

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

(Выписка из НАПСС-90)

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ

ГЛАВА 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Единая государственная авиационная поисково-спасательная служба РФ (ЕГ АПСС РФ) создана для организации и осуществления поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие *, поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов после посадки, оказания помощи в аварийных ситуациях членам экипажей и пассажирам судов и личному составу кораблей в акваториях морей, океанов и на внутренних водных путях**, а также для выполнения работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях по заданиям Государственной комиссии Совета Министров РФ по чрезвычайным ситуациям.

Поиск и эвакуация космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов осуществляются в соответствии с Наставлением по авиационной поисково-спасательной службе РФ (Поисково-эвакуационное обеспечение полетов космических объектов).

ЕГ АПСС РФ включает в себя авиационные поисково-спасательные и парашютно-десантные службы видов и родов войск Вооруженных Сил РФ, Министерства гражданской авиации РФ, Министерства авиационной промышленности РФ, Министерства внутренних дел РФ, Комитета государственной безопасности РФ, РОСТО РФ, а также других министерств, ведомств и организаций, которым принадлежат воздушные суда.

** Далее по тексту настоящего Наставления экипажи и пассажиры воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, для краткости будут именоваться «потерпевшие бедствие».*

*** Оказание помощи людям, потерпевшим бедствие на море, организуется в соответствии с Постановлением Совета Министров РФ от 8 февраля 1988 г. № 180.*

2. Общее руководство деятельностью ЕГ АПСС РФ возлагается на главнокомандующего Военно-воздушными силами. Непосредственное руководство службой осуществляет начальник ЕГ АПСС РФ.

3. На ЕГ АПСС РФ возлагается организация:

поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие на территории РФ, независимо от государственной принадлежности воздушного судна, а также потерпевших бедствие на акваториях морей, океанов и внутренних водных путях;

поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых аппаратов космических объектов, а также доставки научной аппаратуры с места посадки космического объекта на аэродром назначения;

оказания первой медицинской помощи потерпевшим бедствие экипажам и пассажирам воздушных судов, а также космонавтам после посадки спускаемого аппарата космического объекта на территории РФ;

подготовки летного состава к действиям после приземления (приводнения) и к выживанию в условиях автономного существования. На ЕГ АПСС РФ возлагаются также:

участие с привлечением авиационных средств в работах по оказанию помощи экипажам и пассажирам судов и личному составу кораблей при аварийных ситуациях на акваториях морей, океанов и внутренних водных путях, а также в работах при стихийных бедствиях на территории РФ;

доведение информации о сигналах бедствия, полученных от спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ, до командных пунктов авиационных объединений, имеющих зоны ответственности за ПСО, и проверка ее достоверности;

координации деятельности министерств и ведомств, а также видов и родов войск Вооруженных Сил РФ по поисково-спасательному обеспечению полетов авиации и космических объектов, контроль за состоянием этой работы и принятие мер по ее дальнейшему совершенствованию;

разработка указаний и рекомендаций по организационным и методическим вопросам для авиационных поисково-спасательных служб министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил РФ;

участие в проведении единой технической политики при разработке, выдаче заказов и внедрении в эксплуатацию технических средств поиска, спасания, выживания и эвакуации, предназначенных для различных министерств и ведомств, а также видов и родов войск Вооруженных Сил РФ;

участие совместно с Министерством гражданской авиации РФ в подготовке проектов международных соглашений по поисково-спасательному обеспечению полетов воздушных судов с учетом

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

положений и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной морской организации (ИМО);

контроль специальной подготовки экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов, СПДГ и НПСК по методам поиска и оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие.

