодных условий как источником возможных ограничений для передвижения аварийно-транспортных средств.

## **Глава 19**

### **Обучение, подготовка и проведение учений специалистов аварийно-спасательных команд при авиационном происшествии в гражданской авиации.**

**19.1.** Обучение и подготовка специалистов АСК организации гражданской авиации осуществляется по программам, утверждённым уполномоченным органом:

- в сертифицированных учебных заведениях;
- в организациях гражданской авиации;
- при профессиональной подготовке штатных специалистов службы ПАСОП;
- при подготовке работников организации гражданской авиации, входящих в состав нештатных расчётов АСК;
- на учениях и тренировках сил и средств СПАСОП.

Специалисты штатных пожарно-спасательных расчётов один раз в 5 лет проходят обучение на курсах повышения квалификации в сертифицированном учебном заведении.

При нахождении на дежурстве с пожарно-спасательными расчётами проводятся:

- теоретические занятия - 28 часов в месяц;
- практические тренировки проводятся не реже 24-32 раза в месяц (может проводиться на рабочем месте).

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

Подготовка личного состава нештатных расчётов АСК проводится по программам, утверждённым уполномоченным органом.

Для проведения теоретических занятий и практических тренировок в каждой организации гражданской авиации создаётся аварийно-спасательная учебно-материальная база и учебно-тренировочный полигон в соответствии с Приложением 11 к настоящему Руководству. Контроль за организацией, развитием и использованием аварийно-спасательной учебно-материальной базы и учебно-тренировочного полигона осуществляет начальник службы ПАСОП аэропорта и/или лицо заменяющий его.

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

Тренировки с личным составом проводятся:

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

В процессе практических занятий и тренировок отрабатываются действия по:

- оповещению об авиационном происшествии;
- прибытию расчётов АСК в нормативное время к месту происшествия;
- организации и выполнению поиска ВС, потерпевшего бедствие;
- открытию основных и аварийных выходов из ВС;
- вскрытию фюзеляжа ВС;
- организации эвакуации пассажиров и экипажа из ВС;
- вентиляции салонов ВС;
- тушению пожара на ВС;
- оказанию первой медицинской помощи пострадавшим;
- эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- эвакуации ВС с лётного поля аэродрома.

В процессе теоретической подготовки, практических занятий, тренировок и учений личному составу службы ПАСОП организаций гражданской авиации необходимо изучить:

- сигналы оповещения и действия на случай объявления сигналов "Тревога" и "Готовность";
- порядок действий при проведении ПСР;
- устройство и порядок использования аварийно-спасательного снаряжения и оборудования, которым оснащаются расчёты АСК;
- способы проникновения в ВС при авариях и катастрофах;
- методы спасания людей в различных условиях;
- устройство и порядок применения первичных средств пожаротушения;
- теорию горения и возгорания материалов и тактику тушения пожаров;
- способы оказания первой медицинской помощи пострадавшим;
- правила эвакуации пострадавших в медицинские учреждения;
- правила эвакуации ВС с лётного поля аэродрома.

### **19.2. Проведение учений аварийно-спасательных команд.**

Цель проведения учений и тренировок заключается в закреплении теоретических знаний, приобретении практических навыков личным составом АСК и взаимодействия и координации при возникновении аварийных ситуаций. Оценка эффективности производится регулярно по результатам тренировок персонала служб (подразделений, участков) по всем типам аварийных ситуаций на территории аэропорта.

#### **Типы учений, тренировок.**

В аэропортах приняты следующие типы учений, тренировок:

- полномасштабные (комплексные) учения;
- координационные (командно-штабные) учения на территории аэропорта;
- специальные (отдельные) тренировки.

Учения и тренировки проводятся со следующей периодичностью:

- полномасштабные (комплексные) учения проводятся через промежутки времени, не превышающие два года;
- координационные (командно-штабные) учения, проводятся не реже одного раза в год, за исключением того полугодического периода, в течение которого проводятся полномасштабные (комплексные) учения;

Специальные тренировки проводятся:

- со штатными расчётами АСК - не реже одного раза в месяц;
- с остальными (нештатными) расчётами АСК - ежеквартально;
- с АСК (в каждой смене) - не реже двух раз в год.

#### **Организация полномасштабных (комплексных) учений.**

Цель полномасштабного (комплексного) учения - оценка готовности АСК аэропорта к совместным действиям с взаимодействующими организациями при аварийных ситуациях, практическая отработка действий всех сил и средств аэропорта и взаимодействующих организаций при различных аварийных ситуациях, максимально приближенных к реальным.

Непосредственное руководство расчётами АСК оперативной смены при проведении учения осуществляет руководитель АСР. По окончании учения проводится разбор с руководящим составом учения, наблюдателями и старшими расчётов. На разборе даётся оценка по действиям расчётов, а также общая оценка проведённых учений.

#### **Организация координационных (командно-штабных) учений.**

Координационное (командно-штабное) учение является одной из основных форм совместного обучения. Основной целью командно-штабного учения является совершенствования слаженности и оперативности в работе руководящего состава авиационной организации, их навыков в организации выполнения всего комплекса мероприятий, предусмотренных различными аварийных ситуациях, включая управление силами и средствами при ведении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также их всестороннее обеспечение.

#### **Организация специальных (отдельных) тренировок.**

Цель специальных тренировок - практическая отработка действий сил и средств расчётов АСК аэропорта при различных аварийных ситуациях, максимально приближенных к реальным.

Организует проведение тренировок руководитель АСР. Тренировки проводятся согласно Плана подготовки расчётов АСК по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории аэропорта.

Штатные пожарно-спасательные расчёты проводят тренировки по своим специальным программам, составленным с учётом аварийных ситуаций в аэропорту. Ответственными за организацию и проведение тренировок являются: начальник СПАСОП.

Результаты тренировок заносятся в журнал подготовки (тренировок). Для отработки отдельных тем, требующих привлечения сил и средств из других расчётов АСК, могут проводиться совместные тренировки с двумя, тремя расчётами (по согласованию между службами, подразделениями).

### **19.3. Учения по поиску и спасению**

Учения по поиску и спасению позволяют проверять и совершенствовать оперативные планы, приобретать учебный опыт и совершенствовать навыки связи и координации. Учения, проводимые на реалистичной основе, помогают продемонстрировать и оценить подлинную действенность обучения и оперативную эффективность, и компетентность службы ПАСОП. Учения выявляют недостатки, которые могут существовать в планах по поиску и спасению, и позволяют улучшить эти планы. Более безопасно выявить недостатки в ходе учений, чем при проведении реальных операций.

#### **Виды учений**

Учения могут и должны проводиться на трёх уровнях.

- а)** Самый простой вид учений - *связные учения* - требует наименьшего объёма планирования. Они заключаются в периодическом использовании всех средств связи между всеми потенциальными пользователями для обеспечения надёжности связи в случае реальных аварийных ситуаций.

- б) *Координационные учения* предполагают имитацию мер реагирования на кризисную ситуацию на основе ряда сценариев. В них принимают участие, но без развёртывания, все уровни службы ПАСОП. Учения этого вида требуют значительного объёма планирования и обычно проводятся в течение одного-трёх дней.
- с) Третий вид — *полномасштабные учения или полевые учения* — отличается от предыдущего вида тем, что в этом случае производится развёртывание реальных средств поиска и спасения. Это расширяет масштабы проверки системы поиска и спасения приносит реальные ограничительные факторы, связанные с затратами времени при сборе, доставке к месту происшествия и действиях поисково-спасательных команд.

Успех учений оценивается следующим образом:

- сколько проблем выявлено;
- сколько знаний приобретено;
- насколько усовершенствованы оперативные планы;
- насколько снизилось число ошибок, повторно совершаемых в ходе следующих учений.

#### **Элементы учений**

Для успешного проведения учений необходимы планирование, осуществление и оценка. Учения проводятся с целью обучения, оценки действующих планов и правил и проверки новых концепций. Кроме того, учения позволяют приобрести опыт в управлении риском и безопасностью при проведении операций поиска и спасения.

*Планирование.* Типичный порядок проведения учений включает в себя: разработку концепции (общие цели и задачи) содержания учений, выбор участников (персонал и средства), подробное планирование порядка проведения учений, проведение учений и оценку с целью формулирования извлечённых уроков и разработки рекомендаций в целях совершенствования. Необходимо иметь чёткое представление о том, какие планы и правила проверяются в ходе учения. Затем могут быть разработаны сценарии с описанием конкретных ситуаций, в отношении которых персонал будет принимать меры реагирования.

## **Глава 20**

### **Оптимизации действий аварийно-спасательных расчётов АСК в ходе АСР с учётом аспектов человеческого фактора.**

Основные требования к профессиональным качествам руководителя аварийно-спасательных работ в районе авиационного происшествия:

- 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 объём внимания, умение подмечать незначительные изменения в обстановке;
- лидерские качества, умение руководить персоналом, работать в команде.

Каждый член АСК должен иметь чёткое представление о факторах, которые могут влиять на реакцию людей и их поведение в условиях АС или ЧС.

Таковыми факторами являются:

- роль, которую поведенческая реакция пассажиров может играть в условиях аварийной ситуации;
- 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 АП.

Для общения с пассажирами в условиях аварийной ситуации члены АСК должны:

- держать себя в руках, сохранять спокойствие и решительность;
- иметь необходимые навыки и опыт выведения человека из состояния стресса (приёмы 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 жестикуюляцию.

Отдавать распоряжения нужно громко, чётко, ясно и кратко. Говорить, как можно более простым языком. Повторять распоряжения через регулярные промежутки времени, чтобы все пассажиры их слышали и понимали.

Для обеспечения эффективного и успешного выполнения АСР, каждый член АСК должен обладать знаниями и навыками, включающими следующее:

- чёткое знание своих функциональных обязанностей и своих действий согласно Руководству;
- понимание целей и задач расчётов АСК, координации их взаимодействия;
- чёткое представление общей структуры организации управления действиями всех расчётов АСК;
- оценивать создающуюся обстановку и принимать оптимальное решение;
- 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, задымлённость, 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;
- работать на пределе физических и эмоциональных возможностей человека;
- оказывать психологическое воздействие на пострадавшего, предотвращать панические настроения и брать на себя роль лидера;
- быстро восстанавливаться.

## **Глава 21**

### **Инспектор по поиску и спасанию**

#### **21.1. Кадровые потребности**

Инспектор по поиску и спасанию гражданской авиации должен выполнять широкий круг технических обязанностей, связанных с контролем за обеспечением безопасности полётов. Кроме того, он должен соответствовать образованию, техническим знаниям и опыту и быть сопоставимым условиям персонала эксплуатанта, деятельность которых он будет проверять или контролировать. По мере необходимости могут привлекаться новые инспектора для решения поставленных задач.

Инспектор по поиску и спасанию уполномочен обеспечивать сохранение квалификации и вести надзор или выполнять функции контроля за обеспечением безопасности полётов, в зависимости от конкретного случая, должен обладать соответствующим удостоверением, имеющим право беспрепятственного доступа к инспектируемым воздушным судам, документам, аэродромам, службам воздушного движения и другим соответствующим средствам, и службам, а также к местам ограниченного доступа, связанным с гражданской авиацией.

#### **21.2. Квалификация и подготовка**

##### **21.2.1. Квалификация**

Задачи и практическая работа, связанные с контролем за обеспечением безопасности полётов в авиации, включают в себя много сложных оценок, проведение инспекций, анализ и вмешательство с целью обеспечения соблюдения национальных нормативных актов, правил эксплуатации и практики. Эффективное выполнение этих задач требует привлечения высококвалифицированного персонала на различных этапах данного процесса.

Успешное выполнение инспекторами по поиску и спасанию различных функций в значительной степени зависит от их квалификации, опыта, профессиональных знаний и приверженности делу. Помимо технической квалификации, имеющей решающее значение при проведении инспектирования и надзора, чрезвычайно важно также, чтобы инспекторы были предельно честными, беспристрастно выполняли свои задачи, проявляли тактичность, хорошо понимали человеческую природу и обладали хорошими навыками общения. Учитывая специфический, деликатный характер задач, выполняемых инспекторами, жизненно важно, чтобы квалификация, предшествующий опыт и личные качества каждого сотрудника были проверены и тщательно оценены до того, как они будут выбраны.

В идеальном случае технический персонал должен обладать по меньшей мере такой же квалификацией, что и персонал, являющийся объектом инспекции или надзора.

Инспектор по поиску и спасанию, отвечающий за осуществление контроля за обеспечением безопасности полётов должен быть компетентным в организационном отношении.

#### **21.2.2. Подготовка**

Государственные полномочные органы финансируют первоначальную подготовку и повышение квалификации инспекторов по поиску и спасанию (периодичность проводимой подготовки в 5 лет 1 раз). Инспектор по поиску и спасанию представляет своё ведомство и поэтому нуждается в постоянном повышении уровня своих знаний и навыков, относящихся к выполняемым им функциям. Это достигается путём периодического проведения учебных курсов и курсов повышения квалификации по всем дисциплинам, за которые отвечают инспектора. Участие в семинарах и практикумах, организуемых ИКАО, международными и региональными организациями, связанными с авиацией, также позволит инспекторам расширять свой кругозор и обмениваться опытом с экспертами из других государств. Дополнительные учебные занятия, такие как курсы по составлению технических отчётов и административная подготовка, также помогут инспектора повысить действенность и эффективность их работы.

Периодическая практическая и теоретическая специальная (техническая) подготовка, включая административные курсы, позволят инспекторам поддерживать высокий уровень знаний и опыта и тем самым выполнять свои обязанности и функции более действенным и эффективным образом. Конечным результатом такой подготовки является улучшение работы со стороны лиц, в отношении которых инспекторы проводят надзор.

Подготовка инспектора не должна ограничиваться строго профессиональными аспектами. В частности, необходимо также обеспечить подготовку инспекторов по таким предметам, как применимые нормативные акты, навыки, знания, обязанности и функции инспектора и процедуры для внедрения и обеспечения выполнения требований.

### **21.3. Технический инструктивный материал, инструменты и предоставление важной информации с точки зрения безопасности полётов**

Эффективность системы контроля за обеспечением безопасности полётов и соблюдение национальных и международных стандартов обеспечивается инструктивным материалом, дающим техническим экспертам указания о том, как выполнять свои конкретные функции.

Инспекторам требуется инструктивный материал о соблюдении правил и принципов сертификации и наблюдении за деятельностью обладателей свидетельств или сертификатов, включающий в себя стандартные процедуры оценки документации и демонстрации пригодности к эксплуатации соответственно в рамках первоначальной и последующей сертификации.

Предоставление и быстрое распространение важной информации, абсолютно необходимы для обеспечения безопасности полётов в оперативной авиационной обстановке.

### **21.4. Обязательства по осуществлению надзора**

Обязательства и ответственность инспектора по поиску и спасанию в отношении безопасной и упорядоченной системы не прекращаются с выдачей свидетельства, квалификационной отметки, сертификата или другого разрешения. Поддержание постоянной безопасности полётов, особенно в период существенных перемен, требует от инспекторов создания также системы поддержания организационной, а также индивидуальной профессиональной квалификации обладателей свидетельств /квалификационных отметок/сертификатов/разрешений, продления срока действия свидетельств /квалификационных отметок /сертификатов/ разрешений, постоянной способности эксплуатантов воздушных судов и поставщиков обслуживания поддерживать безопасность и регулярность полетов и постоянной способности утверждённых организаций по техническому обслуживанию обеспечивать надлежащее обслуживание воздушных судов. Полномочия, касающиеся этого постоянного процесса включены в положения основного авиационного закона Туркменистана.

Выдавшее свидетельство, даёт гарантию в том, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками, лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям. Это требование предполагает систему постоянного контроля и надзора в целях обеспечения постоянной безопасности полётов воздушных судов.

Согласно Воздушного Кодекса Туркменистана и опубликованным в соответствии с ним нормативными документами и правилами предоставлены полномочия и возложена ответственность за проведение инспекций, анализ производства полётов, выявление недостатков в области безопасности полётов, внесение рекомендаций, введение эксплуатационных ограничений, а также за выдачу, приостановление действия, отзыв или прекращение действия

свидетельств, сертификатов или других разрешений и, в случае сертификата эксплуатанта воздушных судов, за внесение поправок в соответствующие требования к производству полётов. Кроме того, инспектор наделен полномочиями и ответственностью для осуществления постоянного надзора за указанной деятельностью, с тем чтобы обеспечивать постоянное применение признанной практики соблюдения безопасности полётов и надлежащих процедур, содействующих безопасности при производстве полётов. Для достижения этой цели инспектор постоянно осуществляет контроль за полётами, производимыми обладателями соответственно свидетельств и/или сертификатов.

Функция надзора осуществляется на постоянной основе, в оговорённые сроки, или через оговорённые промежутки времени, или при возобновлении действия свидетельства, сертификата или другого разрешения. В случае эксплуатанта воздушных судов, организации по техническому обслуживанию, утверждённого учебного заведения, КЦПС и ВКЦПС независимо от используемого метода надзора, оцениваются все существенные аспекты процедур и практики эксплуатанта или организации, а соответствующие инспекции проводятся по меньшей мере каждые 12 мес. Плановые инспекции дополняются периодическими внерегламентными инспекциями всех аспектов производства полётов.

На всех этапах программы надзора возможности и квалификация организации соответствуют стандартам, которые требуются при выдаче первоначального сертификата, или превышают их. Поэтому инспектор, осуществляющий надзор и проводящий соответствующие инспекции, тщательно выполняет эту работу и требует от организации убедительно продемонстрировать, что полёты или техническое обслуживание производятся в соответствии с требованиями выданного сертификата, надлежащими техническими требованиями к производству полётов/техническому обслуживанию, руководствами по производству полётов, руководствами по контролю за техническим обслуживанием и соответствующими нормативными документами гражданской авиации и что, как следствие, полномочия, предоставленные при первоначальной выдаче сертификата, должны быть сохранены.

Программа надзора и инспектирования даёт всеобъемлющее и убедительное заключение о сохранении своей квалификации обладателями свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений. Кроме того, в соответствующих материалах инспекционных отчётах указано, является ли система и процедуры инспектирования и надзора, применяемые, действенными с точки зрения определения квалификации, соблюдения требований в прошлом и общих возможностей обладателей свидетельств/квалификационных отметок/сертификатов/разрешений.

### **21.5. Разрешение проблем безопасности**

Устранение выявленных недостатков и разрешение проблем безопасности является одним из критических элементов, лежащих в основе

всей деятельности по контролю за обеспечением безопасности полётов. Хорошая система контроля за обеспечением безопасности полётов обеспечивает выявление недостатков и проблем безопасности, а также принятие соответствующих мер по их устранению.

Если программа надзора и инспектирования и соответствующие инспекционные отчёты покажут, что обладатель свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения не обеспечил или не может обеспечить выполнение или поддержание требуемых Стандартов, то тогда инспектор, несущий основную ответственность за надзор за производством полётов, незамедлительно уведомляет обладателя свидетельства/квалификационной отметки/сертификата/разрешения о замеченном недостатке. Определив причину недостатка, инспектор устанавливает сроки принятия корректирующих мер и предпринимает соответствующие последующие действия с целью определения эффективности корректирующих мер. При повторном возникновении проблем в конкретных областях деятельности проводятся дополнительные инспекции.

Если обладатель свидетельства/квалификационной отметки /сертификата /разрешения не устраняет недостаток, когда это предусмотрено, инспектор немедленно информирует начальника агентства «Туркменховаёллары» и вносит рекомендацию отозвать или ограничить (временно или постоянно) действие прав, предоставляемых обладателю свидетельства/квалификационной отметки /сертификата /разрешения. Если после тщательного рассмотрения всех относящихся к делу обстоятельств и необходимых согласований, и консультаций достигнуто согласие о необходимости приостановить или отозвать права, предоставляемые обладателю свидетельства/квалификационной отметки /сертификата/разрешения, инспектор официально и в письменном виде информирует обладателя свидетельства/квалификационной отметки /сертификата/разрешения как о предполагаемых мерах, так и об их обосновании. В случае аннулирования или отзыва сертификата по какой-либо причине обладатель свидетельства/квалификационной отметки /сертификата /разрешения должен незамедлительно вернуть его выдавшему документ сотруднику.

Ввиду возрастающей сложности современных методов эксплуатации, а также самих воздушных судов и оборудования постоянно возникает необходимость в пересмотре содержания и масштабов инспекций и соответствующих методов, и процедур в целях совершенствования оценки конкретных областей, представляющих интерес, и более эффективного использования инспекторов, имеющих в распоряжении инспектора.

Инспектор обеспечивает наличие эффективной системы рассылки и/или получения информации об отказах, неисправностях, дефектах и других случаях, которые неблагоприятно влияют или могут повлиять на сохранение лётной годности воздушного судна. Доступ к информации такого типа необходим для проведения анализа недостатков и разработки необходимых

мер сохранения лётной годности, связанных с решением проблемы безопасности, если таковые требуются.

### 21.6. Программа первоначальной подготовки инспектора по поиску и спасанию

№	Наименование темы	Количество часов		
		всего	лекции	самостоятельная подготовка
1.	Нормативная правовая документация Воздушный кодекс Туркменистана и ГАПТ-12.	40	2	38
2.	Положение об отделе авиационной безопасности, поискового и аварийно-спасательных работ, Положение об Агентстве «Туркменховаёллары»,	40	2	38
3.	Приложения ИКАО и руководящие документы ИКАО.	50	2	48
4.	Типы аварийных ситуаций.	2	1	1
5.	Службы, участвующие в спасательных мероприятиях в случае авиационного происшествия.	3	2	1
6.	Основные цели и задачи Координационного центра поиска и спасания. Взаимодействие КОСПАС-САРСАТ.	14	10	4
7.	Порядок, организация и проведения поисково-спасательных операций.	12	6	6
8.	Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях.	2	1	1
9.	Поисково-спасательные команды, поисково-спасательное оборудование, средства связи.	3	2	1
10.	Подготовка планов операций по поиску и спасанию.	3	2	1
11.	План мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту.	11	8	3
	Итого	180	38	142

### 21.7. Координационный центр поиска и спасания

Объект: Координационный центр поиска и спасания			Дата:		
Ответственное лицо:	Телефон:	Факс:	да	нет	примечание
1	Положение о службе.				
1.1	Должностные инструкции персонала КЦПС.				
1.2	Положение КЦПС.				
1.3	План работы КЦПС.				
2	Наличие нормативно-правовых и руководящих документов, регулирующих деятельность службы КЦПС.				
2.1	План поисково-спасательной операции.				
2.2	РПАСОП ГА.				
2.3	ГАПТ-12.				
2.4	Приложение-12 ИКАО «Поиск и спасание».				
3	Обучение и подготовка персонала КЦПС.				
3.1	График (расписание) проведения занятий, тренировок и учений в службе				
3.2	Журналы, проведения занятий, тренировок, контроля готовности персонала.				
3.3	Наличие сертификата на знания английского языка у персонала ведущие телефонную связь.				
3.4	Организация и план подготовки повышения квалификации.				
3.5	Программа подготовки и обучения персонала КЦПС.				
3.6	Наличие файлов или карточек учёта подготовки сотрудников.				

3.7	Наличие должностных инструкций.			
4	Управления, связь и оборудование.			
4.1	Наличие помещения для обеспечения централизованного сбора информации, обладающие быстродействующими и надёжными средствами связи и условиями для проведения инструктажа;			
4.2	Наличие списков с конкретными телефонами взаимодействующих служб поиска и спасания			
4.3	1. Средства прямой связи с: центром полётной информации; ВКЦПС; соответствующими пеленгаторными станциями и станциями определения местоположения; поисково-спасательными командами и их штабами;			
4.4	2. Средства быстродействующей и надёжной связи с: центрами управления полётами в системе КОСПАС/САРСАТ; главным метеорологическим органом или органом метеорологического наблюдения; поисково-спасательными командами, которые принимают участие в поисково-спасательных операциях; постами аварийного оповещения; медицинскими учреждениями;			
5	Подготовительная информация			
5.1	Располагает ли КЦПС в любое время легко доступной новейшей информацией, включающей следующие данные о его районе поиска и спасания: поисково-спасательные команды, центры поиска и спасания и посты аварийного оповещения; органы обслуживания воздушного движения; средства связи, которые могут быть использованы в ходе поисково-спасательных операций; телеграфные адреса и номера телефонов всех эксплуатантов или их официальных представителей, занимающихся вопросами эксплуатации в районе; места, где хранятся запасы сбрасываемого с воздушных судов аварийно-спасательного снаряжения; любые другие общественные и частные ресурсы, включая медицинскую помощь и транспортные средства, которые могут быть полезными при поисково-спасательных операциях.			
6	Крупномасштабная карта района поиска и спасания			
7	Отчётность о проведённых поисково-спасательных операциях с оценкой использованных методов, адекватности аварийно-спасательного оборудования и с включением предложений по совершенствованию этих методов и оборудования.			

### 21.8. Отчёт инспекторской проверки точки контакта поиска и спасения (ТКПС)

Дата/период проверки \_\_\_\_\_

Название организации \_\_\_\_\_

Адрес \_\_\_\_\_

Телефон \_\_\_\_\_

Факс \_\_\_\_\_

Электронная почта \_\_\_\_\_

Руководитель \_\_\_\_\_

(Должность, Ф.И.О.)