Начальник Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы РФ имеет право:

проверять в министерствах, ведомствах РФ, видах и родах войск Вооруженных Сил РФ состояние поисково-спасательного обеспечения полетов авиации и космических объектов;

давать обязательные для должностных лиц проверяемых управлений министерств, ведомств, объединений, соединений, частей (предприятий) указания и предписания по устранению выявленных нарушений и недостатков в поисково-спасательном обеспечении полетов авиации и космических объектов;

запрещать полеты авиационных частей, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении;

участвовать в испытаниях новых образцов аварийно-спасательных средств, снаряжения и имущества;

участвовать в разработке тактико-технических заданий на создание поисково-спасательной и эвакуационной техники, аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

участвовать в рассмотрении эскизно-технических проектов по разработке перспективных поисково-спасательных и эвакуационных средств, а также по оснащению летательных аппаратов аварийно-спасательными средствами, снаряжением и имуществом и в подготовке заключений на них;

обращаться непосредственно к руководителям министерств, ведомств, видов и родов войск Вооруженных Сил РФ по вопросам поисково-спасательного обеспечения полетов авиации и космических объектов и вносить предложения по его совершенствованию.

4. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации заключается в организации и осуществлении мероприятий, направленных на надежное оповещение о бедствии, достижение высокой эффективности применения поисково-спасательных сил и средств, готовности летного состава к действиям в аварийных ситуациях и выживанию в условиях автономного существования.

Организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации является одной из важнейших обязанностей командиров авиационных частей, соединений и объединений, начальников учреждений и военно-учебных заведений авиации Вооруженных Сил РФ, авиации РОСТО РФ, руководителей управлений, объединений и предприятий Министерства гражданской авиации, предприятий. Министерства авиационной промышленности РФ и других министерств и ведомств, имеющих воздушные суда.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисково-спасательном отношении, запрещаются.

5. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации включает:

организацию дежурства поисково-спасательных сил и средств и органов управления полетами;

организацию приема и передачи сигналов бедствия, а также организацию оповещения органов ЕГ АПСС РФ, Войск ПВО и центров ЕС УВД РФ о воздушных судах, потерпевших бедствие;

организацию и осуществление поисково-спасательных работ;

парашютно-спасательную и десантную подготовку экипажей воздушных судов, имеющих парашютные системы;

обеспечение экипажей групповыми и индивидуальными аварийно-спасательными средствами и снаряжением;

специальную подготовку летного состава к выживанию в условиях автономного существования;

подготовку летного состава, личного состава спасательных парашютно-десантных групп, наземных поисково-спасательных команд к проведению поисково-спасательных работ.

6. Поиск и спасение экипажей и пассажиров воздушных и морских судов, потерпевших -бедствие в акваториях морей и океанов, организуются ГМСКЦ РФ во взаимодействии с органами, указанными в Постановлении Совета Министров РФ от 8 февраля 1988 г,

№ 180, а на внутренних водоемах территорий РФ во взаимодействии с Министерством речного флота РСФСР и органами управления речными флотами других союзных республик.

Порядок оказания помощи экипажам и пассажирам морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море, определяется Инструкцией по взаимодействию спасательных служб, подразделений, сил и средств министерств и ведомств РФ при оказании помощи людям, терпящим бедствие на море.

7. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации за пределами территории РФ осуществляется на основании соответствующих международных соглашений, участником которых является РФ. Использование авиационных и морских средств РФ для этих целей осуществляется под руководством соответственно ЕГ АПСС РФ, ПСС Военно-Морского Флота и ГМСКЦ РФ.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

8. Ответственность за организацию работ по спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в зоне ПСО, а также работ при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях возлагается на территории военных округов на командующих войсками этих округов, а в акваториях морей и океанов на командующих флотами.

9. Руководство организацией работ по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в зонах ПСО, осуществляется командующими соответствующими объединениями видов Вооруженных Сил РФ (ВВС, Войск ПВО, ВМФ), руководителями управлений Министерства гражданской авиации.

Непосредственная организация поисково-спасательного обеспечения полетов авиации министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил РФ осуществляется соответствующими командирами (начальниками), организующими полеты.

10. В зоне ПСО по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами и организациями, командующими войсками военных округов и флотами устанавливаются районы ПСО.

Старшие этих районов назначаются из числа командиров авиасоединений ВВС, Войск ПВО, отдельных авиационных частей, руководителей предприятий Министерства гражданской авиации, а в акваториях морей и океанов, как правило, из командиров соединений и объединений ВМФ.