## 21.9. Перечень объектов проверки, предъявляемых к ТКПС.

№	Объект проверки	Результат проверки: («соответствует или «не соответствует» или указать иным образом)
1.	Осуществляет ли приём и обработку информации от координационного центра системы (КЦС), касающуюся ELT (Emergency Locator Transmitter), установленных на воздушных судах, зарегистрированных в Туркменистане независимо от места нахождения ВС, а также всех воздушных судов, находящихся на территории Туркменистана независимо от государства регистрации.	
2.	Наличие структурной схемы и штатного расписания компании	
3.	Наличие утверждённой руководителем компании должностных инструкций и подписей об ознакомлении.	
4.	ТКПС имеет ли достаточное количество руководящего и эксплуатирующего персонала с соответствующей подготовкой, обеспечивающую должное исполнение им своих обязанностей в соответствии с функциями, возложенными на ТКПС.	
5.	Имеет ли разработанное ТКПС и утверждённое органом гражданской авиации Положение, Инструкции и/или другие соответствующие документы регулирующие деятельность ТКПС	
6.	Существует ли утверждённая органом гражданской авиации, программа подготовки и допуска к самостоятельной работе операторов ТКПС	
7.	Соблюдены ли условия труда персонала (операторов) согласно требований охраны труда и техники безопасности для ведения круглосуточного дежурства	
8.	Организовано ли круглосуточное дежурство операторов для приёма, обработки и оповещения КЦС, поисково-спасательные органы (службы) и.т.д., согласно Схемы оповещения в случае получения сигнала о бедствии	
9.	Отработана ли процедура взаимодействия с КЦС, всеми органами системы КОСПАС-САРСАТ, поисково-спасательными органами (службами), органом гражданской авиации, органом обслуживания воздушного движения, а также эксплуатантами (владельцами) воздушных судов	

10.	Имеет ли нормативную документацию системы КОСПАС-САРСАТ, органа гражданской авиации Туркменистана, необходимые для должного выполнения своих функций в качестве ТКПС и регулирующих его деятельность	
11.	Проводятся ли регулярные технические учёбы, тренинги и.т.д.	
12.	Существует ли утверждённая Схемы оповещения в случае получения сигнала о бедствии	
13.	Существует ли схема эвакуации персонала из помещения на случай чрезвычайных ситуаций	
14.	Имеет ли ТКПС соответствующее помещение для размещения оборудования, персонала и документации необходимого для осуществления всех своих функций.	
15.	Существует ли процедура посещения помещения ТКПС, исключающая доступ лиц в помещения ТКПС, деятельность которых не связана с обеспечением функционирования ТКПС.	
16.	Имеет ли помещение защиту от незаконного вмешательства и/или проникновения посторонних лиц (решётки, кодовые замки и.т.д)	
17.	Ведётся ли делопроизводство, назначено ли ответственное лицо за их ведение и хранение.	
18.	Наличие несгораемого шкафа для хранения и технической документации	
19.	ТКПС имеет ли договоры с эксплуатантами (владельцами) ВС, на борту которого установлен EMT, на предоставление последним услуг по аварийному оповещению эксплуатанта в соответствии с возложенными на ТКПС функциями.	
20.	Имеет ли ТКПС договор с КЦС – Международным координационно-вычислительным центром (МКВЦ), расположенным в городе Москва, Российской Федерации.	
21.	Имеет ли в своём пользовании:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- основное оборудование;</li> <li>- источники электропитания;</li> <li>- телефонную;</li> <li>- факсимильную;</li> <li>- интернет и другие виды связи, которые обеспечивают непрерывное функционирование ТКПС и бесперебойную связь с системой КОСПАССАРСАТ и другими пользователями своих услуг, в течение не менее 95% в течение суток</li> </ul>	
22.	Имеет ли в своём пользовании:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- резервное оборудование;</li> <li>- резервные источники электропитания;</li> <li>- альтернативную телефонную.</li> </ul>	

23.	Имеет ли доступ в установленном Органом гражданской авиации порядке ко всей необходимой для ТКПС информации о всех ELT, зарегистрированных в Туркменистане, а также установленных на ВС, эксплуатирующихся эксплуатантами Туркменистана.	
Заключение:		
Рекомендации:		

**Члены комиссии:**

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_

**Примечание:** *Количество страниц отчёта зависит от объёма (количества) объектов проверки.*

## **Глава 22**

### **Основные термины и определения, встречающиеся в области СПАСОП.**

**Авиационный персонал** – лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство), осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности ВС или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению и обслуживанию воздушных перевозок и полётов ВС, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживания воздушного движения.

**Аэродром** – определённый участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для взлёта, посадки, руления, стоянки и обслуживания ВС на этой поверхности.

**Аэродромное искусственное покрытие** – верхний слой аэродромной одежды, непосредственно воспринимающий нагрузки и воздействия от ВС, эксплуатационных и природных факторов.

**Аэропорт** – комплекс сооружений, предназначенный для приёма, отправки ВС и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения, необходимое оборудование.

**Аэропорт международный** – аэропорт, выделенный для приёма, выпуска и обслуживания ВС, выполняющих международные полёты, и имеющий пункты пограничного, таможенного и карантинного контроля.

**Авария** – чрезвычайное событие техногенного характера, происшедшее по конструктивным, производственным, технологическим или эксплуатационным причинам, либо из-за случайных внешних воздействий, и заключающееся в повреждении, выходе из строя, разрушении технических устройств или сооружений. ЧС техногенного характера называются те, которые происходят на производственном оборудовании, каких-либо других технических устройствах, сооружениях, а также на транспорте.

**Безводный участок** – участок местности, на котором водоотдача в сети наружного противопожарного водопровода составляет менее 10л/с или расстояние от места пожара до водоисточника более 500м.

**Безопасность полётов** – комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полёты без угрозы для жизни и здоровья людей.

**Безопасное место** – место, удалённое от источников опасности, где обеспечивается защита людей, веществ, материалов и других объектов от опасных факторов техногенных и природных проявлений.

**Боковая полоса безопасности ВПП** – специально подготовленный участок лётной полосы аэродрома, примыкающий к боковой стороне ВПП, и предназначенный для обеспечения безопасности при возможном выкатывании ВС за пределы ВПП при взлёте и посадке.

**Боевое развёртывание** – действия личного состава по приведению прибывших к месту вызова пожарных машин в состояние готовности к выполнению боевых задач по тушению пожаров. Боевое развёртывание включает в себя следующие этапы:

- подготовку к боевому развёртыванию;
- предварительное боевое развёртывание;
- полное боевое развёртывание.

**Взрыв** – быстрое химическое превращение среды, сопровождающееся выделением энергии и образованием сжатых газов.

**Виды пожарной охраны в Туркменистане** – пожарная охрана подразделяется на следующие виды: государственная противопожарная служба, ведомственная пожарная охрана, добровольная, пожарное сторожевая охрана, профессиональная пожарная охрана.

**ВПП** – определённый прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для взлёта и посадки ВС.

**Возникновение пожара (загорания)** – совокупность процессов, приводящих к пожару (загоранию).

**Групповая гибель людей** – три и более человек.

**Групповое травмирование** – десять и более человек.

**Государственная противопожарная служба** – государственная противопожарная служба является составной частью сил обеспечения безопасности личности, общества и государства и координирует деятельность других видов пожарной охраны. В Государственную противопожарную службу входят: ПО МВД Туркменистана.

**Дежурная смена** – личный состав, осуществляющий несение службы в течение дежурства с использованием техники и вооружения этого подразделения.

**Дежурство** – период непрерывного несения службы личным составом (работниками), включая их участие в тушении пожаров (проведении аварийно-спасательных работ).

**Жертва пожара** – погибший человек, смерть которого находится в прямой причинной связи с пожаром.

**Загорания** – случаи неконтролируемого горения, не причинившие материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства.

**Зона горения** – часть пространства, в котором протекают процессы термического разложения или испарения горючих веществ и материалов в объёме диффузионного факела пламени.

**Зона задымления** – часть пространства, примыкающего к зонам горения и теплового воздействия, заполненная дымовыми газами с концентрациями вредных веществ, создающих угрозу для жизни.

**Зона взлёта и посадки** – воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование ВС при взлёте и заходе на посадку.

### **Классификация мобильных средств пожаротушения**

**1.** К мобильным средствам пожаротушения относятся транспортные или транспортируемые пожарные автомобили, предназначенные для использования личным составом подразделений пожарной охраны при тушении пожаров.

**2.** Мобильные средства пожаротушения подразделяются на следующие типы:

- пожарные автомобили (основные и специальные);
- пожарные самолёты, вертолёты;
- пожарные поезда;
- пожарные суда;
- пожарные мотопомпы;
- приспособленные технические средства (тягачи, прицепы и трактора).

**Классификация пожарной техники** – Пожарная техника в зависимости от назначения и области применения подразделяется на следующие типы:

- первичные средства пожаротушения;
- мобильные средства пожаротушения;
- установки пожаротушения;
- средства пожарной автоматики;
- пожарное оборудование;
- средства индивидуальной защиты и спасения людей при пожаре;
- пожарный инструмент (механизированный и немеханизированный);
- пожарные сигнализация, связь и оповещение.

**КТА** – условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома и располагающаяся, как правило, в геометрическом центре ВПП.

**Катастрофа** – крупная производственная или транспортная авария, повлёкшая за собой человеческие жертвы, значительный материальный ущерб и другие тяжёлые последствия.

**Ликвидация горения** – действия личного состава гарнизона пожарной охраны, непосредственно обеспечивающие прекращение горения веществ и материалов на пожаре, в том числе посредством подачи на тушение пожара огнетушащих веществ.

**Ликвидация пожара** – стадия (этап) тушения пожара, на которой прекращено горение и устранены условия для его самопроизвольного возникновения.

**Локализация пожара** – действия, направленные на предотвращение возможности дальнейшего распространения горения и создание условий для его ликвидации имеющимися силами и средствами;

– стадия (этап) тушения пожара, на которой отсутствует или ликвидирована угроза людям или животным, прекращено распространение пожара и созданы условия для его ликвидации имеющимися силами и средствами.

**Ликвидация чрезвычайных ситуации** – это аварийно-спасательные и другие неотложные работы, проводимые при возникновении чрезвычайных ситуаций и направленные на спасение жизни, и сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь, а также на локализацию зон чрезвычайных ситуаций, прекращение действия характерных для них опасных факторов.

**Магистральная рулёжная дорожка (МРД)** – рулёжная дорожка, располагающаяся, как правило, вдоль ВПП и обеспечивающая руление ВС от одного конца ВПП к другому по кратчайшему расстоянию.

**Место стоянки (МС)** – часть перрона или площадки специального назначения на аэродроме, предназначенная для стоянки ВС в целях его обслуживания.

**Номер (ранг) пожара** – условный признак сложности пожара, определяющий в Расписании выездов необходимый состав сил и средств территориального пожарно-спасательного гарнизона города, привлекаемых к тушению пожара.

**Номер (ранг) происшествия** – условный признак сложности аварии, события, определяющий в Расписании выездов необходимый состав сил и средств территориального пожарно-спасательного гарнизона города, привлекаемых к проведению аварийно-спасательных работ.

**Начальник пожарной команды (НПК)** – прибывшее к месту авиационное происшествие старшее оперативное должностное лицо в СПАСОП, которое управляет на принципах единоначалия личным составом СПАСОП, участвующим в тушении пожара, до прибытия РТП ПО МВД.

**Опасное природное явление** – стихийное событие природного происхождения, которое по своей интенсивности, масштабу распространения

и продолжительности может вызвать отрицательные последствия для жизнедеятельности людей, экономики и природной среды.

**Очаг пожара** – место первоначального возникновения пожара.

**Огнетушащее вещество** – вещество, обладающее физико-химическими свойствами, позволяющими создать условия для прекращения горения.

**Основная боевая задача при тушении пожаров** – спасение людей в случае угрозы их жизни, достижение локализации и ликвидация пожара в сроки и в размерах, определяемых возможностями привлеченных к его тушению сил и средств пожарной охраны.

**Организация тушения пожаров** – совокупность оперативно-тактических и инженерно-технических мероприятий за исключением мероприятий по обеспечению первичных мер пожарной безопасности, направленных на спасение людей и имущества от опасных факторов пожара, ликвидацию пожаров и проведение аварийно-спасательных работ.

**Опасные факторы пожара** – факторы пожара, воздействие которых может привести к травме, отравлению или гибели человека и (или) к материальному ущербу;

1) К опасным факторам пожара, воздействующим на людей и имущество, относятся:

- пламя и искры;
- тепловой поток;
- повышенная температура окружающей среды;
- повышенная концентрация токсичных продуктов горения и термического разложения;
- пониженная концентрация кислорода;
- снижение видимости в дыму.

2) К сопутствующим проявлениям опасных факторов пожара относятся:

- осколки, части разрушившихся зданий, сооружений, строений, транспортных средств, технологических установок, оборудования, агрегатов, изделий и иного имущества;
- радиоактивные и токсичные вещества и материалы, попавшие в окружающую среду из разрушенных технологических установок, оборудования, агрегатов, изделий и иного имущества;
- вынос высокого напряжения на токопроводящие части технологических установок, оборудования, агрегатов, изделий и иного имущества;
- опасные факторы взрыва, происшедшего вследствие пожара;
- воздействие огнетушащих веществ.

**Оперативный штаб** – временно сформированный нештатный орган управления действиями на пожаре.

**Перрон** – часть лётного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения ВС в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, заправки, стоянки и технического обслуживания.

**Пожар** – неконтролируемое горение, причиняющее материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства.

**Пожарный аэродромный автомобиль (АА)** – пожарный автомобиль, оборудованный средствами тушения и специальным пожарно-техническим вооружением для тушения пожаров и проведения аварийно-спасательных работ в аэропортах специализированными пожарными службами.

**Пожарный коленчатый автоподъёмник (АКП)** – пожарный автомобиль, оборудованный стационарной механизированной поворотной коленчатой и (или) телескопической подъёмной стрелой, последнее звено которой заканчивается платформой или люлькой, предназначенный для проведения аварийно-спасательных работ на высоте, подачи огнетушащих веществ на высоту и возможностью использования в качестве грузоподъёмного крана при сложенном комплекте колен.

**Пожарный расчёт** – первичное тактическое подразделение пожарной охраны на пожарном (пожарно-спасательном) автомобиле, способное самостоятельно решать отдельные задачи по тушению пожаров и проведению аварийно-спасательных работ.

**Проведение аварийно-спасательных работ** – Осуществляемых пожарной охраной, представляет собой действия по спасению людей, имущества и (или) доведению до минимально возможного уровня воздействия опасных факторов, характерных для аварий, катастроф и иных чрезвычайных ситуаций.

**Предупреждение чрезвычайных ситуации** – это комплекс мероприятий, проводимых заблаговременно и направленных на максимально возможное уменьшение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь в случае их возникновения.

**Пожары, относящиеся к чрезвычайным ситуациям** – число погибших 2 и более человек, число госпитализированных 4 человека и более.

**Разведка пожара** – разведка представляет собой совокупность мероприятий, проводимых в целях сбора информации о пожаре для оценки обстановки и принятия решений по организации боевых действий. Разведка ведётся непрерывно с момента выезда на пожар и до его ликвидации.

**Решающее направление** – направление действий, на котором использование сил и средств пожарной охраны в данный момент времени обеспечивает наилучшие условия решения основной боевой задачи. Принципы определения решающего направления на пожаре:

- опасные факторы пожара угрожают жизни людей и их спасение невозможно без использования технических средств спасения и введения огнетушащих средств - силы и средства сосредоточиваются и вводятся для обеспечения спасательных работ;
- создаётся угроза взрыва и (или) распространения аварийных химических опасных веществ (далее – АХОВ) – силы и средства сосредоточиваются и

вводятся в местах, где действия подразделений обеспечат предотвращение взрыва и распространения АХОВ;

- горением охвачена часть объекта, и оно распространяется на другие его части или на соседние строения – силы и средства сосредоточиваются и вводятся на участки, где дальнейшее распространение огня может привести к наибольшему ущербу;
- горением охвачено отдельно стоящее здание (сооружение) и нет угрозы распространения огня на соседние объекты – основные силы и средства сосредоточиваются и вводятся в местах наиболее интенсивного горения;
- горением охвачено здание (сооружение), не представляющее собой ценности, и создалась угроза перехода огня на близко находящиеся объекты
- основные силы и средства сосредотачиваются на не горящих зданиях (сооружениях).

**Район выезда подразделений** – территория, на которой расписанием выезда предусмотрено первоочередное направление подразделений по вызову на пожар.

**Развёртывание сил и средств** – этап действий подразделений по тушению пожара включает в себя действия личного состава подразделений по приведению прибывших к месту пожара (вызова) пожарной техники и аварийно-спасательных автомобилей в состояние готовности к выполнению основной задачи при тушении пожаров и проведении АСР и подразделяются на следующие этапы:

- подготовку к развёртыванию;
- предварительное развёртывание;
- полное развёртывание.

**Руководитель тушения пожара (РТП)** – прибывшее на пожар старшее оперативное должностное лицо пожарной охраны, которое управляет на принципах единоначалия личным составом пожарной охраны, участвующим в тушении пожара, а также привлечёнными к тушению пожара силами.

**Район аэродрома** – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях.

**Рулёжная дорожка (РД)** – часть лётного поля аэродрома, специально подготовленная для руления ВС и предназначенная для соединения одной части аэродрома с другой, в том числе:

- полоса руления ВС на стоянке – часть перрона, обозначенная как рулёжная дорожка и предназначенная для обеспечения подхода только к местам стоянки ВС;
- перронная рулёжная дорожка – часть системы рулёжных дорожек, расположенная на перроне и предназначенная для обеспечения маршрута руления через перрон.

**СПАСОП аэропорта** – совокупность созданных в установленном порядке органов управления гражданской авиации, предназначенной для организации аварийно-спасательных работ на территории аэродрома и зона

ответственности аэропорта для организации поисковых спасательных работ, их тушения и проведения, возложенных на них задачи.

**Спасание людей при пожаре** – действия по эвакуации людей, которые не могут самостоятельно покинуть зону, где имеется возможность воздействия на них опасных факторов пожара.

**Стихийное бедствие** – катастрофическое природное явление (или процесс), которое может вызвать многочисленные человеческие жертвы, значительный материальный ущерб и другие тяжёлые последствия.

**Скоростная рулѐжная дорожка** – рулѐжная дорожка, примыкающая под острым углом к ВПП и предназначенная для обеспечения схода с нее на повышенной скорости приземлившегося ВС в целях сокращения времени занятия ВПП.

**Тушение пожаров** – представляет собой действия, направленные на спасение людей, имущества и ликвидацию пожаров.

**Тыл на пожаре** – силы и средства пожарной охраны, обеспечивающие ведение боевых действий на боевых позициях.

**Участок тушения пожара** – часть территории на месте пожара, на которой сосредоточены силы и средства пожарной охраны, объединѐнные поставленной задачей и единым руководством.

**Чрезвычайная ситуация** – это обстановка на определённой территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

**Этапы действия расчётов по тушению пожара и проведению аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров** – приём и обработку сообщения о пожаре (вызове); выезд и следование к месту пожара (вызова); разведку места пожара; аварийно-спасательные работы, связанные с тушением пожаров; развёртывание сил и средств; ликвидацию горения; специальные работы; сбор и возвращение к месту постоянного расположения.

Эвакуация людей при пожаре – вынужденный процесс движения людей из зоны, где имеется возможность воздействия на них опасных факторов пожара.

**Примечание к руководству:**

- 1) При объявлении Тревоге на аэродроме связана с ВС прекращаться взлѐт/посадка ВС до команды «ОТБОЙ» в связи с необеспечением УТПЗ.*
- 2) При получении сообщения о пожаре в зданиях и сооружениях начальник смены СПАСОП и не имея возможности обеспечения УТПЗ при выполнении полѐтов, на время тушения пожара, сообщает руководителю полѐтов о прекращении приёма - выпуска ВС или вводит ограничение на аэродроме по УТПЗ. При завершении работ по ликвидации пожара начальник пожарной команды организовать дозаправку ПА и докладывает руководителю полѐтов о готовности поддержания УТПЗ.*

*3) При продолжительности тушения пожаров или проведение поисковых и аварийно-спасательных работ более 3-х часов по заявке начальника аэропорта организовать питание участников аварийно-спасательных команд.*



### Рекомендации по разработке «Аварийного плана аэропорта»

#### 1. Общие положения

Аварийный план аэропорта – инструктивный материал по организации и проведению АСР на аэродроме и ПСР в районе ответственности аэропорта, который определяет:

- обязанности и необходимые действия персонала служб аэропорта и взаимодействующих организаций, привлекаемых в ликвидации последствий аварийных ситуаций в аэропорту.
- структуру и состав сил и средств, привлекаемых к проведению П и АСР, организацию связи;
- порядок действий и ответственность должностных лиц: руководителя АСР, старших расчётов АСК, персонала аэропорта и взаимодействующих организаций при ликвидации последствий аварийных ситуаций.
- проведения АСР на аэродроме и ПСР в районе ответственности.

Аварийный план аэропорта является обязательным для всех должностных лиц аэропорта, членов штатных и нештатных аварийно-спасательных расчётов АСК, и предусматривает командные, связные и координирующие функции, необходимые для его выполнения.

Исполнительные функции персонала служб, подразделений, участвующих в реализации Аварийного плана, определяются внутренними нормативными документами, разработанными в этих службах.

Поисково-спасательные и АСР, по спасанию пассажиров и членов экипажей ВС проводятся в районе ответственности и на территории аэродрома не зависимо от государственной или ведомственной принадлежности ВС.

Ответственность за организацию и своевременное принятие ключевых решений, направленных на ликвидацию последствий авиационного события, без нанесения дополнительного ущерба, возлагается на начальника аэропорта, а в период его отсутствия, на должностное лицо исполняющего обязанности начальника аэропорта.

Все указания и распоряжения руководителя аэропорта, направленные на реализацию мероприятий по ликвидации последствий авиационного события обсуждению, не подлежат и выполняются в наикратчайшие сроки.

Ответственность за проведение первоначальных действий при авиационном событии, как на территории аэродрома, так и в районе ответственности за проведение АСР, ПСР, до прибытия Руководителя аэропорта, возлагается на начальника ПДСА, сменного начальника ПДСА – руководителя АСР, ПСР.

Ответственность за техническое состояние и хранение аварийно-технические средств, обучение, постоянную готовность, укомплектованность и оснащённость штатных и нештатных расчётов, входящих в состав АСК несут руководители структурных подразделений аэропорта и эксплуатанта ВС, взаимодействующих организаций, задействованных в реализации Аварийного плана аэропорта.

Ответственность за организацию и выполнение работ по эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться с места авиационного события несёт эксплуатант.

Руководители структурных подразделений аэропорта, и руководители взаимодействующих организаций несут ответственность за достоверное и своевременное предоставление информации для внесения изменений и дополнений в Аварийный план аэропорта.

Ответственность за своевременное внесение изменений и поправок в Аварийный план аэропорта возлагается на начальника СПАСОП.

Аварийный план аэропорта вступает в силу после согласования с руководителями структурных подразделений аэропорта и взаимодействующих организаций, с момента, установленного приказом начальника аэропорта.

Аварийный план аэропорта является собственностью аэропорта.

Изменения и дополнения в действующий Аварийный план аэропорта вносятся службой СПАСОП аэропорта, после согласования с заинтересованными сторонами и рассылаются держателям данного Аварийного плана аэропорта. Держателями Аварийного плана являются структурные подразделения аэропорта и взаимодействующие организации, с руководителями которых данный план согласовывался.

- 1. Общее положение.**
- 2. Нормативные ссылки** – указать использованы нормативных документов.
- 3. Определения** – указать слова и словосочетание, применяемые в Аварийном плане.
- 4. Характеристики аэродрома, района аэропорта и района ответственности аэропорта** – указать характеристику района аэропорта.
- 5. Силы и средства АСР и ПСР** – указать силы и средства, привлекаемых при организации АСР и ПСР.
- 6. Состав координационного центра формирования** – указать состав входящих в координационный центр.
- 7. Время и места готовности подразделений АСК и ПСК** – указать время подачи сигналов тревоги и готовность, и точки сбора расчётов АСК и ПСК.
- 8. Управление, связь и оповещение** – указать метод передачи сигнала тревоги, готовность и двухстороннюю радиосвязь между составами АСК, ПСК и диспетчером УВД.
- 9. Проведение поисковых и аварийно-спасательных работ** – указать в каких случаях проводится ПСР.
- 10. Обязанности Руководителя полёта при получении сигнала бедствия ВС.**
- 11. Общие указания по оповещению** – указать действия диспетчера УВД при заступлении на смены и его действия при АСР.
- 12. Службы, подразделения аэропорта и взаимодействующие организации, участвующие в аварийно-спасательных мероприятиях** – указать время прибытие состава АСК, состав с количеством людей

участвующих при организации АСР и ПСР.

- 13. Основные задачи органов, формируемых при возникновении аварийных ситуаций в аэропорту** – указать основные действия расчётов АСК.
- 14. Основные задачи органов, формируемых при возникновении аварийных ситуаций в аэропорту по виду авиапроисшествия** – указать действия расчётов АСК, ПСК по каждом авиационном происшествии.
- 15. Процедуры при аварийных ситуациях** – указать процедуру, цель, компетентность и задачу расчётов АСК.
- 16. Проведение учений, тренировок персонала АСК аэропорта по применению Аварийного плана.**
- 17. Обеспечение оптимизации действий аварийно-спасательных расчётов АСК в ходе АСР с учётом аспектов человеческого фактора.**

**Приложение к «Аварийному плану аэропорта»**

**Приложение 1** Схема аэропорта точка сбора при АСР и ПСР.

**Приложение 2** Графический план прилегающей местности Аэропорта.

**Приложение 3** Типовая схема связи оповещение расчётов АСК.

**Приложение 4** Сортировка пострадавших и медицинский уход за ними.

**Приложение 5** Карточка идентификации пострадавших.

**Приложение 6** Карта сбора данных о пассажире.

**Приложение 7** Карта опроса пассажиров.

**Приложение 8** АКТ (о пожаре, загорании).

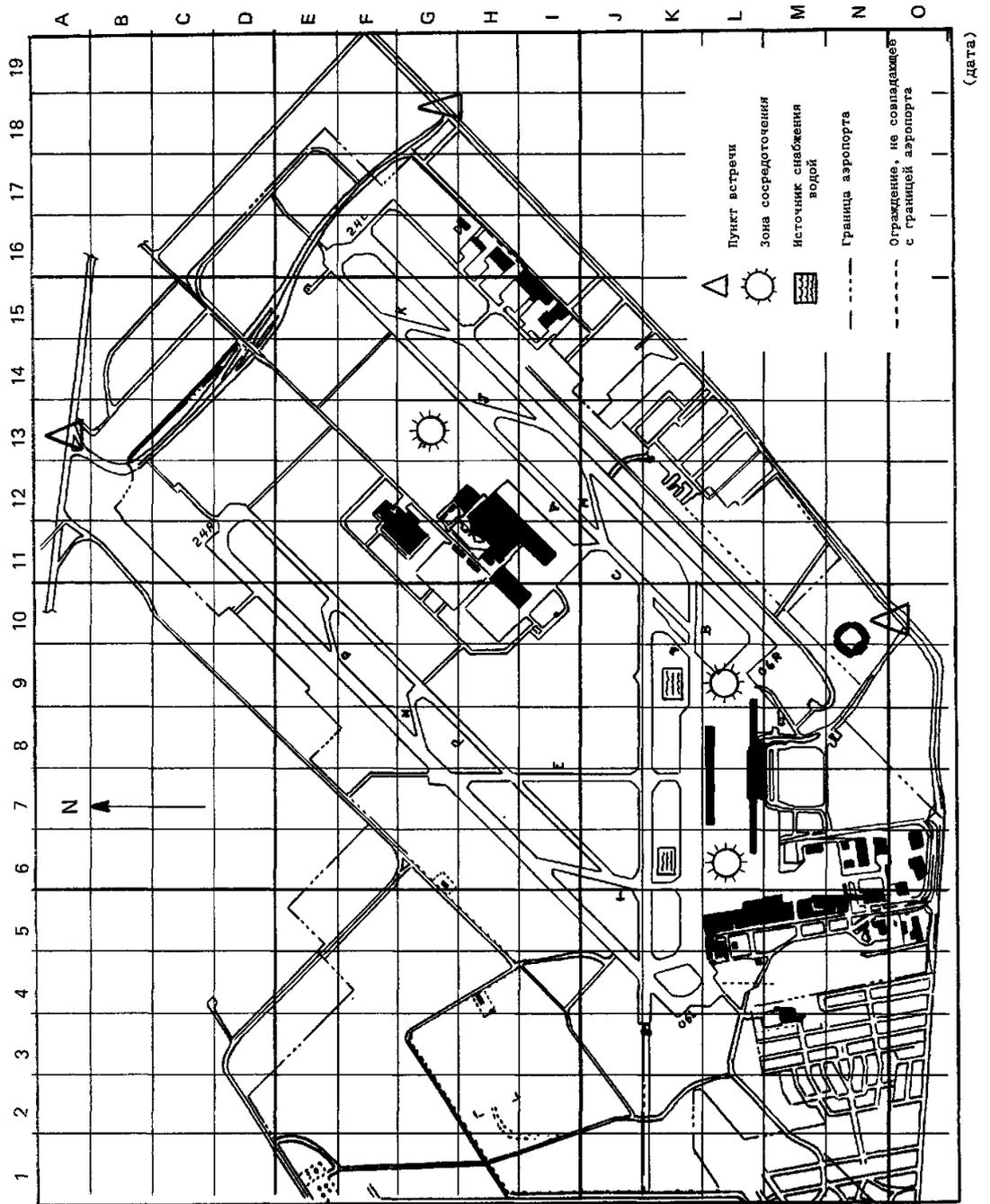
**Приложение 9** Отчёт проведение АСР.

**Приложение 10** Перечень радиопозывных должностных лиц и руководителей АСР, АСК.

**Приложение 11** Отчёт о проведении поисково-спасательных работ.

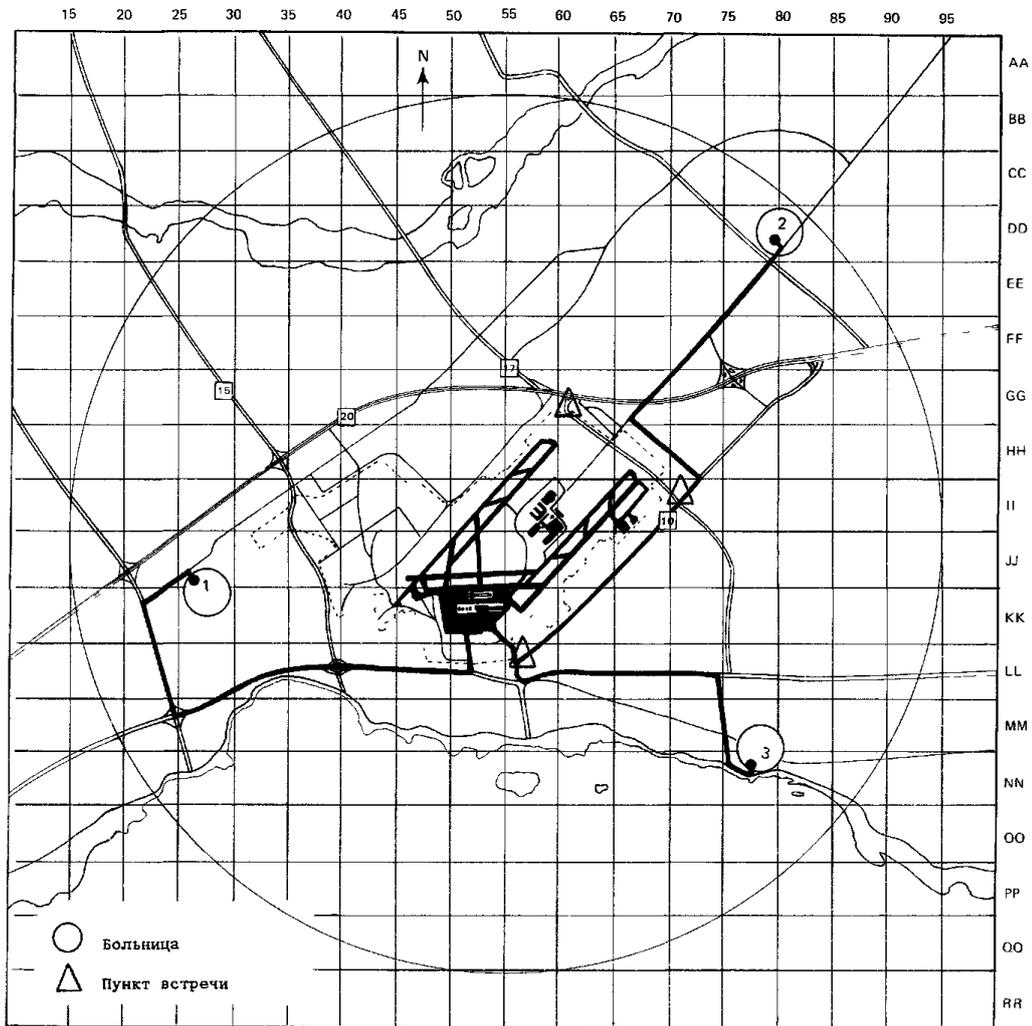
# Приложении 1 к аварийному плану

## Карта с прямоугольной системой координат аэродрома и точка сбора при ПиАСР



Графический план прилегающей местности аэродрома

38



(дата)

Больница ① на 55 мест

Способна принять всех пострадавших в аварийной ситуации

Больница ③ на 40 мест

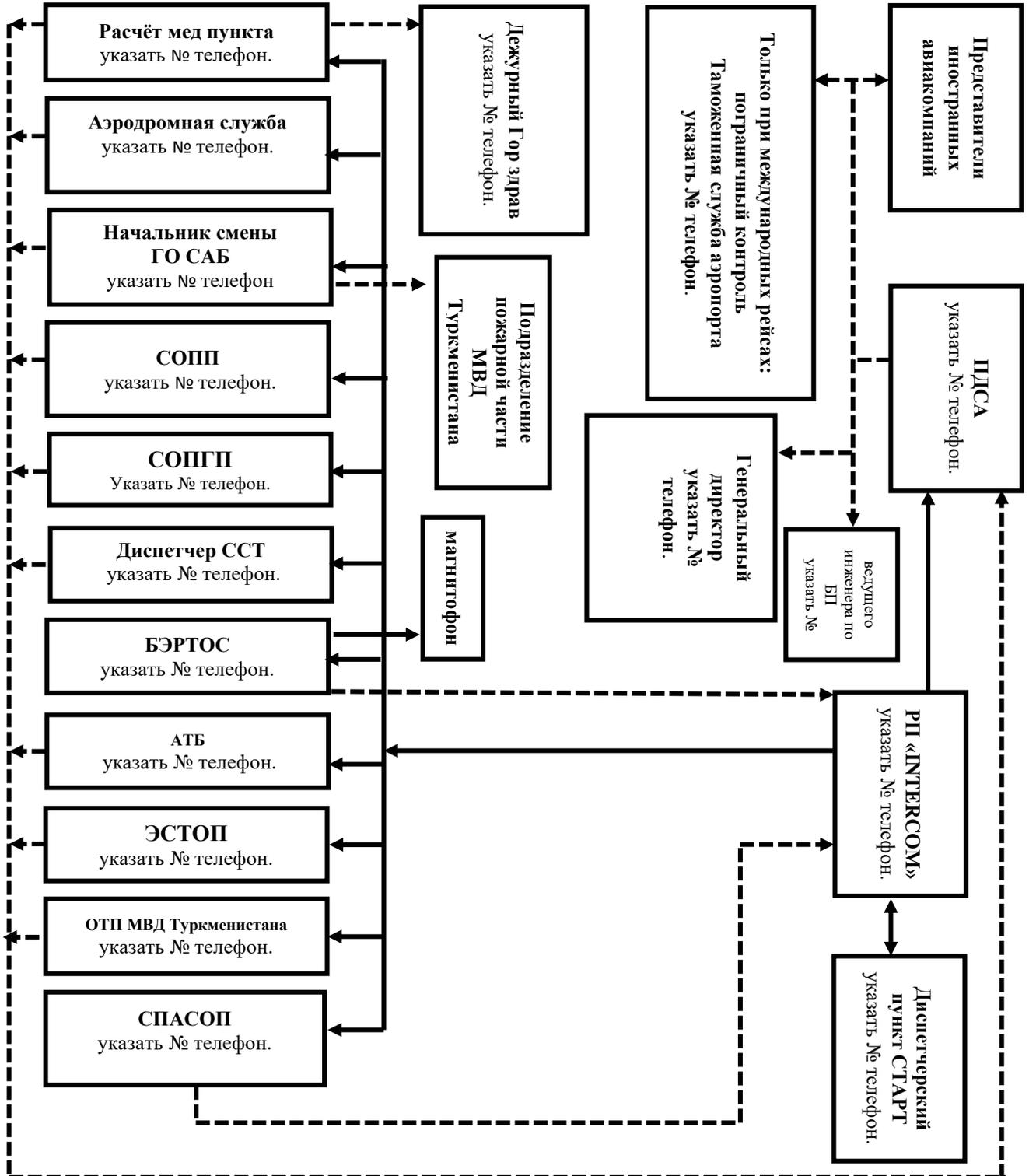
Способна принять легко пострадавших с легкими ранами или переломами

Больница ② на 70 мест

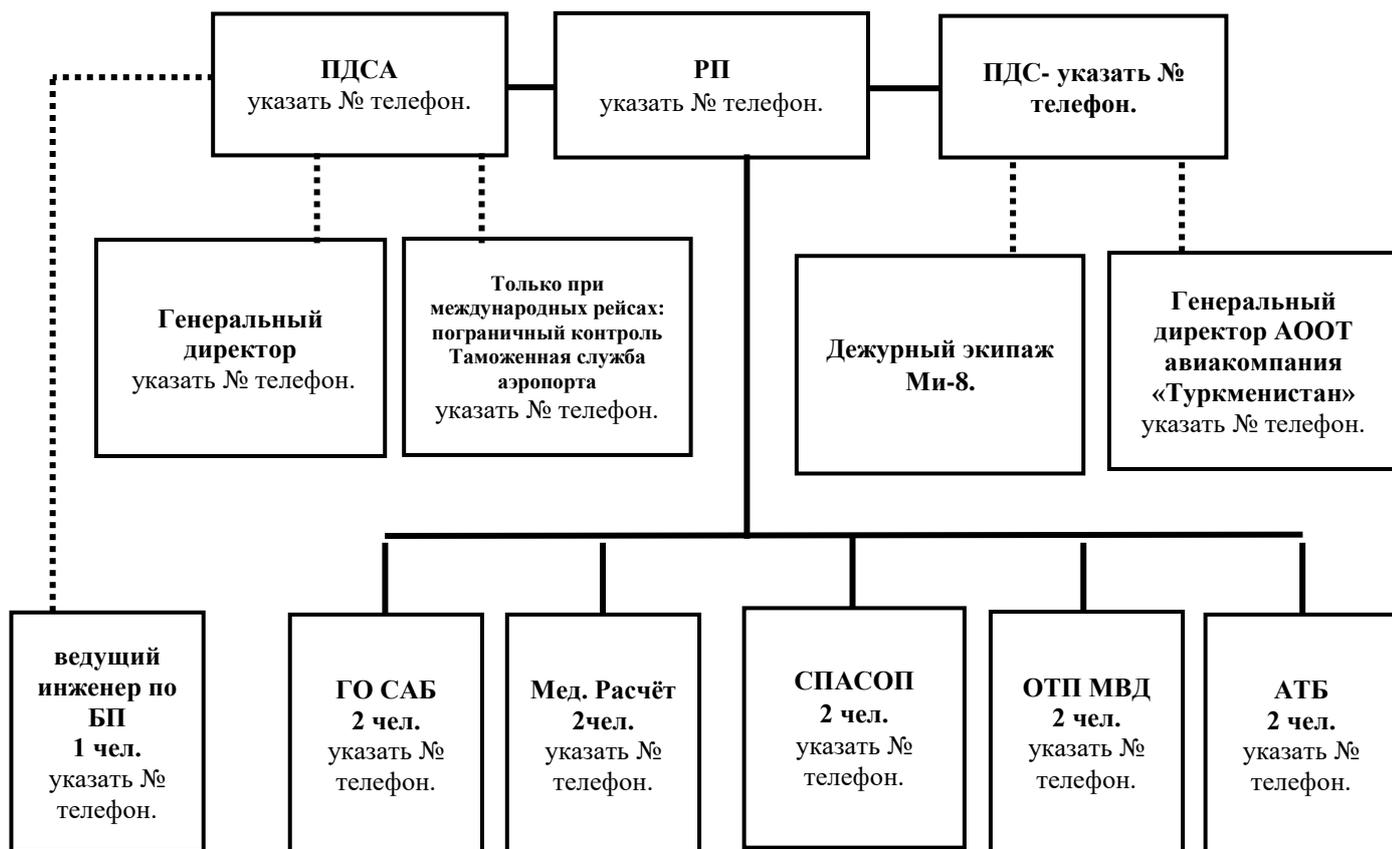
Способна принять большинство пострадавших в аварийной ситуации, за исключением больных с сильными ожогами

### Приложении 3 к аварийному плану

Схема оповещение АСК по телефонным каналам и система оповещения по сигналу «Тревога» и «Готовность» на территории ответственности аэропорта



## Схема оповещение при сборе состава АСК для организации воздушных поисковых работ

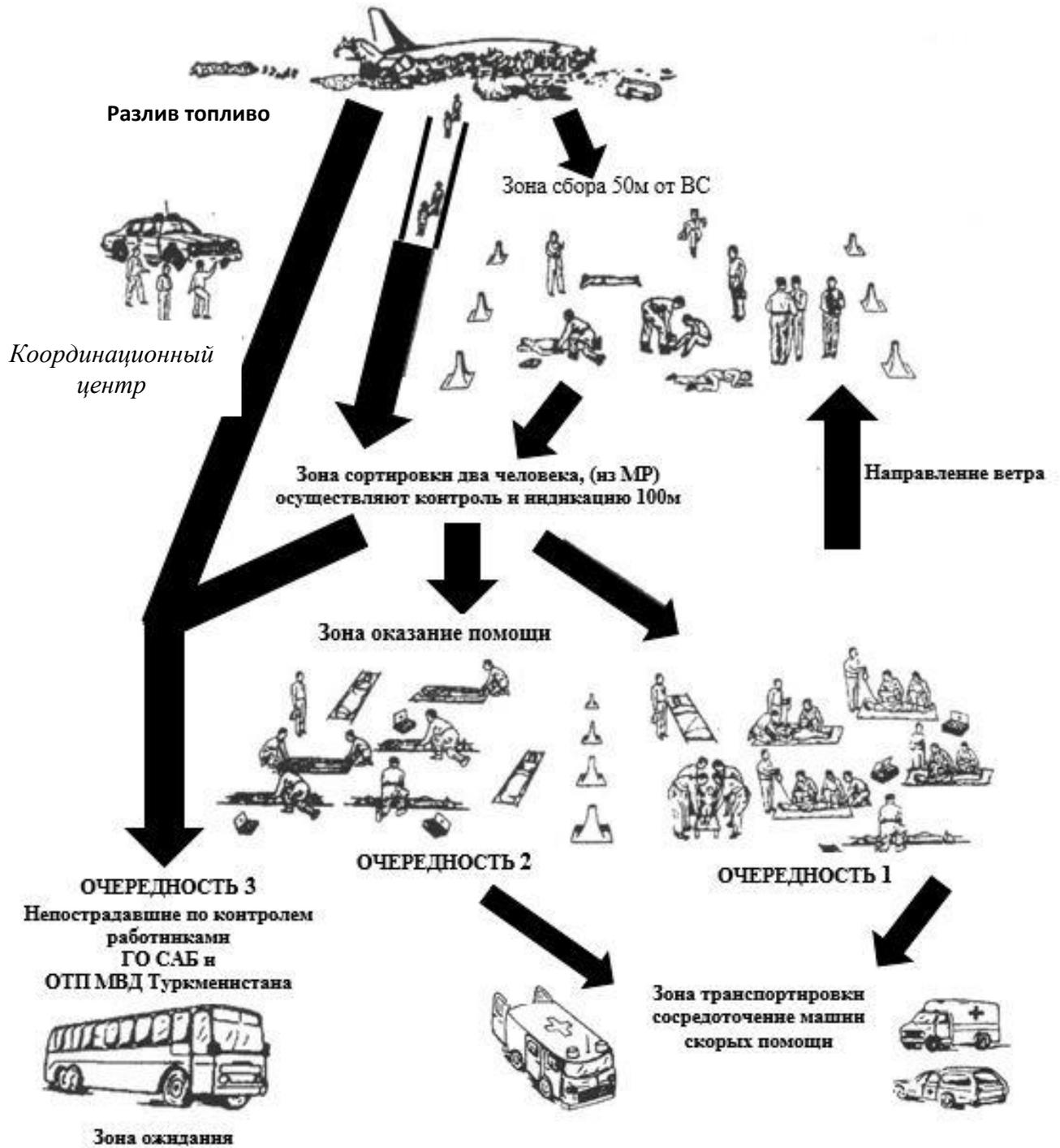


————— Команда по системе оповещение от РП и/или диспетчера пункта СТАРТ

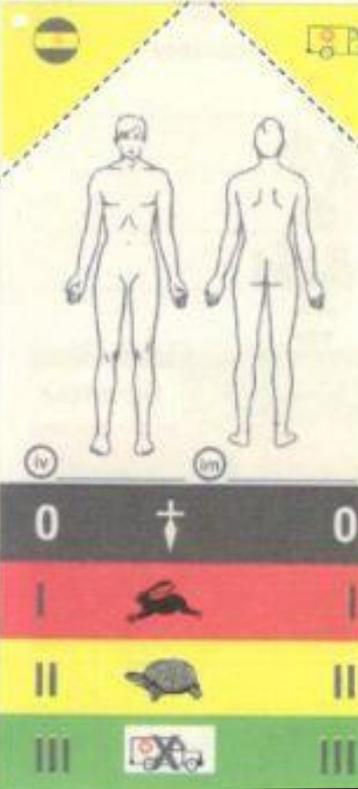
----- Доклад о принятии сигнала по телефону и/или по ОВЧ радиостанции на канале ПДСА

**Примечание:** При получении сигнала «ТРЕВОГА» или «ГОТОВНОСТЬ» служба ПДСА дублирует по радиостанции на канале ПДСА.

Сортировка пострадавших и медицинский уход за ними



Карточка идентификации пострадавших

<p>Левый угол <b>жёлтый</b> цвет и перфорирован вдоль указанной линии. На треугольнике указан номер карточки, и он может оставаться у водителя машины скорой помощи для учёта пострадавших, которых он доставил в каждую больницу. Если пострадавшие доставляются в несколько больниц, карточки следует хранить отдельно для каждой больницы.</p> <p>Основная часть карточки прикрепляется к пострадавшему</p> <p><b>ЧЕРНАЯ ПОЛОСА</b> Погибший.</p> <p><b>КРАСНАЯ ПОЛОСА</b> Очередность I. Кролик – немедленная помощь.</p> <p><b>ЖЕЛТАЯ ПОЛОСА</b> Очередность II. Черепашка – помощь может быть оказана через некоторое время.</p> <p><b>ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА</b> Очередность III Зачёркнутая машина скорой помощи означает, что требуется только незначительная медицинская помощь</p>		<p>Правый угол жёлтого цвета и перфорирован вдоль указанной линии. Треугольник имеет небольшое отверстие тесёмкой и номер карточки он может прикрепляться к кольщику, обозначающему места обнаружения пострадавшего, или использоваться персоналом службы первой медицинской помощи для учёта пострадавших, которым оказана помощь.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Номер карточки.</li> <li>– Место, где указывается фамилия пострадавшего.</li> <li>– Место где указывается адрес пострадавшего.</li> <li>– Место, где указывается название города и государство пострадавшего.</li> <li>– Место, где указаны фамилия или инициалы сотрудника службы первой помощи, который оказал помощь пострадавшему.</li> <li>– Отрывается три нижние перфорированные части в случае смертельного исход.</li> <li>– Отрывается две нижние перфорированные части, если пострадавший имеет очередность I.</li> <li>– Отрывается нижняя перфорированная часть, если пострадавший имеет очередность II.</li> <li>– Сохраняются все перфорированные части, если пострадавший имеет очередность III.</li> </ul> <p><b>ПРИМЕЧАНИЕ.</b> Если состояние пострадавшего ухудшается, в карточку вносятся соответствующие изменения.</p>
---	---	--



## ПРИНЦИПЫ СОРТИРОВКИ ПОСТРАДАВШИХ

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

Пострадавших следует классифицировать по четырём категориям:

- требуется немедленная помощь;
- помощь может быть оказана через некоторое время;
- требуется незначительная помощь;
- погибшие.

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 сменит 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.

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.

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.

Во время сортировки пострадавших для упрощения процесса 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.

Если карточки отсутствуют, то для указания очерёдности и характера медицинской помощи пострадавшие могут классифицироваться путём 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 замёрзнуть в условиях низкой температур, а надписи могут размазываться во время дождя или снега.

Координатор по медицинским вопросам должен носить хорошо заметную жилет с надписью на спине "МЕДИЦИНСКИЙ КООРДИНАТОР", нанесённой красной краской, для того чтобы его можно было быстро отличить и легко заметить.

#### ***Помощь пострадавшим очерёдности I (немедленная помощь).***

К пострадавшим этой категории относятся пострадавшие с:

- сильное кровотечением;
- сильное отравление дымом;
- травма лица, челюсти, шеи и с грудным удушьем;
- повреждение черепа с комой и быстро прогрессирующим шоком;
- сложными переломами;
- сильными ожогами (более 30%);
- раздавленными частями тела;
- любым типом шока
- повреждениями спинного мозга.

#### **Рекомендуются следующие действия.**

- первая помощь (очистка трахею, остановить кровотечение и уложить пострадавшего в удобное положение);
- реанимация;
- оказание помощи с помощью кислородного оборудования, за исключением зон, где имеется топливо или пропитанная одежда;
- размещение пострадавшего в укрытие в ожидание транспорта.

**Помощь пострадавшим очерёдности II (помощь, которая может быть оказана через некоторое время).** К пострадавшим данной категории относятся пострадавшие с:

- травмой грудной клетки, не вызывающей удушья;

- закрытыми переломами конечности;
- небольшой ожог (менее 30%);
- повреждение черепа без комы или шока;
- повреждение мягких частей тела.