11. Работы по поиску и спасанию команд и пассажиров судов и личного состава кораблей в аварийных ситуациях, а также работы по оказанию помощи при стихийных бедствиях авиационными средствами выполняются в порядке и объемах, определяемых ЕГ АПСС РФ по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами, видами и родами войск Вооруженных Сил РФ. При обращении заинтересованных министерств, ведомств, организаций, видов и родов войск Вооруженных Сил РФ об оказании помощи в случаях аварий кораблей и судов, а также при стихийных бедствиях ЕГ АПСС РФ оценивает возможности авиационных поисково-спасательных средств, определяет необходимый их наряд и организует работы по поиску и спасанию авиационными средствами во взаимодействии с морскими и наземными силами.

12. Решение на срочные вылеты воздушных судов для выполнения поисково-спасательных работ, оказания помощи при авариях и катастрофах в народном хозяйстве, стихийных и экологических бедствиях принимают командующие войсками военных округов, флотами, объединениями, командиры авиационных соединений, начальники войск пограничных округов и начальники пограничных отделов КГБ РФ, начальники управлений и командиры соединений Внутренних войск МВД РФ, командиры военных кораблей и капитаны невоенных судов, имеющие на борту воздушные суда, начальники управлений и командиры авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, руководители предприятий Министерства авиационной промышленности РФ, других министерств и ведомств, которые имеют поисково-спасательные, противопожарные или санитарные воздушные суда.

Разрешение на вылет и использование воздушного пространства в случаях, предусмотренных настоящей статьей, дают КП соответствующих авиационных объединений и соединений, а также КП пограничных отрядов КГБ РФ с немедленным докладом вышестоящему КП и уведомлением об этом соответствующего органа управления Войск ПВО и центра ЕС УВД. Указанные КП, орган управления Войск ПВО и центр ЕС УВД обязаны принять все возможные меры для обеспечения безопасности воздушного движения в своих районах и зонах.

Разрешение на использование воздушного пространства могут - выдавать и военные секторы центров ЕС УВД с обязательным докладом на КП авиационного объединения и уведомлением соответствующего органа управления Войск ПВО. Такое разрешение выдается незамедлительно с получением запроса на использование воздушного пространства.

13. Право на подъем дежурных поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и отдание распоряжений на выход НПСК при получении сигнала бедствия, а также при проверках, их готовности предоставляется:

а) на аэродромах базирования дежурных поисково-спасательных сил и средств:

командирам авиационных частей, оперативным дежурным-начальникам смен КП этих частей, командирам авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, должностным лицам министерств, ведомств, организаций, ответственным за ПСО полетов авиации, а в период полетов на указанных аэродромах - руководителям полетов;

командирам кораблей и капитанам судов, имеющих на борту поисково-спасательные вертолеты.

б) в зонах (районах) ПСО:

оперативным дежурным - начальникам смен КП авиационных соединений (отдельных авиационных частей), командирам соединений и объединенных авиационных отрядов Министерства гражданской авиации, должностным лицам министерств, ведомств, организаций в установленных для них районах ПСО полетов авиации;

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

оперативным дежурным - начальникам смен КП авиационных объединений (в их зонах ответственности), КП других авиационных объединений с докладом на соответствующий центральный КП, в орган управления Войск ПВО, ГАСКЦ РФ, центр ЕС УВД РФ, и пункт контроля авиации Ракетных войск;

начальникам управлений Министерства гражданской авиации, должностным лицам других министерств, ведомств и организаций с немедленным докладом об этом на КП авиационного объединения, в центральный орган управления авиацией своего министерства или ведомства и сообщением в ближайший орган управления Войск ПВО, ГАСКЦ РФ и центр ЕС УВД РФ;

начальнику смены ГАСКЦ РФ через центральные командные пункты видов Вооруженных Сил РФ, центральные органы управления авиацией министерств, ведомств, организаций;

представителям ЕГ АПСС РФ, имеющим право проверки ПСО.

Разрешение на вылет и использование воздушного пространства в случаях, предусмотренных настоящей статьей, дается в порядке, предусмотренном ст. 12 настоящего Наставления.

При проверках готовности дежурных поисково-спасательных самолетов, вертолетов их вылет должен быть предварительно согласован с центрами ЕС УВД с последующей информацией органов управления Войск ПВО.

14. Требования ГАСКЦ РФ о подъеме дежурных поисково-спасательных сил и средств должны быть выполнены всеми органами управления авиацией Вооруженных Сил РФ, министерств, ведомств, организаций, в ведении которых находятся данные силы и средства.

15. Командные пункты объединений и РОСТО РФ, центральные органы управления авиацией министерств, ведомств и организаций о получении сигнала бедствия, вылете дежурных поисково-спасательных воздушных судов, а также о срочных вылетах других воздушных судов и выходе НПСК для выполнения ПСР должны незамедлительно сообщать в ГАСКЦ РФ.

16. Работы по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных, морских, речных судов и кораблей, терпящих или потерпевших бедствие, выполняются министерствами, ведомствами, организациями безвозмездно.

На период проведения ПСР министерства, ведомства, организации по взаимному согласованию обеспечивают безвозмездно на своих аэродромах базирование авиационных поисково-спасательных средств, первоочередное обслуживание и обеспечение их полетов, а также размещение личного состава, участвующего в этих работах.

17. За специальную подготовку экипажей поисково-спасательных воздушных судов, СПДГ, НПСК и их готовность к проведению поисково-спасательных работ отвечают командиры частей, соединений, командующие объединениями видов и родов, войск Вооруженных Сил РФ, соответствующие руководители объединений, предприятий и организаций министерств и ведомств.

18. Для решения задач ПСО, в каждой авиационной части* должна быть создана учебная база, позволяющая вырабатывать и закреплять практические навыки летного состава по использованию аварийно-спасательного имущества и снаряжения в аварийных ситуациях, по выживанию в условиях автономного существования и эвакуации различными поисковыми средствами, а также обеспечивать подготовку личного состава наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп к проведению поисково-спасательных работ.

** Здесь и далее под авиационной частью подразумевается и авиационное предприятие гражданской авиации.*

ГЛАВА II

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ АВИАЦИИ ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

19. Зоны ПСО по их границам соответствуют зонам (районам) управления воздушным движением центров БС УВД, ответственность в которых за организацию использования воздушного пространства и управления воздушным движением возложена на командующих авиационными объединениями. Поисково-спасательное обеспечение полетов авиации в зоне ПСО организуется и проводится в соответствии с настоящим Наставлением и Инструкцией по организации ПСО полетов авиации в зонах (районе) управления воздушным движением соответствующего центра ЕС УВД (структурная схема Инструкции приведена в приложении 1 к настоящему Наставлению).

20. Зоны ПСО делятся на районы ПСО с учетом:

физиогеографических особенностей местности;

состава и мест базирования авиации Вооруженных Сил РФ, министерств, ведомств, организаций и предприятий;

интенсивности полетов воздушных судов;

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

воздушных трасс РФ и местных воздушных линий;
расположения органов УВД;
наличия и возможностей поисково-спасательных сил и средств.

Границы районов ПСО, организация ПСО и руководство ПСР в этих районах, а также порядок выделения поисково-спасательных сил и средств для этих целей определяются Инструкцией (приложение 1 к настоящему Наставлению). Указанная Инструкция разрабатывается штабом авиационного объединения и согласовывается с заинтересованными объединениями (соединениями) видов и родов войск Вооруженных Сил РФ, учреждениями, предприятиями и организациями, а также Управлением ЕГ АПСС РФ, подписывается командующим авиационным объединением и утверждается в соответствии с требованиями ст. 8 настоящего Наставления командующими войсками военного округа и флота.

21. Непосредственная организация поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие в районе аэродрома, возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома с привлечением сил и средств от авиационных частей (предприятий и организаций), базирующихся на данном аэродроме, независимо от их ведомственной принадлежности.

22. Непосредственная организация поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих бедствие в акватории морей и океанов, при наличии авианесущих кораблей и судов в районе бедствия возлагается на командиров (капитанов) этих кораблей (судов) во взаимодействии с дежурными поисково-спасательными силами флота (флотилии).

Район поисково-спасательных работ авианесущих кораблей (судов) включает водную акваторию, прилегающую к кораблю (судну), в радиусе действия воздушных судов, базирующихся на этих кораблях (судах).