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.

**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.

Важно обеспечить уход за пострадавшими очередности III, создать необходимые удобства и установить их личность. Эти меры должны принимать служба СОПП, зона обработки, на АСС СПАСОП. Где имеется системами обогрева, охлаждения, электрическое освещение и электропитание, водоснабжение, телефоны и канализацию. Весь персонал аэропорта должны знать местоположение АСС.

Раненые должны проходить через расположенные соответствующим образом и легко опознаваемые четыре зоны (**Приложение 4**)

**Зона сбора.** Место, где осуществляется первоначальный сбор тяжелораненых, извлекаемых из-под обломков ВС. Необходимо создать условий вокруг места происшествия. Как правило, в этой зоне расчёты СПАСОП передаёт ответственность за оказание помощи, пострадавшим персоналу медицинских служб.

**Зона сортировки.** Зона сортировки должна располагаться по крайней мере на расстоянии 100 м с наветренной от места происшествия стороны в целях избежание возможного воздействия огня и дыма. Если необходимо, может быть организовано несколько зон сортировки.

**Зона оказания помощи.** Вначале это будет одна общая зона оказания медицинской помощи. Впоследствии её следует подразделить на три под зоны в соответствии с тремя категориями раненых, т.е. немедленная помощь (очередность I), помощь через определённое время (очередность II) и незначительная помощь (очередность III). В целях идентификации зоны оказания помощи могут иметь цветовую кодировку (красный цвет - немедленная помощь, жёлтый цвет - помощь через определённое время и зелёный цвет - незначительная помощь). Для этой цели могут использоваться цветовые дорожные конусы, флаги и т.д.

**Зона транспортировки.** Зона транспортировки для регистрации, отправки и эвакуации, оставшихся в 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.

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 развёртывания для приёма пострадавших. Эти пункты должны состоять из:

- обычных санитарно-транспортных средств скорой помощи или реанимации является идеальным местом ухода за пострадавшими очередности I. Так пострадавшему может оказана помощь и обеспечена последующая доставка непосредственно в больницу;
- палатка для оказания помощи в серьёзных или экстренных случаях. Эти средства, в которых предусмотрены устройства обогрева и освещение, могут доставляться на место происшествия вместе со всем необходимым медицинским оборудованием.

**Приложении 6 к аварийному плану**  
**Карта сбора данных о пассажире**  
**PASSENGER NAME / ИМЯ ПАССАЖИРА**

<b>Family Name/</b> Фамилия				
<b>First Name (s)/</b> Имя			<b>Mr./Г-н</b>	<b>Mrs./Г-ка</b>
<b>Place of residence/</b> Место жительства			<b>Country/</b> Страна	
<b>YOUR NAME / ВАШЕ ИМЯ</b>				
<b>Family Name/</b> Фамилия				
<b>First Name (s)/</b> Имя			<b>Mr./Г-н</b>	<b>Mrs./Г-ка</b>
<b>Date of birth/</b> Дата рождение	<b>Day/</b> День	<b>Month/</b> Месяц	<b>Year/</b> Год	<b>Nationality/</b> Национальность
<b>Address/</b> Адрес	<b>Street&amp;Nbr./</b> Улица дом кв.		<b>State/</b> Штат	
	<b>ZIP &amp; Residence/</b> Индекс		<b>Country/</b> Страна	
<b>Contacts</b> (incl. country & area code)/ Контакт телефон. (включая код страны и города)	<b>Private Phone/</b> Домашний тел.		<b>Business Phone/</b> Раб. Тел.	
	<b>E-Mail</b>		<b>Mobile Phone/</b> Моб.тел.	
<b>Various/</b> Разное	<b>Language /</b> Язык		<b>Religion /</b> Вероисповедание	
<b>Where can we reach you within the next 48 hours?</b> По какому телефону мы можем связаться с Вами в ближайшие 48 часов?			<b>Phone /</b> Телефон	
<b>Your relationship to passenger?</b> Кем вы приходите пассажиром?				
<b>Further contact with Care Team desired.</b> Требуется ли Вам дальнейшая помощь службы поддержки?			<b>Yes/Да</b> <b>No/Нет</b>	

**Приложении 7 к аварийному плану**  
**Карта опроса пассажиров**

<b>Family Name/</b> Фамилия				
<b>First Name (s)/</b> Имя			<b>Mr./Г-н</b>	<b>Mrs./Г-ка</b>
<b>Date of birth/</b> Дата рождение	<b>Day/</b> День	<b>Month/</b> Месяц	<b>Year/</b> Год	<b>Nationality</b> Национальность
<b>Address/</b> Адрес	<b>Street&amp; Nbr./</b> Улица дом кв.		<b>State/</b> Штат	
	<b>ZIP &amp; Residence/</b> Индекс		<b>Country/</b> Страна	
<b>Contacts</b> (incl. country & area code)/ Контакт тел. (включая код страны и города)	<b>Private Phone/</b> Домашний тел.		<b>Business Phone/</b> Раб. Тел.	
	<b>E-Mail</b>		<b>Mobile Phone/</b> Моб.тел.	
<b>Various/</b> Разное	<b>Language /</b> Язык		<b>Religion /</b> Вероисповедание	
<b>Accompanying Person(s)/</b> Пассажиры, летевшие вместе с Вами	<b>Family Name(or group name)/</b> Фамилия (или название группы)		<b>First Name (s)/</b> Имя	
	<b>Baggage check nbr(s)/</b> Количество зарегистрированного багажа			
<b>Where can we reach you within the next 48 hours? /</b> По какому телефону мы можем связаться с Вами в ближайшие 48 часов?			<b>Phone/</b> Телефон	
<b>Will somebody meet you at the airport? /</b> Встречают ли Вас кто-либо в аэропорту?			<b>Name/</b> Имя	
<b>Shall we inform somebody? /</b> Нужна ли нам кого-либо проинформировать?			<b>Name/Имя</b> <b>Contact/</b> Контактные данные:	
<b>Further contact with Care Team desired?</b> Требуется ли Вам дальнейшая помощь службы поддержки?			<b>Yes/Да</b> <b>No/Нет</b>	

## Приложении 8 к аварийному плану

### АКТ (о пожаре, загорании)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 201\_\_ г.

аэропорт г \_\_\_\_\_

1. Комиссия в составе \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
2. Составили настоящий акт о пожаре (загорании), происшедшем \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(число, месяц, год, наименование подразделения ГА)
3. Что горело \_\_\_\_\_
4. Время обнаружения пожара (загорания) \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин., кто обнаружил \_\_\_\_\_
5. Извещение пожарной командой (караулом) ГА получено \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
Кто известил \_\_\_\_\_ Способ извещения \_\_\_\_\_
6. Расстояние от пожарной команды до места пожара \_\_\_\_\_ м.
7. Время прибытия пожарной команды ГА к месту пожара (загорания) \_\_\_\_\_ мин.  
\_\_\_\_\_  
(количество и марки пожарных автомобилей)
8. Обстановка к моменту прибытия на пожар \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
9. Кем и какими средствами производилось тушение до прибытия пожарной команды ГА  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
10. Время подачи первого ствола \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
\_\_\_\_\_  
(вода, пена, углекислого и др.)
11. Участие городских пожарных команд \_\_\_\_\_  
(с какими средствами прибыли на пожар)
12. От каких водоисточников питались: пожарные насосы ГА \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
13. Кто руководил тушением пожара \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
14. Время ликвидации пожара (загорания) \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
\_\_\_\_\_  
(какими огнегасительными средствами ликвидирован пожар)
15. Какие были несчастные случаи и с кем \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
16. Что сгорело и повреждено огнём \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
17. Убыток от пожара \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
18. Подробное описание причин возникновения пожара и предложения по устранению этих причин; виновник пожара и какие меры к нему приняты \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



## Приложении 9 к аварийному плану

### ОТЧЁТ О ПРОВЕДЕНИИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

1. Время объявления тревоги АСК \_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

2. Тревогу объявил \_\_\_\_\_  
(кем объявлена, должность Ф.И.О.)

3. Тип ВС \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_ принадлежность: \_\_\_\_\_

4. КВС \_\_\_\_\_ пассажиров: \_\_\_\_\_ экипаж \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О) (количество) (количество)

5. Характер происшествия: \_\_\_\_\_

(краткое описание положения ВС, состояние СУ, наличие эвакуации)

6. Метеоусловия на аэродроме \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин.  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

7. Время прибытие расчётов АСК на места происшествия, сбора \_\_\_\_\_

8. Невыполнение нормативов прибытие расчётов \_\_\_\_\_  
(наименование расчётов)

9. Время начало эвакуации пассажиров: \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.  
(причина задержки)

10. Время окончание эвакуации: \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

11. Количество спасённых (пассажиров, экипажа) \_\_\_\_\_ чел.

12. Количество пострадавших (пассажиров, экипажа) \_\_\_\_\_ чел.

13. Количество погибших (пассажиров, экипажа) \_\_\_\_\_ чел.

14. Направлено в медицинские учреждения: \_\_\_\_\_  
(кол-во. наименование учреждений)

**Примечание:** отчёт о проведении аварийно-спасательных работ утверждается начальником аэропорта.

## Приложении 10 к аварийному плану

### Перечень радиопозывных должностных лиц и руководителей АСР, АСК

1	Начальник СПАСОП.	СПАСОП 1
2	Заместитель начальника СПАСОП.	СПАСОП 2
3	Начальник смены.	СПАСОП 3
4	Начальник пожарной команды.	СПАСОП 4
5	Старший офицер подразделения ПО МВД Туркменистана.	Город.
6	Руководитель АСР.	Руководитель АСР.
7	Координационный центр.	Штаб
8	Старший расчёта Медицинский центр (МР).	Медицина.
9	Ведущий инженера по БП.	Инспекция.
10	Старший расчёта ГО САБ.	Охрана.
11	Старший расчёта ССТ.	Транспорт.
12	Старший расчёта СОПП.	Пассажир.
13	Старший расчёта БЭРТОС.	Радио.
14	Старший расчёта ЭСТОП.	Свеча.
15	Старший расчёта СОППП.	Грузовой.
16	Руководитель полёта.	РП.
17	Старший расчёта АТБ аэропорта (или заменяющая служба).	Техник.
18	Старший расчёта ОТП при МВД Туркменистана.	Полиция.
19	Старший расчёта Пограничного контроля.	Граница.
20	Старший расчёта таможенной службы города .	Таможня.
21	Сменный ПДСА	Сменный

## Приложении 11 к аварийному плану

### Отчёт о проведении поисково-спасательных работ

1. Время объявления тревоги НПСК: \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ года.
2. Тревогу объявил \_\_\_\_\_  
(кем объявлена, должность Ф.И.О.)
3. КВС \_\_\_\_\_ пассажиров: \_\_\_\_\_ экипаж: \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О.) (количества) (количества)
4. Характер происшествия: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
5. Поставленная задача: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
6. Район поиска: \_\_\_\_\_  
(квadrat поиска, удаление КТА)
7. Метеоусловия на аэродроме \_\_\_\_\_ на: \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г.
8. Состав НПСК \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О.)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
9. Время выхода: \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин. « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г. через КПП № \_\_\_\_\_
10. Способ продвижение: \_\_\_\_\_
11. Способ поиска: \_\_\_\_\_
12. Используемые средства связи \_\_\_\_\_  
(р/связи, телефон, телеграф, другие средства)
13. Просмотренный район: \_\_\_\_\_
14. Характеристика местности \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
15. Время прибытие: « \_\_\_\_\_ » час. « \_\_\_\_\_ » мин. « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ год.
16. Время начала ПСР: « \_\_\_\_\_ » час. « \_\_\_\_\_ » мин. « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ год.
17. Результат поиска: \_\_\_\_\_  
(объект найден, не найден, место нахождение и состояние объекта, количество и состояние потерпевших)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
18. Количество спасённых \_\_\_\_\_ Количества пострадавших \_\_\_\_\_ Количество погибших \_\_\_\_\_  
(пассажиров/экипаж) (пассажиров/экипаж) (пассажиров/экипаж)
19. Направлено в мед. учреждение: \_\_\_\_\_  
(кол-во чел. наименование учреждений)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
20. Время прибытие взаимодействующих сил « \_\_\_\_\_ » час. « \_\_\_\_\_ » мин.  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г.
21. Состав взаимодействующих сил: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
22. Анализ проведение ПСР: \_\_\_\_\_  
(включая претензии Рук. НПСК к конкретным лицам с указанием подробных данных хронометража, неисправности тех. и  
оборудование)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
23. Оценка эффективности проведения ПСР \_\_\_\_\_  
(хорошо, удовлетворительно, неудовлетворительно)
24. Отчет предоставил руководитель НПСК аэропорта \_\_\_\_\_

### Процедуры при аварийных ситуациях.

#### Процедура 1 «Спасание людей и тушение пожара на ВС»

##### Цель

Обеспечение и проведение эффективных мероприятий по спасанию людей и тушению пожара на ВС при АП в аэропорту и в районе его ответственности; за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ силами и средствами СПАСОП; обеспечение взаимодействия с привлекаемыми силами и средствами других организаций.

##### Компетентность

Право на активизацию процедуры и вызов взаимодействующих сил и средств имеют:

- руководитель АСР;
- ГО.САБ;
- Начальник смены СПАСОП;
- Начальник пожарной команды.

Процедура активируется, когда возникает опасность для жизни людей вследствие АП и существует угроза возникновения пожара (имеется очаг пожара на ВС). Вызов дополнительных сил и средств осуществляется через ГО.САБ по согласованию с руководителем АСР, начальником смены СПАСОП, начальником пожарной команды СПАСОП и старшим МР.

##### Координация действий

Общая координация действий СПАСОП и взаимодействующих сил и средств на месте АП осуществляется руководителем АСР. Непосредственное руководство действиями персоналом СПАСОП на месте АП осуществляет начальник пожарной команды СПАСОП.

##### Связь и управление

До прибытия КЦПС/ВКЦПС, связь обеспечивается персональными переносными радиостанциями, а также с помощью радиостанций, установленных на санитарных и АА на канале АСР внутри аэропортовой радиосвязи. По прибытии на место АП КЦПС/ВКЦПС обеспечивает радиосвязь между старт вышка на авиационной радиосвязи (частота **123.1МГц**), начальником пожарной команды СПАСОП аэропорта и привлекаемыми пожарными командами пожарной охраны МВД Туркменистана, медицинским персоналом станции скорой медицинской помощи города. на канале АСР. Также дополнительно может быть использована сотовая связь.

##### Задачи Службы ПАСОП.

Основными задачами СПАСОП является:

- спасание людей при АП;
- тушение пожара на ВС;
- возможная защита материальных ценностей и средств объективного контроля ВС.

Проведение аварийно-спасательных мероприятий непосредственно на месте АП осуществляется только работниками СПАСОП, имеющий специальную подготовку и средства индивидуальной защиты.

По окончании выполнения основных задач СПАСОП привлекаются руководителем АСР к работам по **Процедуре 5. «Поддержка санитарно-медицинских служб»** и **14 «Эвакуация, удаление, перемещение ВС с лётного поля аэродрома»**.

### **Проведение процедуры**

Проведение мероприятий по выполнению задач СПАСОП определено «Оперативного плана по тушению пожаров на воздушных судах и объектов на территории аэропорта» и «Аварийным планом аэропорта».

### **Процедура №2 «Оцепление и контроль доступа».**

#### **Цель**

Оцепление места АП, и организация контролируемого доступа к месту АП, охрана груза, багажа, личных вещей пассажиров, бортовых средств объективного контроля и деталей (фрагментов) ВС, обозначение зон таможенного и пограничного контроля.

#### **Компетентность**

Право на активизацию процедуры имеют:

- руководитель АСР;
- начальник смены ГО САБ;
- ОТП аэропорта.

Непосредственное руководство данной процедурой на месте АП осуществляет оперативный дежурный ГО САБ до прибытия начальника ГО САБ.

### **Проведение процедуры**

Настоящая процедура начинает действовать по прибытию расчётов ГО САБ и ОТП аэропорта к месту АП.

Процедура предусматривает проведение следующих мероприятий:

- обозначение «запретной зоны» в районе АП;
- обеспечение контроля допуска к месту АП (возможного применения взрывного устройства) через специальный проход и недопущение проникновения к месту АП посторонних лиц;
- охрана багажа, груза, личных вещей пассажиров, бортовых средств объективного контроля;
- изоляция опасных грузов, если таковые находились на борту ВС;
- обеспечение контроля за использованием видео- и фотоаппаратуры на месте АП.

### **Допуск к месту АП**

К месту АП допускаются:

- аварийно-спасательные расчёты АСК;
- представитель эксплуатанта ВС;
- персонал медицинских служб, прибывающих по плану взаимодействия;

- личный состав пожарной охраны МВД Туркменистана, в соответствующем обмундировании (униформе), прибывших для оказания помощи пожарным расчётам;
- руководство аэропорта и руководители служб, задействованные в АСР;
- представители органов транспортной прокуратуры, МВД и МНБ Туркменистана;
- должностные лица аэропорта по согласованию с руководителем АСР.

### **Процедура №3 «Подъезд и сопровождение сторонних лиц»**

#### **Цель**

Организация безопасного проезда взаимодействующих сил и средств, прибывающих для оказания помощи в ликвидации последствий АП по территории аэропорта, к месту АП, а также сторонних лиц в аэропорт в связи с АП.

#### **Компетентность**

Право на активизацию процедуры при вызове для оказания помощи в ликвидации последствий АП (ЧС) взаимодействующих сил и средств имеют:

- руководитель АСР;
- начальник смены ГО САБ.

Организацию проведения процедуры осуществляет оперативный дежурный ГО САБ.

#### **Связь**

Связь между КЦПС/ВКЦПС, расчётами АСК, старшим расчётом ОТП аэропорта, ГО САБ обеспечивается персональными переносными радиостанциями, а также с помощью радиостанций, установленных на автомобилях на канале АСР внутри аэропортовой радиосвязи.

#### **Проведение процедуры**

Проезд на территорию аэродрома взаимодействующих сил и средств производится через ближайшее КПП к месту АП, АИ. Руководитель АСР определяет контрольные точки по секторам для въезда (выезда) транспортных средств на лётное поле и согласовывает с руководителем расчёта ГО САБ. Даёт указание о размещении на лётном поле аэродрома контрольный пропускной пункт для исключения несанкционированного доступа к месту АП, объекту аэропорта.

Движение в зоне РД и в зоне ВПП осуществляется только с разрешения СТАРТ вышкой.

Оперативная машина сопровождения должна иметь двухстороннюю связь с диспетчером старт-руление и руководителем АСР.

### **Процедура №4 «Обслуживание пострадавших»**

#### **Цель**

Экстренное оказание первой медицинской помощи на месте АП, и подготовка пострадавших к эвакуации в медицинские учреждения.

Обеспечение взаимодействия сил и средств МР с взаимодействующими силами и средствами организаций здравоохранения города, привлекаемыми на

случай аварийных ситуаций на территории и в районе ответственности аэропорта.

### **Компетентность**

Право на активизацию процедуры в случаях, когда при АП или другой аварийной ситуации имеются пострадавшие (возможно наличие пострадавших) имеет руководитель АСР. Координация действий в объёме этой процедуры осуществляется руководителем АСР. Непосредственное руководство действиями медицинских расчётов на месте АП осуществляет координатор по медицинским вопросам. Вызов бригад скорой помощи к месту авиационного или чрезвычайного происшествия осуществляет старший расчёта медицинского работника аэропорта, и руководитель АСР через скорую помощь города.

### **Координатор по медицинским вопросам**

Координатор по медицинским вопросам отвечает за все медицинские аспекты, связанные с происшествием, и подчиняется непосредственно руководителю АСР на месте происшествия. На начальном этапе по ликвидации последствий АП, обязанности координатора по медицинским вопросам выполняет дежурный врач аэропорта (старший МР), а при прибытии на место происшествия уполномоченного сотрудника скорой помощи города, передаёт полномочия ему. Основная обязанность координатора по медицинским вопросам заключается в выполнении административных функций, а не в непосредственном оказании помощи пострадавшим.

### **Координатор по медицинским вопросам обязан:**

- убедиться, что взаимодействующие организации здравоохранения поставлены в известность о происшествии и что они прибыли в пункт встречи и провести их регистрацию;
- определить количество пострадавших и необходимое количество медицинского персонала и транспорта;
- принять необходимые меры по сортировке, оказании помощи пострадавшим и их последующей эвакуации соответствующими видами транспорта;
- регулировать поток пострадавших и организовать их отправку в соответствующие медицинские учреждения всеми имеющимися видами транспорта;
- составить точный список пострадавших, с указанием их фамилий и куда они отправлены;
- координировать с эксплуатантом ВС перевозку не пострадавших в установленный пункт сбора - Центр реабилитации;
- подготовить медицинское заключение о состоянии амбулаторных больных и не пострадавших в результате происшествия;
- принять меры к пополнению запасов медикаментов, если в этом есть необходимость;
- совместно с правоохранительными органами обеспечить проведение **Процедуры 9. «Обработка погибших»;**

- обеспечить взаимодействие между старшим врачом СМП и руководителем АСР.

### **Подъезд вспомогательных сил и средств**

Подъезд взаимодействующих сил и средств производится через КПП. Непосредственное обеспечение и сопровождение прибывающих взаимодействующих сил и средств выполняется под контролем представителей ГО САБ, АС аэропорта. Автомобиль сопровождения должен иметь двухстороннюю радиосвязь с стартовым диспетчером вышки УВД и руководителем АСР на месте авиационного или чрезвычайного происшествия. Движение в зоне РД, ВПП осуществляется только с разрешения диспетчера руление старт. Вертолётам разрешается, в зависимости от воздушного движения и месторасположения АП, приземляться на безопасном расстоянии от места АП. В этом случае РП обязан дополнительно проинформировать экипаж вертолёта о месте посадки.

### **Связь**

Связь обеспечивается персональными переносными радиостанциями, а также с помощью радиостанций, установленных на санитарных и ПА на канале внутри аэропортовой радиосвязи АСР. Также, дополнительно может быть использована сотовая связь.

### **Расположение оборудования и разбивка зон обслуживания на месте АП**

1) Расположение оборудования на месте АП. Расположение оборудования и схематический обзор показан на схеме Приложение 4. к аварийному плану «*Схема организации сортировки и оказания медицинской помощи*». При этом руководитель АСР даёт указание по расположению оборудования в зависимости от условий на месте АП.

При развёртывании сил и средств медицинскому персоналу необходимо соблюдать следующее:

- сообщить координатору по медицинским вопросам о прибытии и месте сосредоточения машин «скорой помощи»;
- прибывающие санитарные машины и медперсонал должны пройти к месту АП только через «КОНТРОЛЬ»;
- транспортировка раненых с места АП разрешена только через ближайшие КПП.

2) Зона оказания помощи.

Зона оказания помощи служит для того, чтобы оказать первую медицинскую помощь перед транспортировкой в медицинское учреждение. Зона оказания помощи устанавливается по указанию руководителя АСР после консультации с координатором по медицинским вопросам.

Структура построения и взаимодействия показана на схеме **Приложение 4. К аварийному плану «Схема организации сортировки и оказания медицинской помощи»**. На первом этапе - одна общая зона оказания медицинской помощи. В дальнейшем следует (при необходимости) разделить на три зоны, в соответствии с тремя категориями пострадавших:

- немедленная помощь (очерёдность - 1);

- помощь через определённое время (очередность - 2);
- незначительная помощь (очередность - 3).

Если имеются в наличии, в рационально достигаемой близости от аварии здания, помещения и т.д., их надо проверить и по возможности использовать как альтернативный вариант медицинских палаток.

Для развёртывания альтернативного варианта руководитель АСР имеет право привлекать вспомогательные силы аэропорта.

### **3) Сосредоточение машин «скорой помощи».**

В зоне сосредоточения машин «скорой помощи» регистрируются все прибывающие транспортные средства сторонних (взаимодействующих) организаций здравоохранения.

Для быстрого и эффективного использования этих средств назначается ответственное лицо из состава медицинского расчёта.

Зона сосредоточения машин «скорой помощи» находится вне зоны оцепления. Транспортировка пострадавших транспортными средствами и, при необходимости, вертолётами и координация с клиниками происходят под руководством координатора по медицинским вопросам по согласованию с КЦПС/ВКЦПС, в соответствии с **Процедурой 6. «Транспортировка пострадавших».**

### **Проведение процедуры Спасание пострадавших**

Спасание пострадавших с места АП (с борта самолёта и из прилегающего к нему района) проводится только СПАСОП. При необходимости СПАСОП получают поддержку от расчётов АСК. Пострадавших необходимо доставлять в зону сортировки для оказания медицинской помощи.

### **Идентификация пострадавших Осмотр.**

Врачи города, прибывшие на место АП, должны провести осмотр пострадавших. Последовательность осмотра происходит под руководством координатора по медицинским вопросам. Осмотр проводится в целях диагностики пострадавших с установлением приоритетов транспортировки и медицинского обслуживания. Осмотр должен гарантировать оказание пострадавшему необходимой медицинской помощи в целях спасения ему жизни.

При проведении осмотра врач должен использовать **Приложение 5 к аварийному плану «Карточки идентификации»** и обязан:

- закрепить карточку на теле (одежде) пострадавшего;
- делать запись на карточке о состоянии пострадавшего;
- отрезать соответствующую часть карточки к установлению процедурного приоритета;
- дать информацию координатору по медицинским вопросам о числе пострадавших (непострадавших) и о видах поражений.