23. Руководителем поисково-спасательных работ при бедствии воздушных судов является командующий авиационным объединением, а при длительном поиске (более суток) руководитель ПСР назначается этим командующим. В особых случаях (при стихийном бедствии, спасании экипажей и пассажиров многоместных воздушных судов, команд и пассажиров морских и речных судов, личного состава кораблей и т. д.), когда требуется привлечение большого количества сил и средств одного или нескольких министерств, ведомств, организаций и предприятий, руководитель поисково-спасательных работ назначается приказом командующего войсками военного округа или флота либо совместным приказом.

24. Порядок организации поисково-спасательного обеспечения полетов авиации в районе аэродрома определяется в соответствии с Основными правилами полетов в воздушном пространстве РФ и Инструкцией по производству полетов в районе аэродрома. Для каждого аэродрома разрабатывается графический план района аэродрома (кроки) с координатной сеткой (приложение 2 к настоящему Наставлению).

25. Порядок выделения поисковых сил и средств на аэродромах определяется графиком, утвержденным командующим авиационным объединением.

26. Командиры авиационных частей, а также руководители предприятий, учреждений и организаций, имеющие летные подразделения, базирующиеся в районе ПСО, независимо от их ведомственной принадлежности по вопросам организации дежурства поисково-спасательных сил и средств подчиняются старшему за ПСО полетов авиации в данном районе.

27. Медицинское обеспечение поисково-спасательных работ организуется начальником медицинской службы авиационного объединения, а при стихийных бедствиях и в особых случаях начальником медицинской службы военного округа.

Руководство организацией и проведением работ по оказанию медицинской помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется начальником медицинской службы авиационной части, проводящей ПСР (начальником медицинской службы ближайшего гарнизона).

Оказание медицинской помощи членам экипажей и пассажирам воздушных судов, потерпевших бедствие, осуществляется медицинским персоналом СПДГ и НПСК, входящих в состав дежурных поисково-спасательных сил

Для указанных целей при необходимости может привлекаться медицинский персонал лечебных учреждений Министерства здравоохранения РФ и военно-медицинских учреждений.

Успешное решение задач по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие до-' стирается: четким управлением медицинскими силами и средствами, участвующими 'в поисково-спасательных работах;

высокой специальной подготовленностью медицинского персонала к оказанию помощи потерпевшим бедствие и их эвакуации;

высокой степенью готовности медицинских сил и средств, привлекаемых к поисково-спасательным работам;

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

высокой степенью обученности летного состава оказанию само- и взаимопомощи; своевременностью эвакуации потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЖУРСТВА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ СИЛ И СРЕДСТВ И ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ

28. Для обеспечения поиска и спасания потерпевших бедствие организуется дежурство:

воздушных судов поисково-спасательных частей и подразделений;

воздушных судов, выделяемых авиационными частями Ракетных войск, Войск противовоздушной обороны, Военно-воздушных сил, Военно-Морского Флота, Комитета государственной безопасности РФ, Министерства внутренних дел РФ*, а также авиатранспортными предприятиями Министерства гражданской авиации РФ в установленных для них районах ПСО;

аварийно-спасательных средств (а при необходимости поисково-спасательных воздушных судов) на всех аэродромах Министерства обороны РФ, Министерства гражданской авиации РФ, Министерства авиационной промышленности РФ, Комитета государственной безопасности РФ, Министерства внутренних дел РФ и РОСТО РФ на период выполнения полетов;

расчетов пунктов управления министерств, ведомств, организаций, объединений, соединений и частей авиации видов и родов войск Вооруженных Сил РФ;

расчетов пунктов приема информации спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ;

расчетов КЦПС и РКПС ГА;

радиотехнических средств Военно-воздушных сил, Войск противовоздушной обороны, Военно-морского Флота, а также Министерства гражданской авиации РФ, Министерства морского флота РФ, Министерства рыбного хозяйства РФ для своевременного приема и пеленгации сигналов бедствия, передаваемых экипажами воздушных и морских судов, потерпевших бедствие.

29. Экипажи поисково-спасательных воздушных судов несут дежурство согласно графику, предусмотренному ст. 25 настоящего Наставления, в соответствии с Инструкцией экипажу дежурного поисково-спасательного самолета (вертолета) на аэродроме (структурная схема Инструкции приведена в приложении 3 к настоящему Наставлению).

1 и 3 и ведут поиск с помощью установленного на них оборудования.

Самолеты и вертолеты Комитета государственной безопасности РФ и авиации внутренних войск Министерства внутренних дел РФ несут дежурство в составе штатного экипажа, как правило, в готовности

Выделяемые на дежурство поисково-спасательные самолеты (вертолеты) должны быть оборудованы поисковой аппаратурой и иметь на борту комплекты спасательного имущества и снаряжения. Вертолеты, кроме того, должны быть оборудованы поисковыми фарами и устройствами для подъема потерпевших бедствие на режиме висения.

30. Для проведения ПСР на всех аэродромах и авиационных полигонах создаются штатные или нештатные наземные поисково-спасательные (аварийно-спасательные) команды (НПСК, АСК). В состав НПСК входят 8- 10 человек (в том числе медицинский работник и радист). Для перевозки НПСК в район ПСР выделяется автотранспорт высокой проходимости или специальная поисковая техника.

Обязанности личного состава НПСК, порядок несения дежурства и их действия излагаются в специальных инструкциях с учетом условий базирования. Структурная схема Инструкции дана в приложении 4 к настоящему Наставлению.

Перечень спасательного имущества и снаряжения дежурных самолетов и вертолетов приведен в приложении 5 к настоящему Наставлению.

Спасательное имущество и снаряжение НПСК заранее укладываются в тару. Перечень спасательного имущества и снаряжения НПСК приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению.

31. В состав экипажей поисково-спасательных самолетов и вертолетов включаются спасательные парашютно-десантные группы, формируемые из личного состава, подготовленного к парашютным прыжкам в различных климатогеографических условиях днем и ночью. Нештатная СПДГ назначается приказом командира части в составе 6-8 человек (в учебных авиационных частях-12-14 человек). На дежурство по ПСО полетов назначаются 2-3 парашютиста, в том числе медицинский работник. В период несения дежурства СПДГ подчиняется командиру экипажа, а после десантирования действует в соответствии со сложившейся обстановкой. Старший СПДГ назначается решением командира (начальника) войсковой части (предприятия).

СПДГ оснащается спасательным имуществом и снаряжением, перечень которого приведен в приложении 6 к настоящему Наставлению.

На аэродромах, где взлет и посадка, а также пилотирование в зонах производится над морем или другими большими водными пространствами, должны быть спасательные катера (или другие суда) со спасателями на борту.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

32. Для проведения ПСР могут дополнительно привлекаться:
корабли, суда и катера воинских частей и гражданских организаций;
наземные и плавучие транспортные средства воинских частей и гражданских организаций;
самолеты и вертолеты воинских частей и гражданских организаций, не имеющие специального поисково-спасательного оборудования для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ;
личный состав воинских частей и гражданских организаций.

33. К несению дежурства по ПСО полетов авиации привлекаются летчики (штурманы) 1-го и 2-го классов, прошедшие специальную подготовку к проведению поисково-спасательных работ и отданные приказом по части.

Экипажи вертолетов должны быть подготовлены к выполнению посадок на незнакомые и необозначенные площадки, к высадке спасателей и подъему пострадавших с режима висения над сушей и водной поверхностью.

На дежурные экипажи поисковых самолетов и вертолетов возлагаются:
поиск и обнаружение экипажей и пассажиров воздушных судов, потерпевших бедствие;
установление радиосвязи с потерпевшими бедствие, выявление их физического состояния и состояния воздушного судна;
выведение к потерпевшим бедствие сил и средств, способных оказать им помощь;
десантирование СПДГ, прицельное сбрасывание аварийно-спасательного имущества и снаряжения;
подбор посадочной площадки с воздуха, определение ее пригодности к посадке и посадка;
эвакуация потерпевших бедствие с режима висения над сушей или водной поверхностью;
передача потерпевшим бедствие целеуказаний для выхода к ближайшему населенному пункту, дороге, реке или месту, откуда можно произвести эвакуацию;
извлечение людей из воздушных судов, потерпевших бедствие, и оказание им медицинской помощи;
эвакуация пострадавших в лечебные учреждения;
локализация и тушение пожара на воздушном судне;
доклады на КО о ходе и результатах поиска и спасания.