Отрезанные части карточек передать координатору по медицинским вопросам для дальнейшей обработки.

### **Карточка идентификации пострадавших**

В аэропорту используются карточки идентификации, пострадавших. Карточки идентификации, пострадавших находятся в аварийных медицинских укладках. Карточки идентификации применяются, как указано ниже:

**1) внесение информационных данных:**

- если времени достаточно - указывают имя, фамилия и адрес пострадавшего;
- во всех случаях вносится имя врача, который провел осмотр и, соответственно, заполнил карточки идентификации;
- характеристика поражения (нарушения) пострадавшего (вносится на обратной стороне карточки идентификации);
- на карточки идентификации пострадавшего делаются пометки (вид лекарств, шприц и т. д.);
- закрепляется карточки идентификации на теле (одежде) пострадавшего так, чтобы её было заметно;
- правый верхний перфорированный уголок карточки идентификации отрывается при транспортировке пострадавшего из зоны бедствия (сбора) в медицинское учреждение и передаётся координатору по медицинским вопросам - ответственному за транспортировку, с записью в журнал номера бригады и номера машины СМП;
- в зависимости от диагноза, пострадавшего его транспортировка в клинику идёт в строгой очерёдности (по приоритету):
- чёрная полоса (погибшие) - оставляют на месте;
- красная полоса (**очерёдность №1**) серьёзные нарушения-немедленная помощь;
- жёлтая полоса (**очерёдность №2**) - помощь может быть оказана через некоторое время, т. е. через время необходимое для доставки в клинику;
- зелёная полоса (**очерёдность №3**) - зачёркнутая машина скорой помощи - требуется незначительная медицинская помощь.

**2) Левый верхний перфорированный уголок карточки идентификации сохраняет водитель, доставивший пострадавшего в клинику. Водитель отмечает на этой части карточки идентификации адрес клиники, т.е. для водителя эта часть является квитанцией передачи пострадавшего.**

**Примечание:** при очерёдности №3 (незначительная медицинская помощь) карточки идентификации должна быть заполнена в полном объеме.

**Медицинская помощь пострадавшим (не пострадавшим)**

**Основные положения:**

- на первых этапах проводится сортировка пострадавших по жизненным признакам, одновременно с оказанием медицинской помощи (ликвидация нарушений внешнего дыхания, остановка наружного кровотечения, наложение окклюзионных повязок, обезболивание);
- медицинская помощь оказывается на основе приоритета соответственно карточки;
- в первую очередь оказывают медицинскую помощь в зоне сбора пострадавшим, которые не могут передвигаться самостоятельно;

- раненые должны транспортироваться с места происшествия только разрешения врача;
- для транспортировки пострадавших на носилках используются силы расчётов: АС, СОПП, АТБ аэропорта (или заменяющая служба);
- транспортировка раненых разрешается только после согласования с координатором по медицинским вопросам и только через контролируемый выход КПП;
- распределение пострадавших по клиникам занимается старший врач бригады СМП;
- перевозку погибших осуществляют специальные бригады по наряду.

#### **Пострадавшие первой категории (Красная полоса)**

Эта группа пострадавших имеет абсолютный приоритет при обслуживании на месте происшествия и транспортировке в клинику. Для этой группы пострадавших, для транспортировки в лечебные учреждения используются специальные автомобили «скорой помощи» (в случае необходимости - вертолёт).

#### **Пострадавшие второй категории (Жёлтая полоса)**

Эта группа пострадавших обслуживается после пострадавших первой категории (красная полоса). Транспортировка пострадавших второй категории из зоны сбора в зону транспортировки в случае необходимости осуществляться силами аварийно-спасательных расчётов АСК.

#### **Не пострадавшие - третья категория. (Зелёная полоса)**

После выполнения осмотра МР; прохождения пограничного и таможенного контроля выполняется транспортировка в Центр реабилитации сопровождаться сотрудниками расчётов ГО САБ и ОТП аэропорта.

#### **Процедура 7. «Обслуживание не пострадавших».**

#### **Погибшие (Чёрная полоса).**

В случае АП со смертельным исходом - погибший должен оставаться в найденном положении до прибытия сотрудников прокуратуры и членов комиссии по расследованию АП, которые дают распоряжение по отношению к погибшему.

Дальнейшие действия в соответствии с **Процедурой 9. «Обработка погибших».**

#### **Регистрация пострадавших и не пострадавших пассажиров**

Основанием для регистрации пострадавших и не пострадавших пассажиров и членов экипажа ВС, является номер на карточки идентификации. Под этими номерами пострадавшие и не пострадавшие пассажиры и члены экипажа ВС регистрируется координатором по медицинским вопросам в специальном журнале.

Пострадавшие, которых увезли в медицинские учреждения, регистрируются по отрывным правым верхним перфорированным уголкам карточки идентификации, которые остаются у координатора по медицинским вопросам при их транспортировке.

Не пострадавшие, которых перевозят с места происшествия для дальнейшего обслуживания, сохраняют карточки идентификации на одежде.

### **Отчётность**

После транспортировки всех пострадавших (не пострадавших) с места происшествия, результаты регистраций (правые уголки карточки идентификации, журнал регистрации и списки) передаются в КЦПС/ВКЦПС для дальнейшей обработки.

### **Процедура №5 «Поддержка санитарно-медицинских служб»**

#### **Цель**

Оказание поддержки медицинскому расчёту при транспортировке медицинского оборудования и материала, создание зоны оказания помощи и зоны сортировки пострадавших, что даёт возможность МР сконцентрироваться на обслуживании пострадавших. Поддержка организуется по указанию руководителя АСР.

#### **Компетентность**

Право вызова сил и средств имеет право руководитель АСР.

Процедура активизируется для:

- расчётов СПАСОП;
- расчётов АТБ аэропорта (или заменяющая служба);
- расчёта ГО.САБ;
- расчёта ОТП аэропорта.

#### **Связь**

Связь обеспечивается персональными переносными радиостанциями, а также с помощью радиостанций, установленных на санитарных и ПА на канале внутри аэропортовой радиосвязи АСР. Также, дополнительно, может быть использована сотовая связь.

### **Развёртывание оборудования на месте АП**

Руководство развёртыванием оборудования на месте АП осуществляет руководитель АСР после консультации с координатором по медицинским вопросам. При этом вспомогательные силы должны соблюдать следующие требования:

- вход и выход из оцепленного места АП разрешается только через КПП;
- транспортные средства, которые не нужны внутри зоны АП, должны находиться в зоне ожидания;
- руководящий состав должен контролировать поддержание необходимого

порядка в зоне АП, в том числе и в зоне ожидания, чтобы не было доступа посторонних лиц в зону АП.

#### **Задачи вспомогательных сил**

- перевозка медицинских материальных средств на место АП;
- выделять из служб/отделов необходимое число сотрудников и транспортных средств на место АП для поддержки медицинского персонала;
- развёртывать и оборудовать медицинские палатки по указанию руководителя АСР, координатора по медицинским вопросам;
- оборудовать пригодные сооружения для обеспечения работ сторонних лиц, связанных с АП;
- разгрузка и распределение медицинского оборудования и материалов в зоне оказания медицинской помощи;
- при аварийных ситуациях на объектах аэропорта, обеспечить перевозку медицинского персонала от здравпункта АВК к месту происшествия;
- предоставление необходимого числа транспортных средств (автобусов) для обеспечения **Процедуры 8. «Обслуживание встречающих и провожающих».**

#### **Машины медицинской скорой помощи аэропорта.**

Медицинские работники оснащён двумя специализированными машинами «скорой помощи». Оснащение каждой машины включает в себя синий сигнальный маяк, звуковую сирену, радиостанцию, медицинское оборудование для оказания неотложной медицинской помощи пострадавшим. Дополнительное медицинское оборудование находится в специальном медицинском прицепе.

#### **Процедура №6 «Транспортировка пострадавших»**

##### **Цель**

Урегулирование вопроса по транспортировке пострадавших в медицинские учреждения, если число пострадавших при АП (аварийной ситуации) в аэропорту или в районе его ответственности требует координации действий с организациями здравоохранения города по обеспечению транспортными средствами и использованию вертолётов других ведомств для транспортировки пострадавших.

##### **Компетентность**

Действия процедуры начинаются после активизации **Процедуры 4. «Обслуживание пострадавших».** Право на активизацию процедуры имеет - руководитель АСР.

##### **Связь**

Связь обеспечивается персональными переносными радиостанциями «Моторола», а также с помощью радиостанций, установленных на санитарных и ПА на канале внутри аэропортовой радиосвязи **ВЫШКА** Также дополнительно может быть использована сотовая связь.

#### **Прибытие вспомогательных сил и средств для транспортировки пострадавших**

Вспомогательные силы и средства прибывают в аэропорт к КПП. Непосредственное обеспечение и сопровождение прибывающих вспомогательных сил и средств к месту АП выполняется под контролем представителей ГО.САБ в соответствии с **Процедурой 3. «Подъезд и сопровождение сторонних лиц»**.

#### **Проведение процедуры**

Ответственным за распределение пострадавших по организациям здравоохранения является координатор по медицинским вопросам, который руководствуется **Процедурой 4**. Транспортировка пострадавших должна происходить по приоритетам очередности.

#### **В первую очередь транспортируются:**

– пострадавших первой очередности (красная карточка).

Эта группа пострадавших имеет абсолютный приоритет при обслуживании и транспортировке в лечебные учреждения. Такая группа, если это возможно, должна транспортироваться специальными автомобилями «скорой помощи» (по возможности вертолётом).

#### **Во вторую очередь транспортируются:**

– пострадавших второй очередности (жёлтая карточка).

Эта группа пострадавших обслуживается и подлежит транспортировке в лечебные учреждения после завершения обслуживания пострадавших первой очередности.

Доставка этих пострадавших из зоны оказания помощи в зону транспортировки, производится вспомогательными силами и по возможности персоналом расчётов АС, СОПП, АТБ аэропорта (или заменяющая служба).

#### **В третью очередь транспортируются:**

– не пострадавших - (зелёная карточка).

Эта группа пассажиров после регистрации и получения карточки идентификации, в сопровождении представителя эксплуатанта ВС, сотрудников ГО.САБ, вывозится на автобусах расчётом СОПП в Центр реабилитации для не пострадавших пассажиров. В дальнейшем выполняются действия по **Процедуре 7. «Обслуживание не пострадавших»**.

#### **Не пострадавшие члены экипажа ВС**

Не пострадавшие члены экипажа ВС собираются отдельно, направляются в санитарно-карантинный пункт, расположенный в здании Терминала.

#### **Погибшие**

В случае АП со смертельным исходом - погибший должен оставаться в найденном положении до прибытия сотрудников прокуратуры и членов комиссии по расследованию АП, которые дают распоряжение по отношению к погибшему. Дальнейшие действия в соответствии с **Процедурой 9. «Обработка погибших»**.

#### **Отчётность**

После транспортировки всех пострадавших (не пострадавших) с места происшествия, результаты регистрации (правые уголки карточки

идентификации, журнал регистрации и списки) передаются в КЦПС/ВКЦПС для дальнейшей обработки.

### **Процедура №7 «Обслуживание не пострадавших»**

#### **Цель**

Урегулирование вопросов транспортировки, размещения и обслуживания не пострадавших пассажиров в связи с АП на территории аэропорта.

#### **Состав:**

- руководитель группы – Начальник ПДСА;
- медицинский работник города;
- специалист-психолог аэропорта;
- представители СОПП аэропорта;
- представители ОТП аэропорта;
- представители эксплуатанта ВС;
- при необходимости - представители пограничного и таможенного контроля.

#### **Место сбора, транспортировка и размещение не пострадавших**

После прохождения медицинского осмотра и регистрации в журнале у координатора по медицинским вопросам, не пострадавшие пассажиры с карточки идентификации (пострадавшие третьей категории - зелёная карточка), после прохождения паспортного и таможенного контролей (при условии, что ВС выполняло международный рейс), в сопровождении вспомогательных сил не занятый персонал расчётов: СОПП, СОППП, ССТ, ГО САБ, ОТП аэропорта перемещаются из зоны «сортировки» в зону «транспортировки», и в месте, определённом руководителем АСР по согласованию с координатором по медицинским вопросам, под контролем представителя эксплуатанта ВС, образуют отдельную группу. Эта группа пассажиров в сопровождении представителя эксплуатанта ВС, сотрудников расчётов ГО САБ и ОТП аэропорта вывозится на автобусах расчётом ССТ в Центр реабилитации для не пострадавших пассажиров. При необходимости привлекаются расчёты пограничной и таможенной службы.

#### **Контроль - допуск к месту размещения не пострадавших**

Контроль - допуск организовывается в зависимости от ситуации для каждого конкретного случая отдельно. Разрешение на допуск имеют только уполномоченные лица:

- медицинский персонал;
- ответственные лица и персонал эксплуатанта ВС;
- специалисты-психологи МР аэропорта;
- персонал СОПП;
- персонал ГО САБ;
- сотрудники ОТП аэропорта;
- представитель прокуратуры;
- представители МНБ;
- другие лица с разрешения руководства КЦПС/ВКЦПС.

Также при международных рейсах привлекаются

- представители государственная пограничная служба Туркменистана;
- представители таможни аэропорта.

### **Проведение процедуры**

За обслуживание и обеспечение не пострадавших пассажиров ответственность несёт эксплуатант ВС.

В случае, если эксплуатант ВС не в состоянии обслуживать и обеспечивать не пострадавших пассажиров самостоятельно, он может включить в обслуживающий персонал представителей аэропорта.

Обслуживание не пострадавших пассажиров осуществляется медперсоналом, прибывающим на усиление: центра экстренной медицинской помощи города.

Смены ПДСА аэропорта направляет в помощь медперсоналу сотрудников СОПП (со знанием необходимого иностранного языка). Необходимо предусмотреть не менее одного помощника на 50 человек не пострадавших. Сотрудники СОПП собирают информацию о не пострадавших пассажирах, используя в своей работе **Приложение 6 к аварийному плану «Карта сбора данных о пассажирах»**, и передают её в форме сводки в КЦПС/ВКЦПС по телефону или курьером. Пользоваться мобильными телефонами в Центре реабилитации, в присутствии не пострадавших пассажиров, также, как и передавать в открытом эфире данные на не пострадавших пассажиров **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**. Связь осуществляется только по телефону.

В случае, когда ликвидация последствий АП затягивается по времени, и не пострадавшие пассажиры изъявили желание остаться на территории аэропорта (ввиду позднего времени суток), представитель эксплуатанта ВС по согласованию с начальником смены ПДСА аэропорта организует размещение этих лиц в гостинице аэропорта. Руководитель по обслуживанию не пострадавших вместе с представителем эксплуатанта ВС оформляет список пассажиров и требование на расселение и питание, организует доставку и размещение (оформляет «Бланк учёта услуг пассажирам задержанного рейса»).

### **Оборудование помещения для обслуживания не пострадавших пассажиров**

Для размещения не пострадавших пассажиров определено помещение в одном из зала ожидания Терминала аэропорта.

Помещение для обслуживания не пострадавших пассажиров обозначается табличкой на двери с надписью: «Центр реабилитации для не пострадавших пассажиров».

Помещение для обслуживания не пострадавших пассажиров должно быть оборудовано многоканальной телефонной связью.

### **Отчётность.**

В процессе обслуживания не пострадавших пассажиров, в КЦПС/ВКЦПС, не реже одного раза в 30 минут, передаётся информация в виде **Приложение 6 к аварийному плану «Карта сбора данных о пассажирах»**, и

списка: кто уже не нуждается в медицинской помощи, и убыл домой по указанному адресу, а кто ещё находится в Центре реабилитации.

## **Процедура № 8. «Обслуживание встречающих (провожающих) и родственников пассажиров»**

### **Цель**

Обеспечение первоначального психологического, медицинского, информационного и других видов обслуживания встречающих/провожающих и родственников пассажиров при АП в аэропорту.

### **Компетентность**

Процедура активизируется при АП:

- руководителем КЦПС;
- руководителем ВКЦПС
- начальник смены ПДСА аэропорта.

### **Обеспечение процедуры**

Обслуживание встречающих/провожающих и родственников пассажиров создаётся группа обслуживающих встречающих и провожающих. (далее ГОВиП).

Вызов членов группы осуществляется в произвольной очередности, при этом члены группы получают краткую информацию об АП и инструктируются.

Состав:

- руководитель группы - Начальник ПДСА;
- специалисты-психологи аэропорта;
- медицинский сотрудник здравпункта (по вызову);
- представители СОПП;
- представители ГО.САБ;
- представители ОТП аэропорта;
- представитель эксплуатанта ВС.

### **Проведение процедуры,**

Для размещения встречающих/провожающих и родственников пассажиров определено помещение конференц-зала в Терминале аэропорта, огороженное ограничительной лентой и оборудованное информационными стойками указателями, обеспечивающей ограниченный доступ и индивидуальное обслуживание. Сотрудники ОТП аэропорта обеспечивают поддержание общественного порядка.

При активизации процедуры руководитель ГОВиП инструктирует членов ГОВиП. Для обеспечения бесперебойной и эффективной работы ГОВиП руководителю ГОВиП необходимо заранее установить порядок подмены сотрудников на «технологический перерыв»: 10-15 минут после каждого часа работы.

Информационное обслуживание встречающих/провожающих и родственников пассажиров должно проходить в индивидуальном порядке. Сотрудники ГОВиП локализуют (собирают) данную категорию лиц в конференц-зале Терминала осуществляют их обслуживание на основании

информации о местонахождении и состоянии пассажиров аварийного рейса, поступающей от КЦПС/ВКЦПС по руководству поисковыми и аварийно-спасательными работами и ЦИ, которая должна обновляться каждые 30 мин. В процессе работы ГОВиП обменивается информацией, полученной от встречающих/провожающих и родственников пассажиров с КЦПС/ВКЦПС, используя телефонную связь или курьера.

В своей работе сотрудники ГОВиП используют:

- список пассажиров;
- сводку о не пострадавших пассажирах, находящихся в ЦИ;
- сводку о госпитализации пострадавших пассажиров;
- список лечебных учреждений города;
- «Карта сбора данных о пассажире»;
- «Карта опроса пассажира».

Сотрудники ГОВиП передают сведения, касающиеся пассажиров потерпевшего АП ВС, на основании информации поступившей с КЦПС/ВКЦПС, в следующей форме:

- **на не пострадавших:** сообщают, что данная личность не пострадала, и дают справку, где находится личность: в «Помещении для обсервации пассажиров» (Центре реабилитации), в гостинице или убыла по указанному адресу;
- **на пострадавших:** подтверждают по факту, что: «Личность зарегистрирована в списке пассажиров и членов экипажа, в данный момент госпитализирована по указанному адресу, состояние стабильное, более подробную информацию Вы можете получить на месте (указывается адрес лечебного учреждения)».

В случае, когда интересуются судьбой погибших, или тех пассажиров и членов экипажа, информация о местонахождении которых на данный момент времени отсутствует, сотрудникам ГОВиП следует придерживаться следующей формы:

- сообщают, что: «Личность зарегистрирована в списке пассажиров и членов экипажа, но о ней ещё нет никаких сведений. Пожалуйста, сообщите нам, где Вас можно найти или контактный телефон. Когда поступит дополнительная информация, мы обязательно Вам сообщим».

Руководитель группы ГОВиП координирует работу персонала и контролирует сложившуюся обстановку. Незамедлительно докладывает в КЦПС/ВКЦПС все изменения в поведении данной категории лиц. При проявлении у встречающих/провожающих и родственников пассажиров явных признаков повышенного психологического или нервного напряжения, привлекает специалистов-психологов аэропорта или города. для оказания необходимой помощи, а при необходимости дополнительные силы от соответствующих служб ОТП аэропорта.

Руководитель группы ГОВиП вместе с представителем эксплуатанта ВС оформляет список и требование на расселение и питание, организует доставку и размещение.

## **Отчётность**

В своей работе руководитель группы ГОВиП руководствуется данной Инструкцией. За оформление документации («Бланк учёта услуг клиентам») отвечает представитель СОПП.

В группе ГОВ и П ведётся следующая документация:

- журнал регистрации встречающих/проводящих и родственников пассажиров с ВС, потерпевшего АП;
- «Бланк регистрации пострадавших пассажиров»;
- «Бланк учёта услуг пассажирам задержанного рейса»;

По окончании работы ГОВиП, руководитель ГОВиП составляет подробный отчёт со своими рекомендациями, в том числе и медицинскими, по обслуживанию клиентов (встречающих /проводящих) и передаёт его в КЦПС/ВКЦПС для дальнейшего анализа.

## **Процедура №9 «Обработка погибших»**

### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с обработкой погибших при АП и других чрезвычайных происшествиях в аэропорту.

### **Компетентность**

Данную процедуру вводит в действие:

- уполномоченный представитель прокуратуры по согласованию с председателем комиссии по расследованию АП (ЧС).

### **Проведение процедуры**

Личный состав расчёта ГО САБ под руководством офицера ОТП аэропорта перекрывает зону АП и контролирует в неё доступ.

Из личного состава ГО САБ и ОТП аэропорта создаются:

- группа охраны, задачей которой является охрана места, где находятся погибшие, до прибытия представителя (представителей) судебно-медицинской экспертизы и ответственного сотрудника по расследованию АП;
- группа документирования; задачей которой является фиксация на видеосъёмку места АП и погибших;
- группа опознания погибших, задачей которой является установление личностей погибших;
- оперативно-следственная бригада, задачей которой является проведение необходимых следственных действий в рамках возбуждённого уголовного дела по факту АП с ВС и гибели людей;

Ведущий инженер по БП выполняет видеосъёмку, фотоснимки и схемы относительного расположения трупов и частей обломков ВС.

Удаление погибших и извлечение личных вещей из-под обломков до прибытия судебно-медицинского эксперта или представителя транспортной прокуратуры - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**, за исключением, если они могут сгореть или по другим подобным вынуждающим причинам.

К каждому перемещаемому трупу или части трупа, следует прикрепить карточку идентификации, а на том месте, где обнаружены части тела в

обломках, установить соответствующие вешки или поместить номерные карточки. Все выписанные номерные карточки следует зарегистрировать в специальном журнале.

### **Отчётность**

После установления личностей, журнал и список погибших передаются в КЦПС/ВКЦПС для проведения необходимых процедур и мероприятий с родственниками погибших. Оповещение родственников погибших граждан Туркменистана осуществляется органами ОТП аэропорта. Оповещение родственников погибших иностранных граждан осуществляется эксплуатантом ВС через его представительство в аэропорту вылета ВС, с которым произошло АП.

### **Процедура № 10. «Ликвидация пожара на объекте аэропорта»**

#### **Цель**

Эвакуация людей и тушение пожара на объектах аэропорта личным составом СПАСОП во взаимодействии с пожарной охраной МВД.

#### **Право вызова**

Право вызова взаимодействующих сил и средств и их количество по согласованию с начальником смены СПАСОП через руководителя АСР.

#### **Координация действий**

Общая координация действий СПАСОП на месте возникшего пожара на первоначальном этапе осуществляется НПК.

Руководитель АСР обязан:

- ввести **Процедуру 3. «Подъезд и сопровождение сторонних лиц»**;
- организовать эвакуацию обслуживающего персонала (людей) из пожароопасной зоны;
- организовать эвакуацию ВС из, зоны теплового воздействия и задымления в безопасный район;
- обеспечить оцепление по периметру опасной зоны пожара;
- организовать регулирование автомобильного движения на подъездных дорогах к Аэропорту.

#### **Зона оцепления**

Периметр зоны оцепления на месте пожара (ЧС) и рассредоточения прибывающих сил и средств производится по указанию руководителя АСР.

К месту пожара (ЧС) на объекте допускаются:

- персонал СПАСОП в соответствующей униформе;
- персонал пожарных и медицинских подразделений города по плану взаимодействия;
- должностные лица, имеющие специальные пропуска.

Сопровождение сторонних (взаимодействующих) сил и средств от ворот КПП ближайший к месту возгорания устанавливает оперативный дежурный ГО САБ до места ЧС и обратно производится на оперативной машине ГО САБ.

#### **Проведение процедуры**

Проведение мероприятий по выполнению задач СПАСОП по данной процедуре определено «Оперативным планом по тушению пожаров ВС» и

другими инструкциями и документами. Там же определён состав взаимодействующих сил и средств.»

### **Отчётность**

После окончания АСР руководитель АСР предоставляет оформленный «Контрольный лист сбора АСК аэропорта».

Начальник команды СПАСОП оформляет «Акт о пожаре» **Приложение 8.**

*Руководитель АСР оформляет **Приложение №9.** «Отчёт о проведении АСР».*

### **Процедура 11 «Поиск и спасение»**

#### **Цель**

Поиск и спасение пассажиров и членов экипажа ВС, терпящих или потерпевших бедствие в районе ответственности аэропорта за проведение поисковых и аварийно-спасательных работ.

#### **Силы и средства**

ВПСК и НПСК формируется из состава АСК.

Время готовности к выходу/вылету после объявления сигнала «ТРЕВОГА»:

- летом - 30 мин.;
- зимой - 45 мин.;

#### **Руководство и связь**

Руководство П и АСР в районе ответственности аэропорта осуществляет КЦПС/ВКЦПС.

Руководство НПСК и непосредственное руководство по проведению П и АСР на месте АП осуществляет – начальник аэропорта.

При проведении ПСР, руководитель НПСК и старшие расчётов при радиообмене используют радиопозывные.

#### **Проведение процедуры**

При объявлении сигнала «ТРЕВОГА» - АСК прибывает к месту сбора. Из состава АСК руководитель АСР формирует НПСК.

РП предоставляет руководителю АСР необходимую информацию: вероятное местонахождение ВС, терпящего/потерпевшего бедствие, границы района поиска.

Руководителя АСР обозначает на карте границы района поиска, определяет маршрут движения колонны НПСК и сообщает ОПО УВД.

Руководитель НПСК инструктирует личный состав расчётов, обращая внимание на:

- фактические метеоусловия и прогноз погоды на ближайшее время по маршруту движения и в районе проведения поисковых работ, продолжительность светлого времени суток (время восхода, захода солнца);
- порядок движения автотранспорта в район поиска в составе колонны при фактических метеоусловиях;
- соблюдение дистанции, обеспечивающей надёжный 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 сторонних организаций, прибывающих (прибывших) на место АП.

По прибытии в район проведения поисковых работ, руководитель НПСК докладывает в КЦПС/ВКЦПС общую обстановку в районе поиска, получает уточнённую 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 расчётами НПСК секторы первоочередного обследования местности. Определяет время выхода старших расчётов на контрольную радиосвязь.

При обнаружении места АП (ВС потерпевшего бедствие) руководитель НПСК действует согласно **Процедурам: 1.** «Спасание людей и тушение пожара на ВС», **2.** «Оцепление и контроль допуска», **4.** «Обслуживание пострадавших», **5.** «Поддержка санитарно-медицинских служб», **6.** «Транспортировка пострадавших», **9.** «Обработка погибших», **15.** «Проведение первоначальных действий ведущего инженера по БП на месте авиационного события».

Докладывает в КЦПС/ВКЦПС о результатах проведения ПиАСР, и о взаимодействии с представителями сторонних организаций.

Местонахождение фрагментов ВС, погибших отмечается на местности отличительными знаками: красными флажками.

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

### **Отчётность**

После окончания ПиАСР:

- руководитель НПСК оформляет «Отчёт руководителя НПСК о проведении ПСР»
- начальник смены СПАСОП оформляет «Акт о пожаре» (если таковой имел место)

## **Процедура № 12 «Ограничение аэропорта в воздушном движении»**

### **Цель**

Ограничение движения ВС в аэропорту при АП (АИ) с ВС, которое своим местоположением препятствует взлёту, посадке или рулению других ВС. Срок действия ограничения движения ВС в аэропорту зависит от характера и масштаба АП (повреждения ВС).

### **Компетентность.**

Начальник аэропорта.

Начальник ПДСА.

Право на активизацию процедуры имеет РП.

### **Проведение процедуры**

Если в результате АП (АИ) аварийное ВС представляет препятствие для руления, взлёта или посадки других ВС, начальником аэропорта определяется возможность продолжения на оформление и опубликование временного ограничения на движение ВС в аэропорту по «NOTAM» через САИ.

Руководитель АСР организует необходимые мероприятия по выполнению АСР для быстрого восстановления работоспособности аэропорта: организует оцепление, освещение и маркировку места АП, даёт указание ведущему инженеру по БП на проведение первоначальных действий по расследованию АП (АИ) и оформление соответствующей документации. В зависимости от обстановки на месте АП и степени повреждения ВС, до прибытия Председателя комиссии по расследованию АП.

Руководитель по эвакуации ВС (при иностранных авиакомпаниях представители соответственной авиакомпаний) производит эвакуационные работы с лётного поля аэропорта, после освобождения лётного поля от аварийного ВС, докладывает об окончании работы РП и начальник аэропорта, и дают указание на снятие ограничения движения ВС в аэропорту.

### **Отчётность**

По завершению эвакуации аварийного ВС с лётного поля аэропорта Координатор аэропорта по эвакуации ВС должен оформить и представить:

- «Акт на эвакуацию (перемещение) ВС с места АП (АИ)»;
- «Акт об использовании сил и средств при удалении ВС с лётного поля аэродрома и задержке (направлении на запасные аэродромы) рейсов в связи с закрытием аэропорта»;

### **Процедура 13 «Вызов дополнительных сил и средств»**

#### **Цель**

Урегулирование вопросов по оказанию помощи СПАСОП аэропорта в спасании пассажиров, членов экипажа ВС и тушении пожаров на ВС и объектах аэропорта.

#### **Компетентность**

Право вызова дополнительных сил и средств ПО МВД по согласованию с начальником смены СПАСОП, начальник пожарной команды СПАСОП, и руководитель АСР.

#### **Координация действий**

На месте АП координация действий осуществляется:

- руководителем АСР - по вопросам эвакуации пассажиров и членов экипажа ВС;
- начальник смены СПАСОП начальником ПК СПАСОП - координацию по вопросам тушения пожара.

При тушении пожаров в зданиях и сооружениях, НПК до прибытия подразделений ПО МВД осуществляет начальник ПК СПАСОП, а при

прибытии подразделений ПО МВД - координацию по вопросам тушения пожара выполняет - старший прибывший начальник ПО МВД.

### **Отчётность**

После окончания АСР руководитель АСР предоставляет оформленный «Контрольный лист сбора АСК аэропорта, НПК оформляет «Акт о пожаре» (если таковой имел место)

Руководитель АСР оформляет «Отчёт о проведении АСР»

### **Процедура 14. «Эвакуация, удаление, перемещение ВС с лётного поля аэродрома»**

#### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с освобождением лётного поля аэродрома от ВС, потерявшего способность самостоятельного движения вследствие АП (АИ).

**Применение:** Процедура вводится в действие в случаях, когда ВС после АП (АИ) создаёт помехи для производства полётов в аэропорту, и (или) полевой этап расследования АП (АИ) закончен.

Удаление ВС осуществляется ЭК, под ответственность аэропорта, а также расчётом инженерно-технического состава (эксплуатанта ВС), ВС которой подлежит удалению с лётного поля, или других авиакомпаний, по договорённости с эксплуатантом.

Персонал эвакуационной команды должен уметь выполнять на ВС следующие работы:

- буксировку ВС с помощью водил и тросовых приспособлений способами «носом вперёд» и «хвостом вперёд»;
- подъем ВС гидроподъёмникам;
- подъем ВС воздушной подушкой;
- замену колёс шасси ВС;
- слив и откачивание топлива из баков ВС;
- основные такелажные работы с использованием средств механизации и подъёмно-транспортных средств.

**Примечание:** Состав может быть изменён в зависимости от обстановки по решению координатора аэропорта по эвакуации ВС.

#### **Компетентность**

- 1) В зависимости от характера авиационного события разрешение на удаление ВС даёт:

- председатель комиссии по расследованию, назначенным приказом начальником агентства «Туркменховаёллары».
- 2) Для организации операции по удалению ВС, координации действий взаимодействующих сил и средств на месте авиационного события в аэропорту назначается координатор аэропорта по эвакуации ВС.
- 3) Непосредственное руководство при работах по удалению ВС, потерявшего способность двигаться на лётном поле аэродрома, возлагается на эксплуатанта ВС.
- 4) Администрация аэропорта оставляет за собой право на проведение работ по удалению ВС с минимальными задержками без согласия на то представителя эксплуатанта ВС в случае, когда аварийное ВС своим местоположением препятствует движению других ВС, что может привести к продолжительному сбою в работе аэропорта.

### **Проведение процедуры**

Проведению процедуры предшествуют:

- инструктаж по мерам безопасности сотрудников, занятых в реализации процедуры;
- подготовительные работы по уменьшению массы и изменению центровки самолёта, необходимые для обеспечения сохранности конструкции самолёта и топлива, и уменьшении опасности повторного загорания.

Слив топлива производится по команде координатора аэропорта по эвакуации ВС, согласно «Эксплуатационного технического документации воздушных судов». По окончании работ по сливу топлива с ВС, по указанию координатора аэропорта производится разгрузка ВС от груза и багажа, согласно «Технологии организации разгрузки ВС в аэропорту. В случае нахождения на борту ВС опасного груза (радиоактивного или химически-активного), в первую очередь вступает в силу **Процедура 16. «Опасный груз»**.

Решение на проведение процедуры оформляется *«Актом на эвакуацию (перемещение) ВС при АП (инциденте)»*

Руководитель эвакуационных работ, совместно с эксплуатантом осматривает ВС и фиксирует в Акте выявленные дефекты, разрабатывает план перемещения аварийного ВС, определяет маршрут движения, вид и количество средств механизации, место последующей стоянки ВС, принимает ВС от эксплуатанта.

После утверждения плана перемещения аварийного ВС с места АП (АИ) на МС, и приёма ВС руководителем эвакуационных работ, вмешательство сторонних лиц в его действия **НЕ ДОПУСКАЕТСЯ!**

### **Отчётность**

По завершению эвакуации аварийного ВС с лётного поля аэропорта:

Координатор аэропорта по эвакуации ВС должен оформить и представить:

- «Акт на эвакуацию (перемещение) ВС с места АП (АИ)»

- «Акт об использовании сил и средств при удалении ВС с лётного поля аэродрома и задержке (направлены на запасные аэродромы) рейсов в связи с закрытием аэропорта»

### **Процедура 15. «Проведение первоначальных действий ведущего инженера по БП на месте авиационного события»**

#### **Цель**

Сбор достоверной информации, имеющей отношение к авиационному событию, для передачи материалов председателю комиссии по расследованию АП (АИ).

#### **Компетентность**

Процедура вводит в действие ведущий инженер по БП.

#### **Проведение процедуры**

По согласованию с руководителем АСР совместно КЦПС/ВКЦПС:

- составляет кроки места АП;
- определяет местоположение и идентифицирует членов экипажа и составляет соответствующий документ. Если командир ВС и/или второй пилот обнаружены мёртвыми, то до удаления их тел с места АП проводит их фотографирование. Удаление тел осуществляется таким образом, чтобы не сдвинуть с места обломки или части ВС. Если все-таки это произошло, то составляется соответствующий документ;
- незамедлительно фиксирует местоположение тел пассажиров;
- обеспечивает сохранность всех найденных на месте АП фрагментов ВС или другого материала и фиксирует их на рисунке;
- фотографирует местоположение самописца полётных данных и речевого самописца, если таковые имелись на борту ВС;
- после предварительного обследования места АП, по согласованию с начальником аэропорта, в случае угрозы сохранности, даёт разрешение на перенос обломков в более надёжное место для их дальнейшего изучения.

Ответственность за перенос обломков несёт владелец/эксплуатант ВС под контролем инспектора или дознавателя, работающих на месте АП.

### **Отчётность**

После выполнения установленного первоначального объёма работ по расследованию АП (АИ), все материалы, полученные в результате первоначальных действий, передаются председателю комиссии по расследованию АП (АИ). С момента прибытия комиссии на место события ответственность за все действия по расследованию возлагается на председателя комиссии.

### **Процедура №16 «Опасный груз»**

Эксплуатант ВС при АП или серьёзном инциденте незамедлительно передаёт сведения об опасных грузах, находящихся на борту сменному ПДСА аэропорта, который в свою очередь информирует руководителя АСР.

### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с ликвидацией угрозы поражения людей отравляющими, радиоактивными и иными опасными веществами.

### **Компетентность**

Право на активизацию процедуры имеет руководитель АСР через КЦПС/ВКЦПС.

### **При наличии на ВС опасного груза**

Необходимо вызвать команду Управление химических войск отряда ликвидации последствий Министерства обороны Туркменистана.

### **Проведение процедуры**

После завершения **Процедуры 1. «Спасание людей и тушение пожара на ВС»** и **2. «Оцепление и контроль допуска»** всем расчётам АСК покинуть зону оцепления, а расчётам ГО САБ и ОТП аэропорта расширить зону оцепления до параметров, рекомендованных представителями МО Туркменистана.

Сформировать Оперативную группу:

- руководитель АСР - руководитель группы;
- начальник группы старший офицер Управление химических войск отряда ликвидации последствий Министерства обороны Туркменистана;
- дежурный офицер МВД Туркменистана;
- оперативный дежурный ГО САБ;
- представитель авиакомпании;
- старший (дежурный) врач стартовый медпункт аэропорта.

### **Действия Оперативной группы:**

- ввести **Процедуру 3. «Подъезд и сопровождение сторонних лиц»**, доложить обстановку об угрозе поражения людей в КЦПС/ВКЦПС, организовать эвакуацию обслуживающего персонала (людей) из опасной зоны, организовать эвакуацию ВС на безопасное расстояние от объектов Терминалов.

Первичное управление действиями на месте ЧС осуществляет руководитель АСР, при прибытии группы Управление химических войск отряда ликвидации последствий Министерства обороны Туркменистана. Управление всеми силами и средствами осуществляется по радиосвязи на канале внутри аэропортовой радиосвязи АСР.

### **Процедура №17 «Работа центр информации (ЦИ) при аварийных ситуациях»**

#### **Цель**

Сбор и фиксация информации о пассажирах и членах экипажа потерпевшего бедствие ВС выполнявшего рейс в/из аэропорта, а также о лицах, интересующихся их судьбой и обеспечение информационного обслуживания по телефонам «горячей линии» лиц, являющихся родственниками пострадавших и не пострадавших пассажиров, членов экипажа и родственников погибших.

#### **Компетентность**

Процедура активизируется при авиационном происшествии:

- начальником смены аэропорта ПДСА при первоначальных действиях;
- руководителем КЦПС/ВКЦПС.

#### **Подготовка ЦИ к работе**

Ответственным за информационное обслуживание по телефонам «горячей линии» лиц, являющихся родственниками пострадавших и не пострадавших пассажиров, членов экипажа и родственников погибших является начальник СОПП аэропорта.

Руководитель ЦИ даёт указание на:

- получение документации (Журналы учёта, карточки идентификации);
- сообщение по радиооповещению аэровокзального комплекса для встречающих и родственников;
- через пресс-центр оповестить о данном телефоне средства массовой информации.

#### **Проведение процедуры**

После активизации процедуры и проведения подготовительных мероприятий руководитель ЦИ докладывает о готовности к работе начальнику смены аэропорта ПДСА или руководству КЦПС/ВКЦПС и при необходимости, проходит у них инструктаж. От эксплуатанта ВС получают списки пассажиров и членов экипажа и приступают к сбору и обработке информации, поступающей от эксплуатанта, МР аэропорта и ОТП аэропорта. Собранные ЦИ данные систематизируются и заносятся в информационную карту пассажира либо в карту ЦИ о пострадавших пассажирах.

Работа по сбору сведений о пассажирах и последующем информированием близких и родственников является приоритетной задачей ЦИ.

При получении запроса по многоканальному телефону, данный запрос отражается в информационной карте звонившего с последующим вариантом ответов:

Такая-то личность находится в персональной документации или нет.

Если “нет”, передаётся соответствующая информация.

Если “да”, передаются сведения о пассажире.

Сведения могут выдавать в следующем виде:

- **на не пострадавших** - сообщают по факту, что личность не пострадала, и дают справку, где личность находится;
- **на пострадавших** - подтверждают по факту, что личность находится в списке пассажиров и находится в лечебном учреждении (клинике);
- **на погибших** - сообщают, что данные пассажиры регистрировались, но о них ещё нет никаких дополнительных сведений - мы перезвоним Вам в случае, если будут более достоверные сведения.

Все сведения, которые выдаются из ЦИ, по возможности, должны быть конфиденциальны.

Запросы представителей средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) о характере катастрофы, количества погибших и т.д. пере адресуются в пресс-центр.

О проделанной работе руководитель ЦИ систематически докладывает в КЦПС/ВКЦПС.

### **Отчётность**

Собранная информация передаётся в КЦПС/ВКЦПС для дальнейшей её обработки.

ЦИ завершает свою работу по распоряжению руководителя КЦПС/ВКЦПС или лица его замещающего, после сообщения в СМИ телефонных номеров «горячей линии» эксплуатанта с ВС которого произошло АП. Дальнейшую ответственность за информационное обеспечение несёт администрация эксплуатанта ВС.

### **Процедура 18. «Организация работы Пресс-центра при аварийных ситуациях»**

#### **Цель**

Сбор фактических сведений об АП произошедшем с ВС выполнявшим рейс в/из аэропорта и доведение допустимых сведений до представителей средств массовой информации.

#### **Компетентность**

Процедура активизируется при АП:

- начальником смены аэропорта ПДСА при первоначальных действиях;
- руководителем КЦПС/ВКЦПС.

#### **Общие положения**

Расположение пресс-центра:

Для работы пресс-центра в аэропорту при АП в здании Терминала выделяется один из кабинетов СОПП, где устанавливается табличка с указателем: «ПРЕСС-ЦЕНТР» и выставляется пост охраны. От входа в здание Терминала и до входа в Пресс-центр, устанавливаются информационные указатели: «ПРЕСС-ЦЕНТР».

Рекомендации по оснащению Пресс-центра:

- многоканальный телефонный номер;
- 2 компьютера с выходом в ИНТЕРНЕТ;
- телевизор;
- универсальное устройство для зарядки мобильных телефонов;
- канцелярские принадлежности (бумага, ручки и т.п.);
- столы и стулья.

Состав персонала пресс-центра:

- руководитель пресс-центра представители авиакомпании (эксплуатанта) ВС;
- сотрудники ОТП аэропорта - 1-2 человека - обеспечивают порядок в помещении пресс-центра;
- другой персонал, по усмотрению руководителя пресс-центра по согласованию с руководителем КЦПС/ВКЦПС, а в его отсутствие с начальником смены аэропорта.

Ответственным за состояние помещения пресс-центра является начальник пресс-центра.

Ответственными за работу пресс-центра и информационное обеспечение при АП, являются: уполномоченный представитель авиакомпании (эксплуатанта), с ВС которой произошло АП.

### **Проведение процедуры**

Пресс-центр активизирует свою работу по распоряжению руководителя КЦПС/ВКЦПС, а в его отсутствие - начальник смены аэропорта ПДСА.

Перед началом работы, руководитель Пресс-центра инструктирует персонал и определяет график дежурства сотрудников.

На первичном этапе работы, руководителем Пресс-центра, совместно с уполномоченным представителем авиакомпании, готовится проект официального заявления, о произошедшем АП. Исходные данные для подготовки заявления предоставляет в КЦПС/ВКЦПС. До проведения пресс-конференции с представителями СМИ, информация об АП ограничивается фактическими данными.

Официальное заявление о характере и последствиях АП составляется по следующей форме:

- вид события;
- дата события, время события (UTC и местное), место происшествия;
- тип, государственный и регистрационный опознавательный знак, заводской номер и принадлежность (гражданство) ВС;
- наименование и гражданство владельца, эксплуатанта (авиакомпания), арендатора, если таковой имеется;

- разработчика и изготовителя ВС;
- фамилия, имя, отчество командира ВС (проверяющего и его должность) и гражданство членов экипажа;
- характер задания, номер рейса, маршрут полёта с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;
- этап полёта, на котором произошло событие, время события (UTC и местное), время суток (день, ночь), метеоусловия (простые, сложные);
- что конкретно произошло, обстоятельства авиационного происшествия, достоверно известные к моменту подачи сообщения;
- местоположение ВС относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, широты и долготы;
- физико-географическую характеристику местности, где произошло происшествие;
- число членов экипажа и пассажиров на борту ВС, в том числе отдельно взрослых и детей, последствия события для людей и ВС: количество погибших и получивших телесное повреждение из числа пассажиров, в том числе отдельно взрослых и детей, членов экипажа, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находящихся на борту ВС;
- гражданство пассажиров;
- наличие и характер опасных грузов на борту ВС;
- степень повреждения ВС;
- данные об организации и проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- другие достоверные сведения по АП, известные к моменту представления сообщения.

Другие необходимые сведения приводятся в зависимости от обстоятельств события.

Информирование прибывающих в аэропорт представителей СМИ о начале и месте проведения пресс-конференции происходит через администратора аэропорта.

Необходимую информацию администратору предоставляет дежурный сотрудник пресс-центра. При необходимости данная информация размещается на официальном сайте аэропорта. Официальное заявление о случившемся АП зачитывает уполномоченный представитель а/к он же руководитель пресс-центра (или лица его замещающего), во вступительной части пресс-конференции с представителями СМИ. По усмотрению руководителя Пресс-центра к проведению пресс-конференции по согласованию с Председателем комиссии по расследованию АП (руководителем КЦПС/ВКЦПС или лицом, его замещающим), могут привлекаться члены КЦПС/ВКЦПС, представители администрации аэропорта и другие должностные лица.

Пресс-центр аэропорта завершает свою работу по согласованию с председателем комиссии по расследованию АП (руководителем КЦПС/ВКЦПС или лица его замещающего). При завершении работы пресс-

центра, в СМИ сообщаются телефонные номера «горячей линии» авиакомпании, с ВС которой произошло АП. Дальнейшую ответственность за информационное обеспечение СМИ несёт администрация, авиакомпании.

### **Процедура 19. «Ограничение работы аэровокзального комплекса»**

#### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с частичным или полным закрытием Терминала при проведении эвакуации пассажиров и сотрудников аэропорта в период угрозы или возникновения ЧС природного, техногенного и террористического характера.

#### **Компетентность**

Процедуру активизируется начальник аэропорта при отсутствие его замещающие в период угрозы или возникновения ЧС природного, техногенного, при террористическом характере руководителем СС.

В зависимости от характера угрозы или возникновения ЧС эвакуация пассажиров и персонала осуществляется:

- 1) Из Терминала - в пункты временного размещения:
  - при возникновении пожара с угрозой для жизни людей;
  - при угрозе и совершении террористических актов.
- 2) С привокзальной площади и перрона - в здание Терминала:
  - при переводе предприятия на режим работы чрезвычайный по метеоусловиям;
  - при угрозе химического или радиоактивного заражения.

Решение по осуществлению полного или частичного закрытия/открытия Терминала принимает руководитель КЦПС/ВКЦПС по рекомендации (требованию) руководства ОТП аэропорта, ПО МВД и МНБ Туркменистана.

#### **Проведение процедуры**

Процедура проводится по «План урегулирование кризисных (чрезвычайных) ситуации в аэропорт» Настоящий план действий разработан в соответствии Воздушным кодексом Туркменистана, Международным правом актам, стандартам и рекомендуемой практики ИКАО, договорами, соглашениями и законодательствам Туркменистана.

При проведении процедуры необходимо соблюдать приоритет очерёдности эвакуации нетранспортабельных пассажиров, женщин и детей перед остальными.

Действия сотрудников, принимающих участие в обеспечении эвакуации пассажиров, клиентов и персонала должны быть направлены на проведении эвакуации организованным порядком и недопущение паники и нарушения общественного порядка.

#### **Эвакуация пассажиров и персонала из Терминала в пункты временного размещения**

Для развёртывания пунктов временного размещения определены следующие места:

- для пассажиров, клиентов и персонала, не имеющего права доступа в контрольную зону аэропорта (КЗА) - район привокзальной площади;

– для персонала, с правом доступа в КЗА - на перроне у здания Терминала.

При получении информации о возникновении пожара с угрозой для жизни людей активизируется **Процедура 10.** *«Ликвидация пожара на объекте Международного аэропорта».*

При обнаружении взрывного устройства в здании Терминала, активизируется **Процедура 21.** *«Ликвидация угрозы применения взрывного устройства на борту ВС или на объектах аэропорта».*

Сменный аэропорта ПДСА докладывает начальнику аэропорта о необходимости эвакуации персонала и пассажиров из опасной зоны здания Терминала.

По согласованию с руководителем КЦПС/ВКЦПС и оперативного дежурного ОТП аэропорта определяется порядок эвакуации персонала и пассажиров из Терминала в пункты временного размещения, проводится частичное или полное закрытие Терминала:

- начальник СОПП организует объявление по аэровокзалу о проведении эвакуации персонала и пассажиров из здания Терминала в пункты временного размещения с указанием место сбора;
- должностные лица предприятий и служб, расположенных в здании Терминала, организуют эвакуацию подчинённого персонала (доводят маршрут эвакуации, место эвакуации, очерёдность, начало эвакуации и другую информацию);

Сотрудники предприятий и служб, покидая свои рабочие места должны:

- выключить все электрические устройства;
- убрать в несгораемые шкафы служебную документацию;
- взять личные документы и вещи;
- в случае пожара - закрыть двери и окна.

В пунктах временного размещения сотрудники ОТП аэропорта обеспечивают охрану общественного порядка, а дежурный МР- медицинское обеспечение.

С получением информации об увеличении скорости ветра в аэропорту до 50 узлов (25 м/сек.) и более, руководящий состав аэропорта действует согласно Аварийного плана аэропорта - Стихийные бедствия.

Сменный аэропорта ПДСА:

- докладывает начальнику аэропорта об усилении ветра и согласует с ним порядок проведения эвакуации персонала и пассажиров с привокзальной площади и перрона в здание Терминала;
- передаёт распоряжение по аэровокзалу по громкоговорящей связи об укрытии персонала и пассажиров в Терминале (укрытие производить по дальше от оконной конструкции);
- контролирует выполнение распоряжения.

Сотрудники ГО САБ совместно с ОТП аэропорта дублируют распоряжение на привокзальной площади и перроне и организуют его выполнение.

Дежурный МР организует оказание медицинской помощи персоналу и пассажирам.

Информация об угрозе химического или радиоактивного заражения может поступить от оперативного дежурного МО Туркменистана.

Сменный аэропорта ПДСА доводит распоряжение по организации эвакуации пассажиров, клиентов и персонала с привокзальной площади, и перрона в здание Терминал и устанавливает взаимодействие с сотрудниками ГД САБ и ОТП аэропорта по обеспечению эвакуационных мероприятий.

Начальник ПДСА:

- даёт указание начальнику СОПП, в его отсутствие начальнику смены СОПП об объявлении по аэровокзалу об угрозе химического (радиоактивного) заражения, отдаёт указание о начале проведения эвакуации персонала и пассажиров;
- доводит требования о герметизации здания, об использовании простейших средств защиты органов дыхания, о соблюдении всеми лицами установленного порядка;
- контролирует выполнение установленных требований по защите персонала и пассажиров.

Должностные лица предприятий и служб организуют эвакуацию подчинённого персонала.

Сотрудники ГО САБ и ОТП аэропорта дублируют полученные распоряжения и обеспечивают эвакуационные мероприятия, охрану материальных ценностей и соблюдение общественного порядка.

При угрозе заражения газами хлора персонал и пассажиры укрываются на верхних этажах здания, а при угрозе заражения газами аммиака - на нижних этажах здания, при этом учитывается право допуска персонала и пассажиров в КЗА.

Дежурный МР организует оказание первой медицинской и врачебной помощи пассажирам, клиентам и персоналу.

Контроль за проведение частичного или полного закрытия Терминала, осмотр зон оцепления в связи с возможным нахождением оставшихся людей возлагается на сотрудников ГД САБ и ОТП аэропорта.

При завершении мероприятий по реализации **Процедур: 10.** «Ликвидация пожара на объекте Международного аэропорта», **21** «Ликвидация угрозы применения взрывного устройства на борту ВС или на объектах аэропорта» или окончанию мероприятий по Аварийному плану аэропорта - Стихийные бедствия и проведения контрольного осмотра, сменный аэропорта ПДСА по согласованию с руководством ОПП аэропорта, отдаёт распоряжение на открытие пассажирского терминала.

## **Процедура 20. «Оперативный план «НАБАТ»**

### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с проведением мероприятий по предотвращению и пресечению захвата и угона (попыток захвата и угона) ВС

и по обеспечению безопасности и освобождения пассажиров и экипажа, захваченного ВС.

### **Компетентность**

Процедура вводится в действие руководителем силовых структур, согласно Плана организации и проведения операции по пресечению захвата и угона воздушных судов гражданской авиации («Набат») (далее Оперативный план «Набат») в случае поступления объективной информации о захвате (попытке захвата) ВС.

### **Руководство операцией «Набат»**

Состав ОШ определён Оперативным планом «Набат» по пресечению захвата и угона ВС в Международном аэропорту.

### **Процедура 21. «Ликвидация угрозы применения взрывного устройства на борту ВС или на объектах аэропорта»**

#### **Цель**

Урегулирование вопросов, связанных с проведением мероприятий по ликвидации угрозы применения взрывного устройства на борту ВС или на объектах аэропорта и спасанию пассажиров и работников аэропорта, при срабатывании этих устройств.

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

№	Имущество и снаряжения	Количество	Ответственные
1	Мешки спальные	2 комп.	Эксплуатант ВС
2	Палатка туристическая с комплектом стоек и кольев	2 комп.	Эксплуатант ВС
3	Набор продовольствия по необходимости	4 набора	Эксплуатант ВС
4	Кружка мелолитовая	2 шт.	Эксплуатант ВС
5	Ложка алюминиевая	2 шт.	Эксплуатант ВС
6	Котелок алюминиевый	2 шт.	Эксплуатант ВС
7	Фляга алюминиевая	2 шт.	Эксплуатант ВС
8	Радиостанция с блоком питания	2 комп.	Эксплуатант ВС
9	Сигнальные патроны	10 шт.	Эксплуатант ВС
10	Фонарь электр. С двумя комплектами батарей	2 комп.	Эксплуатант ВС
11	Плот (лодка на 5 чел.) – резин.	1 шт.	Эксплуатант ВС
12	Жилет (пояс) спасательный	2 шт.	Эксплуатант ВС
13	Компас	2 шт.	Эксплуатант ВС
14	Накидка медицинская	2 шт.	МЦ
15	Аптечка для летательных аппаратов	1 комп.	МЦ
16	Устройство для обеззараживания воды	2 шт.	МЦ
17	Носилки санитарные	2 шт.	Эксплуатант ВС
18	Щит для транспортировки людей	1 шт.	Эксплуатант ВС
19	Электромегатфон с комплектом батарей	1 шт.	Эксплуатант ВС
20	Термос ёмкостью 12 литров с питьевой водой	1 шт.	Эксплуатант ВС
21	Канистра ёмкостью 20 литров	2 шт.	Эксплуатант ВС
22	Огнетушители (углекислотные, аэрозольные) объёмом не менее 10 литров	2 шт.	Эксплуатант ВС
23	Топор	2 шт.	Эксплуатант ВС
24	Лом	1 шт.	Эксплуатант ВС
25	Пила ручная по металлу	1 шт.	Эксплуатант ВС
26	Лопата штыковая	2 шт.	Эксплуатант ВС
27	Багор	1 шт.	Эксплуатант ВС
28	Спусковое устройство	2 комп.	Эксплуатант ВС

**Примечание:**

- Лодки (плоты) и спасательные жилеты (пояса) расконсервируются и загружаются в предусмотренной для них упаковке, подготовленные к применению.*
- На наружной поверхности мешков прикрепляется опись имущества и делается маркировка в виде цветных кольцевых полос шириной 50мм, обозначающих содержание комплекта:*
  - *КРАСНАЯ* - медикаменты и средства оказания медпомощи.
  - *СИНЯЯ* - вода и продовольствие.
  - *ЖЕЛТАЯ* - обмундирование, спальные мешки, палатка.
  - *ЧЕРНАЯ* - радиостанции, сигнальные средства, посуда.
- Экипажи вертолётов, направляемые для выполнения работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных бедствиях, перед вылетом на задание (дежурство) укомплектовываются имуществом и снаряжением в полном объёме перечня.*

**Т А Б Е Л Ь**  
**оснащения техническими средствами наземных**  
**поисково-спасательных групп.**

№	Имущество и снаряжение	Ед. измерен.	Ответственные
1	Передвижной узел радиосвязи с антенна пеленгационная для радиостанции	1 шт.	БЭРТОС
2	Комплект осветительных наземных средств	1 комп.	СПАСОП
3	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки вертолѐта	По 8 шт. каждого цвета	СПАСОП
4	Посадочные шашки	10 шт.	СПАСОП
5	Компас	6 шт.	СПАСОП
6	Фонарь электрический с комплектом батарей	6 комп.	СПАСОП
7	Перчатки термостойкие	6 пар	СПАСОП
8	Бензопила по металлу	1 комп.	СПАСОП
9	Топор	2 шт.	СПАСОП
10	Лом	4 шт.	СПАСОП
11	Лопата штыковая	2 шт.	СПАСОП
12	Багор	1 шт.	СПАСОП
13	Слесарный инструмент: кувалда, зубило, пила ручная	1 комп.	СПАСОП
14	Огнетушители разные ОП-6, ОП-10.	3-5 шт.	СПАСОП
15	Мегафон с комплектом батарей	2 комп.	СПАСОП
16	Фалы капроновые диаметром 12мм	320м	СПАСОП
17	Носилки санитарные	1 шт.	МЦ
18	Щит для транспортировки людей	1 шт.	МЦ
19	Спальный мешок	10 шт.	СПАСОП
20	Медикаменты	2 комп.	МЦ
21	Лодка резиновая (где происходит взлѐт/посадка над водным пространством)	2 шт.	СПАСОП
22	Жилеты (пояса) спасательные(где происходит взлѐт/посадка над водным пространством)	6 шт.	СПАСОП
23	Палатка 8-10 местная	2 шт.	СПАСОП
24	Устройство для обеззараживания воды	6 шт.	МЦ
25	Канистра 36-литровый с питьевой водой	1 шт.	СПАСОП
26	Бачки для воды (10 и 20л.)	2 шт.	СПАСОП
27	Кружки, ложки (каждому члену)	1 шт.	СПАСОП
28	Дыхательные аппараты, теплоотражательные костюмы	По 4-5 шт.	СПАСОП
29	Спички	20 пачек	СПАСОП

**Примечания:**

1. Перечень технических средств может уточняться и дополняться в зависимости от климатических, физико-географических и гидрометеорологических условий района ответственности аэропортов агентства «Туркменховаеллары».
2. Указанные технические средства должны быть упакованы в тару, и быть готовыми к доставке их к месту происшествия.

## Приложение 6

### Содержание медицинского имущества сумок врача

№	Имущество и содержание	Количество
1	Настойка йода в ампулах	20 ампул
2	Спирт нашатырный в ампулах	10 ампул.
3	Спирт ректификакт	10 г.
4	Раствор морфия 1%	5 ампул.
5	Раствор промидола 2%	5 ампул.
6	Раствор эфедрина 55	10 ампул.
7	Раствор кордиамина 25%	10 ампул.
8	Раствор димидрола 0,5%	5 ампул.
9	Поликлаген (или его аналоги)	2 флакон.
10	Система для инфузии одноразового пользования	1 шт.
11	Воздуховод для искусственного дыхания	1 шт.
12	Жгут кровоостанавливающий	2 шт.
13	Роторасширитель	1 шт.
14	Языкодержатель	1 шт.
15	Воздуховоды обычные (для взрослых и детский) для профилактики западания языка	2 шт.
16	Ножницы	1 шт.
17	Скальпель остроконечный 15 см.	1 шт.
18	Пинцет хирургический общего назначения 15 см.	3 шт.
19	Зажимы кровоостанавливающие одно-двузубые изогнутые №1 16 см.	5 шт.
20	Шприцы 5 мл. одноразового пользования	10 шт.
21	Вата гигроскопическая 250 гр.- стерильная	2 пачки
22	Бинты 5x10 см. стерильные	20 шт.
23	Бинты 7x14 см. стерильные	20 шт.
24	Индивидуальные перевязочные пакеты	20 шт.
25	Салфетки стерильные 83x45 см.	2 пачки
26	Косынка с булавками	15 шт.
27	Полотенца стерильные	8 шт.
28	Простыня не стерильная	4 шт.
29	Лейкопластырь	2 шт.
30	Блокнот с карандашом	1 шт.
31	Фонарь электрический с батарейками	1 шт.
32	Бирки для сортировки пострадавших	10 шт.
33	Комплект транспортных шин: Шина лестничная Крамера 100x100 см. Шина фанерная 100x2,5 см.	10 шт.
34	Шина лестничная Крамера 75x7 см. Шина фанерная 50x12,5 см.	10 шт.
35	Карточка идентификации пострадавших.	300 шт.

#### Примечания:

1. Чемодан - укладка с медикаментами, инструментами и перевязочным материалом комплектуется из расчёта два чемодана на одного члена медицинского расчёта. Каждый чемодан - укладок рассчитан на оказание медицинской помощи 10 пострадавшим. Количество чемоданов-укладок определяется типом ВС, обслуживаемых аэропортом.
2. Чемоданы - укладки хранятся в опломбированном виде и в обусловленном месте здравпункта. В чемодан вкладывается описание медикаментов с указанием срока годности и стерилизации инструментов. Состояние упаковок, их комплектность

контролируется с отметкой о проверке заведующим здравпунктом ежемесячно, хирургом медсанчасти-ежеквартально, начальником медсанчасти – раз в полгода.

3. Шины хранятся с чемоданами-укладками в клеенчатом или брезентовом чехле в подготовленном виде.
4. Медицинские имущества в чемодане врача могут заменяться заменяющими медикаментами препаратами.

#### Оснащение автоприцепа-фургона с медикаментами средствами доставки.

№	Наименование имущества	Количество	Примечание
1	Носилки (в зависимости от типа ВС)	50 % (шт.)	От наибольшей пассажир вместимости ВС
2	Щиты (размеры которых позволят уложить их в носилки)	10 шт.	
3	Комплект лестничных шин Камера: 100 х 10см 75 х 7см	30 % (шт.) 30 % (шт.)	От наибольшей пассажир вместимости ВС
4	Брезентовое полотно 10 х 2м	2 шт.	
5	Одеяло байковое	20 шт.	
6	Палатки с кольями	2 шт.	
7	Комплект сезонного дежурного обмундирования (сапоги, плащ)	2 комп.	
8	Электрофонарь, керосиновый фонарь «летучая мышь»	2 шт.	
9	Стол раскладной	2 шт.	
10	Стулья раскладные	8 шт.	

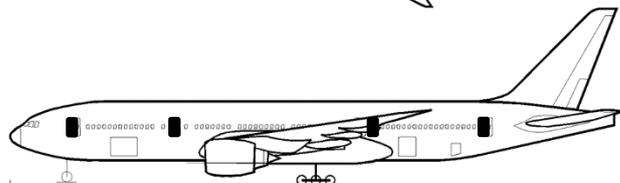
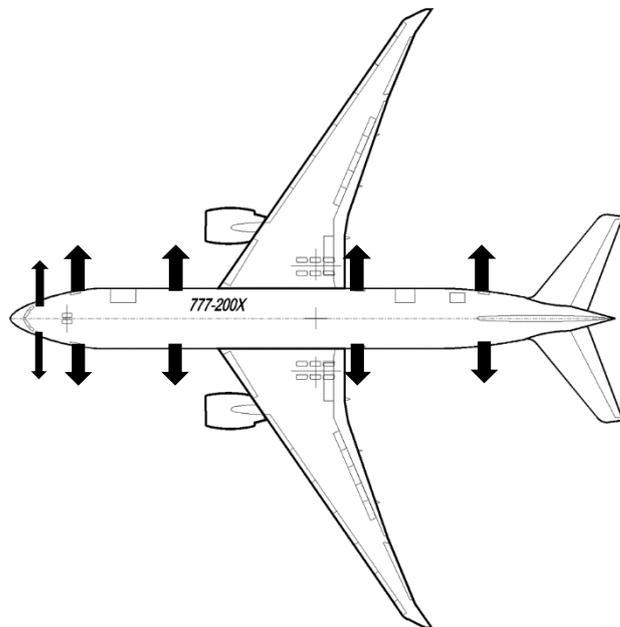
**Инструктивный материал, касающийся аварийно-спасательного оборудования, установленного пожарно-спасательных автомашин**

Перечень оборудования	Оборудование	Категория аэропорта			
		1-2	3-5	6-7	8-10
Инструменты для силового проникновения	Многофункциональный инструмент для силового проникновения	1	1	1	2
	Лом лапчатый 95 см	1	1	1	2
	Лом лапчатый 1,65 м	1	1	1	2
	Топор аварийный, большой, неклинообразного типа	1	1	1	2
	Топор аварийный, небольшой, неклинообразного типа или используемый на борту ВС	1	1	2	4
	Болторез 61 см	1	1	2	2
	2 Молоток 1.8 кг – кувалда или молоток	1	1	2	2
	Зубило для холодной рубки 2,5 см	1	1	2	2
Соответствующий набор оборудования для спасения пассажиров проникновения в кабину ВС, включая механизированные спасательные инструменты	Гидравлическое/электрическое (или их комбинация) переносное спасательное оборудование	1	1	1	2
	Механическая дисковая пила в комплекте с запасными дисками с минимальным диаметром 406 мм для аварийно-спасательных операций	1	1	1	2
	Возвратно поступательная/осциллирующая пила	1	1	1	2
Перечень оборудования, предназначенного для подачи огнетушащих веществ	Подающие шланги длиной 20 м и диаметром 51 мм, 66 и 77 мм	6	10	16	22
	Подача пены (стволы пожарные)	1	1	2	3
	Подача воды (стволы пожарные)	1	2	4	6
	Соединительное устройство	1	1	2	3
	<b>Переносные огнетушители</b>				
	Углекислотный огнетушитель	1	1	2	3
	Порошковый огнетушитель	1	1	2	3
АСВ	Один на каждого ликвидатора пожара				
Набор лестниц	Выдвижная спасательная лестница и лестница, пригодная для использования в случае происшествия с самолётом максимальных размеров	-	1	2	3
	Лестница общего назначения для спасения людей	1	1	1	2

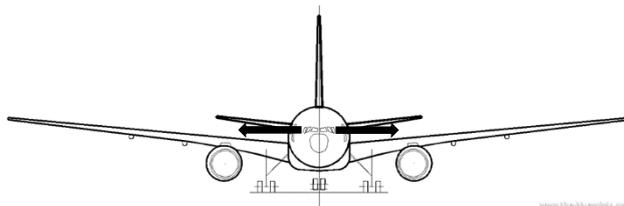
Дополнительные предметы личной защиты	Защитные очки	1	1	2	3
	Защитные капюшоны	Один на каждого, находящегося на дежурстве пожарного			
	Одеяло из огнестойкого полотна	1	1	2	2
Верёвки	Верёвка пожарная спасательная	2	2	4	4
Связное оборудование	Переносной приёмопередатчик	1	2	3	4
	Передвижной приёмопередатчик (на ПА)	Один на каждое ПА			
Комплект ручных переносных источников света	Ручной фонарь (искробезопасный)	1	2	4	4
	Переносной источник (фонарики)	1	1	2	3
Комплект основных ручных инструментов	Совковая лопата	1	1	2	3
Комплект аварийно-спасательных инструментов		1	1	2	3
	Молоток, крюк 0.6 кг				
	Резаки, кабель 1.6 см				
	Комплект насадок				
	Ножовка, для тяжёлых условий эксплуатации в комплекте с запасными лезвиями				
	Лом с загнутым концом общей длиной 30 см				
	Набор плоских и крестообразных отвёрток				
	Плоскогубцы, ручки которых покрыты изоляционным материалом; комбинированные длиной 20 см; кусачки длиной 20 см; гнездовые гаечные ключи с набором рукояток длиной 25 см				
	Привязные ремни/инструмент для резки привязных/предохранительных ремней				
	Гаечный ключ, регулируемый 30 см				
	Гаечный ключ, комбинированный 10 мм – 21 мм				
Оборудование первой помощи	Аптечка первой медицинской помощи	1	1	2	3
	Автоматический внешний дефибриллятор	1	1	2	3
	Кислородная реанимационная аппаратура	1	1	2	3
Дополнительное оборудование	Колодки и клинья: различные размеры				
	Брезент лёгкий	1	1	2	3
	Тепловизионная камера	-	-	1	2

Аварийные выходы и характеристика ВС, использующих в Туркменистана.

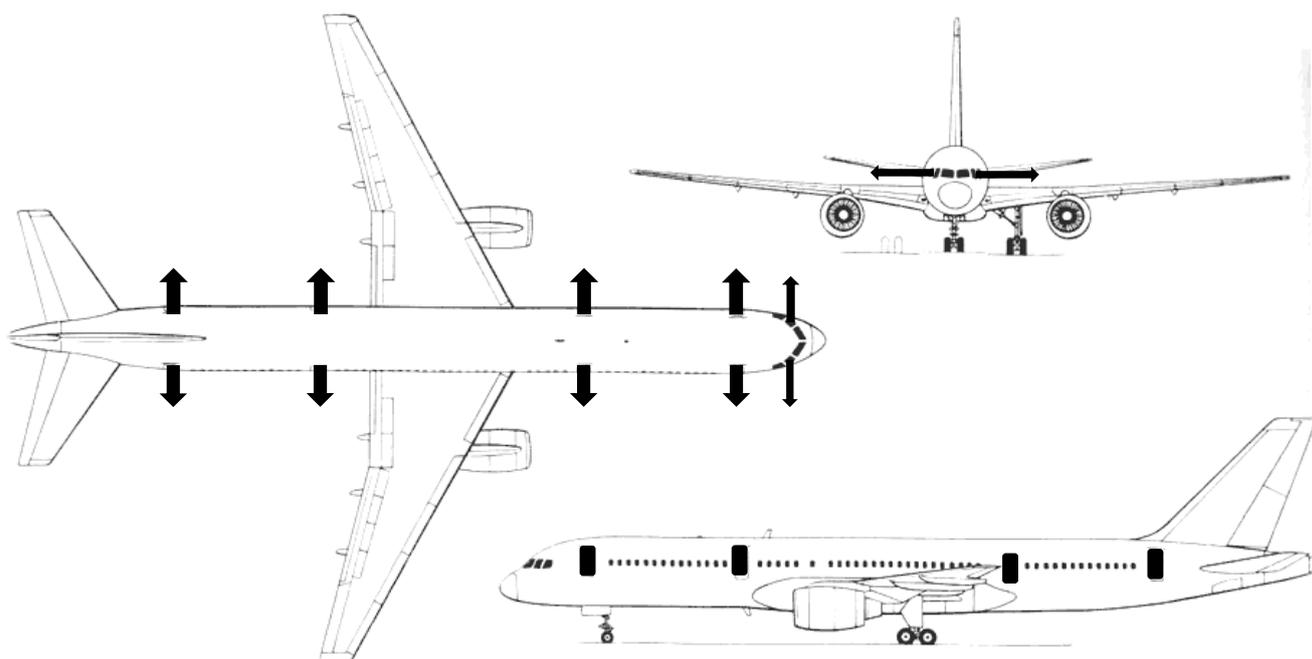
Самолёт Boeing 777-200



<b>Краткое характеристика ВС</b>	
Общая площадь фюзеляжа	374.095м <sup>2</sup>
Длина фюзеляжа	63.73м.
Ширина Фюзеляжа	5.87м.
Размах крыльев	60.93м.
Топливной бак (полный)	146.240кг.
Расход топлива	6100кг/ч.
Количества пассажиров	291.
Количества членов экипажа	10+2+1
Имеются 10 аварийных выходов из них:	
- 2 форточки в кабине экипажа;	
- 2 в передней части, установлен надувной трап;	
- 2 в центре фюзеляжа перед крылом, установлен надувной трап;	
- 2 в центре фюзеляжа за крылом, установлен надувной трап;	
- 2 в задней части фюзеляжа, установлен надувной трап.	
Имеется два багажных отсека.	



## Самолёт Boeing 757-200



### Краткое характеристика ВС

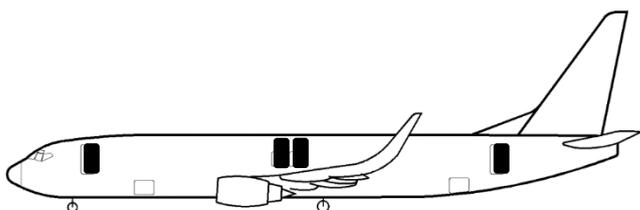
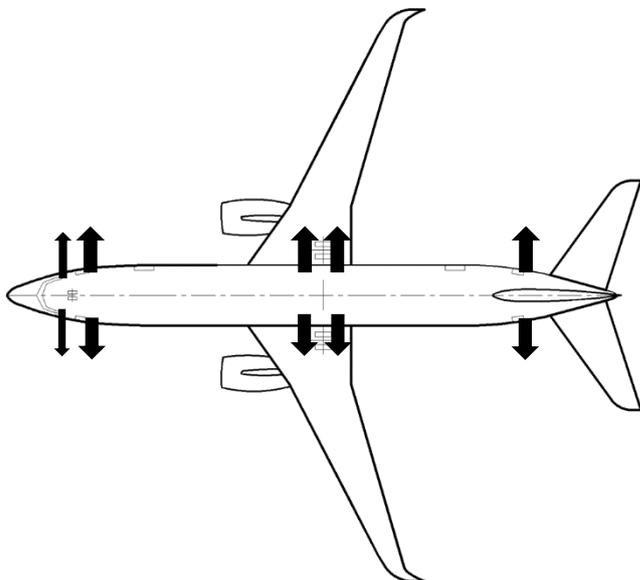
Общая площадь фюзеляжа	149.389м <sup>2</sup>
Длина фюзеляжа	42.32м.
Ширина Фюзеляжа	3.53м.
Размах крыльев	38.05м.
Топливной бак (полный)	36.240кг.
Расход топливо	3250кг/ч.
Количества пассажиров	179.
Количества членов экипажа	5 + 2.

Имеются 12 аварийных выходов из них:

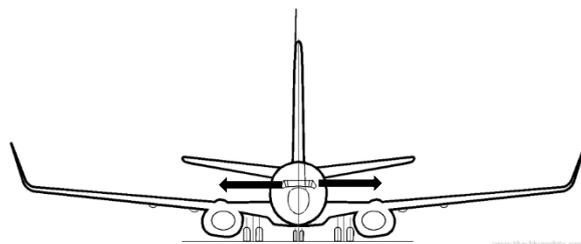
- 2 форточки в кабине экипажа;
- 2 в передней части, установлен надувной трап;
- 2 в центре фюзеляжа, установлен надувной трап;
- 4 в центре фюзеляжа с выходом на крылья;
- 2 в задней части фюзеляжа, установлен надувной трап.

Имеется два багажных отсека.

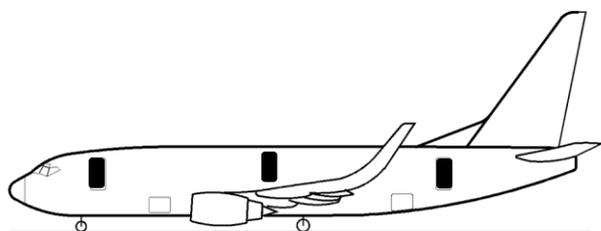
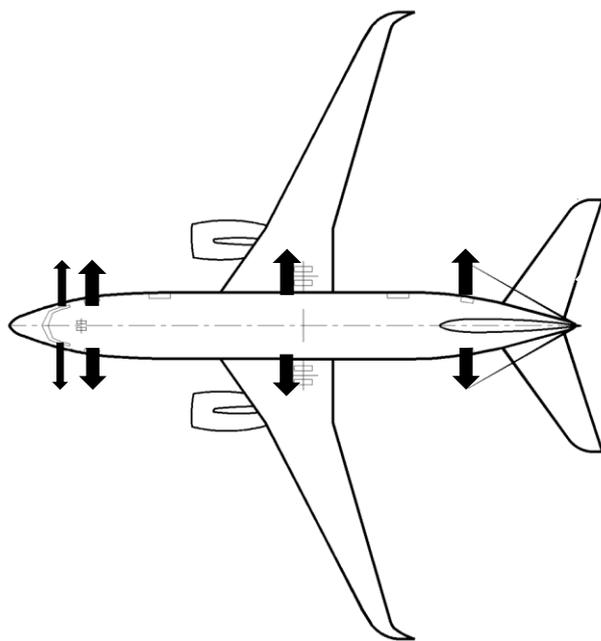
## Самолёт Boeing 737-800



Краткое характеристика ВС	
Общая площадь фюзеляжа	139.329м <sup>2</sup>
Длина фюзеляжа	39.47м.
Ширина Фюзеляжа	3.53м.
Размах крыльев	34.31м.
Топливной бак (полный)	22.137кг.
Расход топливо	2480кг/ч.
Количества пассажиров	160.
Количества членов экипажа	5 + 2.
Имеются 10 аварийных выходов из них:	
- 2 форточки в кабине экипажа;	
- 2 в передней части, установлен надувной трап;	
- 4 в центре фюзеляжа с выходом на крылья;	
- 2 в задней части фюзеляжа, установлен надувной трап.	
Имеется два багажных отсека.	



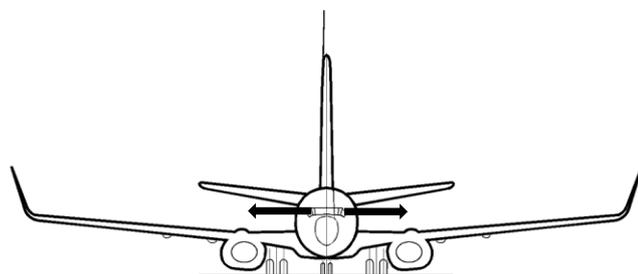
## Самолёт Boeing 737-700



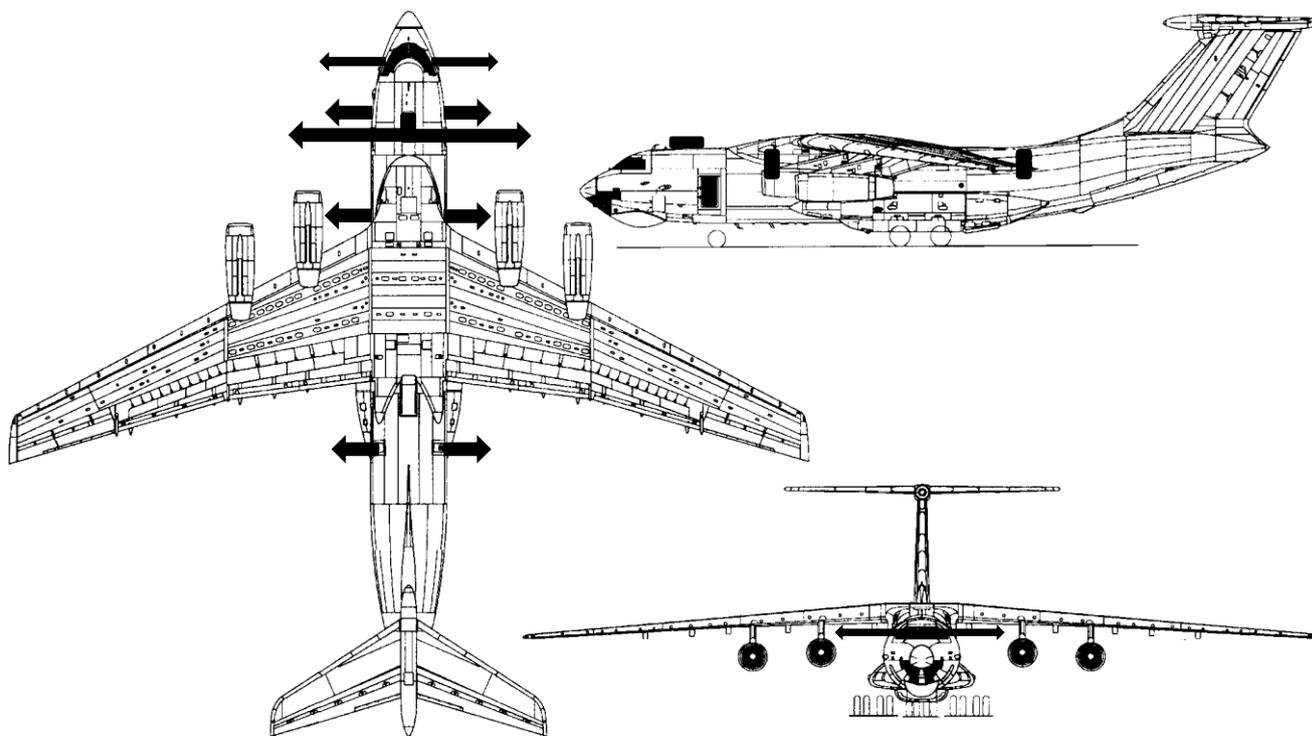
Краткое характеристика ВС	
Общая площадь фюзеляжа	118.713м <sup>2</sup>
Длина фюзеляжа	33.63м.
Ширина Фюзеляжа	3.53м.
Размах крыльев	34.31м.
Топливной бак (полный)	22.137кг.
Расход топливо	2160кг/ч.
Количества пассажиров	128.
Количества членов экипажа	4 + 2.

Имеются 8 аварийных выходов из них:

- 2 форточки в кабине экипажа;
  - 2 в передней части, установлен надувной трап;
  - 2 в центре фюзеляжа с выходом на крылья;
  - 2 в задней части фюзеляжа, установлен надувной трап.
- Имеется два багажных отсека.



## Самолёт Ил – 76



### Краткое характеристика ВС

Длина фюзеляжа	46.6 м.
Ширина Фюзеляжа	6.7м.
Размах крыльев	50.5 м.
Топливной бак (полный)	109000 л.
Расход топливо	8262кг/ч.
Количества членов экипажа	5чел.

Имеются 9 аварийных выходов из них:

- 2 форточки в кабине экипажа;
- 2 в передней части;
- 4 аварийных люка;
- 1 выход на крыше кабина фюзеляжа.

Примечание: задние рамка (люк) не считается как аварийный выход.

**Профилактическое техническое обслуживание транспортных средств и аварийно-спасательное оборудование****1. Общие положения**

Основная задача службы ПАСОП аэропорта заключается в "спасении жизни людей в случае авиационного происшествия или инцидента". Наиболее важные аспекты, влияющие на эффективность спасения людей в условиях авиационного происшествия, когда это потенциально возможно, заключаются в организации надлежащей подготовки персонала и обеспечении эффективности пожарных транспортных средств и соответствующего аварийно-спасательного оборудования, а также быстрого развёртывания требуемого персонала и оборудования.

Вследствие постоянно повышающегося уровня сложности специализированных пожарно-спасательных транспортных средств и соответствующего аварийно-спасательного оборудования первостепенное значение приобретает осуществление программы регулярного и постоянного профилактического технического обслуживания для обеспечения их доступности и готовности к операциям. Кроме того, надёжная программа технического обслуживания обеспечивает максимальный срок эксплуатации как пожарно-спасательных транспортных средств, так и аварийно-спасательного оборудования.

**2. Профилактическое техническое обслуживание**

Для обеспечения постоянной готовности и максимальной эффективности работы любых пожарно-спасательных транспортных средств и аварийно-спасательного оборудования, а также гарантирования того, что аварийно-спасательное и противопожарное обслуживание службы ПАСОП предоставляется на требуемом уровне, все транспортные средства службы ПАСОП должны регулярно проходить профилактическое техническое обслуживание.

С целью гарантировать правильное проведение технического обслуживания необходимо обеспечить следующее:

- поддерживать на уровне требований квалификацию персонала по техобслуживанию;
- добиться выполнения правил техобслуживания;
- задействовать систему представления данных об отказах;
- установить зоны проведения технического обслуживания;
- инструменты;
- запасные части;
- хранение данных о результатах технического обслуживания.

В программе технического обслуживания должны учитываться:

- рекомендации производителя оригинального оборудования в отношении технического обслуживания;
- местные условия окружающей среды, например, тропическая жара или холодная зима;

- национальные или местные нормативно-правовые требования, например, сертификация резервуаров высокого давления, брандспойтов и сертификаты о годности транспортных средств к эксплуатации на дорогах;
- регулярное тестирование характеристик эффективности.

### **3. Персонал**

Весь персонал, занимающийся техническим обслуживанием, должен иметь надлежащую квалификацию, подготовку и быть в полной мере оснащён для выполнения всех задач в рамках требуемого технического обслуживания, которые поставлены перед ним в соответствии с действующими системами управления безопасностью.

Работа на современных пожарных транспортных средствах и аварийно-спасательном оборудовании требует от соответствующего персонала владения указанными ниже навыками или, как минимум, практическими рабочими знаниями по таким вопросам, как:

- обслуживание механического оборудования тяжёлых транспортных средств;
- пожарные насосы и системы пенного пожаротушения;
- системы с дополнительными огнегасящими веществами;
- гидравлические/пневматические устройства;
- подготовка персонала по электрооборудованию автомобилей;
- системы автономных дыхательных аппаратов (АСВ)/компрессоры подачи воздуха для дыхания;
- знание нормативных требований, касающихся обеспечения операций службы ПАСОП;
- знание национальных и местных нормативных правил, касающихся выполнения технического обслуживания.

Специализированная подготовка на начальном этапе проводится производителем оригинального оборудования при поставке первого пожарного транспортного средства в службу ПАСОП аварийно-спасательного оборудования.

В соответствии с действующими национальными или местными нормативными требованиями может потребоваться, чтобы персонал, работающий на оборудовании такого типа, получал соответствующие сертификаты.

### **4. Правила технического обслуживания**

Правила технического обслуживания выполняются в целях обеспечения стандартного обслуживания пожарных транспортных средств. Правила технического обслуживания должны включать:

- меры, которые предпринимаются, чтобы свести к минимуму нарушения работы служб ПАСОП.

**Например:** обеспечить наличие резервных пожарно-спасательных транспортных средств для оперативного обслуживания в соответствии с уровнем установленной категории или для проведения технического обслуживания во время перерывов в операциях воздушных судов, когда

*транспортное средство может быть снято с обслуживания и это не повлияет на соответствующий уровень категории;*

- указание частоты проведения технического обслуживания;
- операции, которые должны проводиться при каждом виде технического обслуживания, как это рекомендовано производителем оригинального оборудования.

**Например:** *визуальные осмотры, инспекции и измерения;*

- операции, которые должны выполняться в ходе каждого вида технического обслуживания, как это рекомендуется в местных правилах;
- действия, предпринимаемые в целях получения технической поддержки от производителя оригинального оборудования или местного представителя;
- обеспечение запасными частями, которые должны храниться на местах для проведения регулярного технического обслуживания, например фильтры, ремни, сухие картриджи, смазочные материалы, хладагенты, стеклоочистители;
- обеспечение общими по типу запасными частями, которые должны храниться на местах с целью минимизировать время простоя, такими, например, как переключатели, лампы накаливания, реле, автоматы защиты сети, болты, гайки, шайбы, O-образные уплотнительные кольца и уплотнители;
- соглашения с производителем оригинального оборудования и местными поставщиками других частей, чтобы обеспечить минимизацию времени простоя;
- требования к замене пневматиков;
- процедуры, связанные с охраной окружающей среды, включая соответствующий порядок уничтожения изношенных частей, а также использованных смазочных материалов и хладагентов;
- любые другие специальные меры для обеспечения безопасности персонала, занимающегося техническим обслуживанием, а именно процедуры работы на высоте, в замкнутом пространстве и в условиях высокого давления жидкостей/газов;
- методы представления отчётной документации о любых обнаруженных эксплуатационным персоналом и персоналом, занимающимся техническим обслуживанием, дефектах пожарных транспортных средств или аварийно-спасательного оборудования.

## **5. Рабочие зоны технического обслуживания/специальные инструменты**

При установлении рабочей зоны технического обслуживания пожарных транспортных средств надлежащее внимание должно уделяться следующему:

- это должна быть достаточно большая зона, чтобы можно было работать на транспортном средстве и вокруг него;
- обеспечению защиты окружающей среды путём сбора производственных отходов в коллекторах, ямах или с помощью бордюров;
- наличию подъёмного оборудования/домкратных устройств;

- наличие колёсных подъёмников/боксов для безопасной смены пневматиков;
- наличие помещений для хранения горюче-смазочных материалов, запасных частей и инструментов;
- хранению технической документации;
- хранению записей о техническом обслуживании.

При установлении рабочей зоны технического обслуживания аварийно-спасательного оборудования должным образом должно учитываться следующее:

- наличие чистой зоны для работы с комплектами дыхательных аппаратов лицевых масок;
- наличие средств тестирования пожарных рукавов;
- наличие вентилируемых зон для работы с инструментами, приводимыми в действие механическим приводом, например переносными пилами с механическим приводом или гидравлическими аварийно-спасательными инструментами;
- вентиляции при зарядке аккумуляторов.

Современные пожарно-спасательные транспортные средства и аварийно-спасательное оборудование требуют наличия специального диагностического оборудования и оборудования для их тестирования. Следует отметить, что некоторые применяемые инструменты требуют регулярной калибровки с целью гарантировать правильность выполняемых ими измерений. Некоторыми примерами служат:

- мультиметры;
- расходомеры жидкости;
- накидные ключи;
- манометры;
- средства тестирования качества воздуха для дыхательных аппаратов.

Для обеспечения соответствия оборудования, используемого персоналом по техническому обслуживанию, должны проходить регулярную сертификацию на предмет безопасности, проводимую уполномоченным сертифицирующим органом (Госстандарт). Примерами этого могут быть:

- подъёмное оборудование/домкратные устройства, такие как подъёмные краны, шкивы, стропы, цепи и грузоподъёмные скобы;
- устройства для испытаний компонентов пожарного оборудования, работающего под давлением, такого как шланги и фитинги;
- электрические испытания и маркировка оборудования, работающего на переменном токе, такого как механизированные инструменты, электрические кабели и оборудование ремонтно-механического цеха.

## **6. Испытания эксплуатационных характеристик пожарные транспортные средства.**

Хотя пожарно-спасательные транспортные средства могут пройти приёмочные испытания на соответствие конкретным техническим

характеристикам, тем не менее нет гарантии, что они останутся такими на протяжении всего срока эксплуатации. Все пожарно-спасательные транспортные средства имеют компоненты, которые со временем изнашиваются, в чего результате их технические характеристики ухудшаются. С целью убедиться, что пожарно-спасательные транспортные средства по-прежнему готовы реагировать и подавать необходимое количество огнегасящих веществ, следует регулярно проводить испытания их характеристик, включая количественные проверки:

- ускорения при скорости 0–80 км/ч;
- торможения;
- максимальной и минимальной скорости подачи огнегасящих жидкостей;
- процента пенообразующей добавки;
- выброса гидромонитора;
- систем компрессионной пены.

Следует сохранять записи о любых проведённых тестах эксплуатационных характеристик. Это служит свидетельством того, что пожарные транспортные средства продолжают отвечать установленным техническим характеристикам, а в будущем позволяет определить, что их эксплуатационные характеристики ухудшаются. В тех случаях, когда многочисленные пожарно-спасательные транспортные средства одного типа размещаются в одном месте или эксплуатируются одной и той же организацией, это позволяет прогнозировать, что такое ухудшение технических характеристик может произойти и на других пожарно-спасательных транспортных средствах.

## **7. Требования к аварийно-спасательному оборудованию**

Требования к техническому обслуживанию аварийно-спасательного оборудования должны отвечать первоначально установленным требованиям производителя оригинального оборудования. Однако вследствие характера действий по борьбе с пожаром соответствующему оборудованию могут иногда неосознанно наноситься повреждения. Поэтому очень важно проверять:

- все агрегаты – регулярно, ежедневно или еженедельно, чтобы быть уверенными в их функциональности;
- комплекты дыхательных аппаратов – техническое обслуживание проводится после каждого использования и регулярно проверяются, если они не используются;
- короткие/длинные пожарные рукава (спасательные рукава) – насколько они изношены и в исправном ли состоянии;
- переносные огнетушители – полностью ли заправлены и находятся под давлением;
- пожарные рукава – осматриваются и проверяются под давлением каждые шесть месяцев для проверки того, что шланги не протекают и насадки функционируют и надёжно закреплены;

- сопла/пенные стволы – на предмет их повреждений;
- аварийно-спасательные инструменты – с целью убедиться, что нет повреждений компонентов.

При использованиях под высокой нагрузкой повреждённые компоненты могут стать очень опасными;

- инструменты общего назначения – с целью убедиться, что рукоятки не сломаны и не повреждены;
- аптечки первой помощи – по крайней мере каждую неделю с целью убедиться, что они укомплектованы на достаточном уровне;
- ящик для спасательных инструментов – убедиться, что все инструменты в нем присутствуют.

## **8. Документация о техническом обслуживании**

Полная подборка документации о техническом обслуживании должна предоставляться с пожарно-спасательными транспортным средством и аварийно-спасательным оборудованием во время их закупки. Как минимум, она включает:

- эксплуатационные процедуры;
- процедуры технического обслуживания;
- диагностику неисправностей и отказов;
- порядок регулировки;
- сведения о демонтаже/замене частей и подлежащих ремонту узлов;
- инструктивные указания о разборе и сборке восстановленных компонентов;
- допуски, технические требования и основные характеристики;
- рисунки и изображения в разобранном виде;
- чертежи, например, электрические схемы и цепи электропроводки, пневматические цепи, пневматические схемы шасси или гидравлические схемы;
- сведения о специальных инструментах, которые необходимы для ремонта и регулировки;
- каталог запасных частей, позволяющий иметь изображение всего пожарного транспортного средства в разобранном виде.

Очень важно, чтобы техническая документация была подготовлена в таком формате, чтобы её можно было легко читать, понимать и следовать приведённым в ней инструкциям.

## **9. Ведение учётной документации технического обслуживания**

В отношении каждого пожарно-спасательного транспортного средства должен вестись полный набор записей о техническом обслуживании.

Ведение отдельной подборки записей о техническом обслуживании имеет практическую значимость для каждого из более крупных и сложных элементов аварийно-спасательного оборудования, например в отношении пожарных рукавов, так как их можно классифицировать по группам, однако каждый элемент может быть легко определяемым благодаря особой системе нумерации.

Ведение такой документации гарантирует получение многих выгод, а именно:

- позволяет узнать историю технического обслуживания пожарного транспортного средства/оборудования, что может стать организационным требованием по правовым или другим причинам, связанным с соблюдением действующих правил;
- обеспечивает предоставление доказательств в связи с любой гарантийной рекламацией, которая может быть предъявлена OEM;
- к ней можно обратиться в будущем (если произойдет аналогичный отказ);
- обеспечивается предоставление доказательств при проведении какой-либо аудиторской проверки, которая может быть предпринята в целях проверки соблюдения нормативных требований.

Сертификаты по техническому обслуживанию и калибровке должны храниться в регистре для всех специальных инструментов испытательного оборудования.

**Технические требования  
к учебно-тренировочному полигону аэропорта.**

1. Учебно-тренировочный полигон предназначен для подготовки и обучения личного состава пожарно-спасательных расчётов и АСК аэропорта.

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

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

3. Характеристика объектов полигона (рис.1):

1) самолёт - тренажёр (поз. 1) оборудуется на списанном с эксплуатации самолёте и предназначен для проведения следующих упражнений:

- отработки приёмов проникновения на борт ВС;
- тушение модельного пожара внутри салона;
- эвакуация манекенов из салонов ВС;
- проникновение в багажное-грузовой отсек;
- тушение пожара (подача огнетушащих составов) в багажно-грузовом отсеке;
- разборка груза в "горящем" отсеке.

2) в целях обеспечения возможности многократного проведения упражнений по тушению пожара в салоне, возможно применять закрытые помещения, например, контейнер (поз 2);

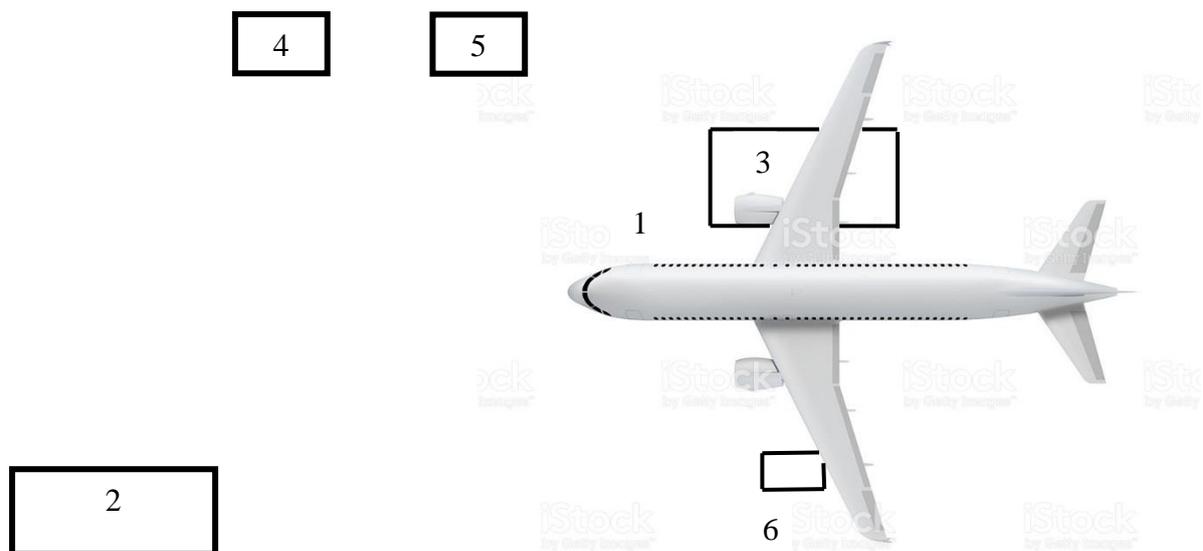
3) площадка для проведения упражнений по тушению пожаров разлитого авиатоплива (поз. 3) площадью 200 - 300 квадратных метров, делится на участки площадью 50 кв. м и 100 - 150 кв. м. На малых площадках проводятся упражнения по тушению ручными стволами, на больших - лафетными стволами. Площадка сооружается на основе цементных и бетонных материалов с бортиками 20 - 24 см;

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

5) площадка для упражнений по тушению пожаров на шасси (поз. 5) имеет размеры 2 х 4 м, изготавливается из цементно - бетонных материалов с высотой бортика 10 - 15 см, имеет углубление в средней части, на середине площадки устанавливается основная опора шасси со списанного самолета. При проведении упражнения на площадку заливается и поджигается некоторое количество авиатоплива;

6) элемент конструкции фюзеляжа (поз.1) используется для упражнений с пожарно-техническим вооружением (стволы-пробойники, механизированные пилы, пожарные топоры);

7) в зоне самолёта - тренажёра размещены площадки или поддоны (поз. 6) площадью 3 - 4 кв. м, горение на которых имитирует условия работы спасателей на самолёте при остаточных очагах наружного пожара.



**Рис. 1.** Типовая схема учебно-тренировочного полигона.

**Буква Слово Примерное произношение согласно международному фонетическому алфавиту произношение.**

<b>A</b>	Alfa	АЛЬФА
<b>B</b>	Bravo	БРАВО
<b>C</b>	Charlie	ЧАРЛИ
<b>D</b>	Delta	ДЕЛЬТА
<b>E</b>	Echo	ЭКО
<b>F</b>	Foxtrot	ФОКСТРОТ
<b>G</b>	Golf	ГОЛЬФ
<b>H</b>	Hotel	ХОТЭЛ
<b>I</b>	India	ИНДИЯ
<b>J</b>	Juliett	ДЖУЛЬЕТ
<b>K</b>	Kilo	КИЛО
<b>L</b>	Lima	ЛИМА
<b>M</b>	Mike	МАЙК
<b>N</b>	November	НОВЕМБЕР
<b>O</b>	Oscar	ОСКАР
<b>P</b>	Papa	ПАПА
<b>Q</b>	Quebec	КВЕБЕК
<b>R</b>	Romeo	РОМЕО
<b>S</b>	Sierra	СЬЕРРА
<b>T</b>	Tango	ТАНГО
<b>U</b>	Uniform	ЮНИФОРМ или УНИФОРМ
<b>V</b>	Victor	ВИКТОР
<b>W</b>	Whiskey	ВИСКИ
<b>X</b>	X-ray	ЭКСРЭЙ
<b>Y</b>	Yankee	ЯНКИ
<b>Z</b>	Zulu	ЗУЛУ