34. В соответствии с полученными заявками на полеты и перелеты начальник поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиационного объединения, имеющего зону ПСО, составляет план дежурства поисково-спасательных сил и средств на сутки.

План утверждается начальником штаба объединения.

35. В плане дежурства указываются:
число и типы выделяемых поисково-спасательных вертолетов и самолетов;
их ведомственная принадлежность;
аэродром базирования;
фамилии и позывные командиров экипажей;
минимумы погоды для взлета и посадки, для визуального проведения ПСР;
основные виды ПСР, к которым допущены экипажи;
даты, когда экипажи последний раз летали днем и ночью при минимуме погоды;
степень готовности поисково-спасательных сил и средств;
наличие подготовленных СПДГ, их допуск к десантированию на различные виды подстилающей поверхности, а также снаряжение для выполнения прыжков с парашютом на лес и на воду;
сведения о НПСК (АСК);
наличие аварийно-спасательного имущества, снаряжения и оборудования;
сведения о морских поисково-спасательных силах и средствах;
порядок вызова дежурных сил и средств.

36. После утверждения плана дежурства расчет командного пункта объединения доводит до органов УВД военных аэродромов сведения о количестве и дислокации ближайших дежурных поисково-спасательных сил и средств, которые вносятся в плановые таблицы полетов на этих аэродромах и на предполетной подготовке доводятся до летного состава.

Сведения о дежурных поисково-спасательных силах и средствах в зоне ПСО доводятся до командных (диспетчерских) пунктов заинтересованных организаций, предприятий министерств и ведомств, по их запросу и ежедневно докладываются в ГАСКЦ РФ.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

37. На командных пунктах авиаобъединений, соединений, частей ведется карта-планшет обстановки по ПСО полетов авиации, на которую наносятся (в виде таблицы) сведения о дежурных поисково-спасательных силах и средствах, выделенных на предстоящие сутки (летный день). В центрах ЕС УВД в планы использования воздушного пространства вносятся сведения о воздушных судах, выделенных для ПСО полетов авиации.

38. Дежурным поисково-спасательным силам и средствам устанавливаются три степени готовности*:

а) готовность №1:

самолеты (вертолеты) готовы к немедленному вылету, двигатели опробованы, наземные источники электропитания подключены, аварийно-спасательное имущество находится на борту самолета (вертолета) и подготовлено к немедленному использованию;

летный состав, СПДГ находится в самолетах (вертолетах), на рабочих местах, а технический состав у самолетов (вертолетов);

задача экипажам поставлена и при необходимости уточняется в полете по радио, командир экипажа находится на радиосвязи с пунктом управления полетами;

НПСК находится в готовности к немедленному выходу для выполнения задачи;

вылет вертолетов и выход НПСК не позднее чем через 10 мин, а вылет самолетов - через 15 мин после подачи команды;

б) готовность №2:

самолеты (вертолеты) готовы к вылету, двигатели опробованы, аварийно-спасательное имущество находится на борту и подготовлено к использованию;

летный и технический состав, СПДГ находится в специально отведенном месте вблизи самолетов (вертолетов);

экипажам даны указания по организации взлета и способу поиска;

** Для самолетов и вертолетов гражданской авиации, привлекаемых к проведению ПСР, сроки вылета с момента получения сигнала бедствия установлены летом - не более 30 мин, зимой - не более 45 мин*

задача по поиску уточняется перед вылетом и при необходимости в полете;

личный состав НПСК находится в местах, определяемых командиром части (руководителем предприятия), имущество и снаряжение НПСК уложено и погружено на транспортные средства, которые подготовлены к выходу на выполнение задач, местонахождение транспортных средств указано в инструкции по производству полетов в районе аэродрома;

вылет вертолетов и выход НПСК не позднее чем через 20 мин, а вылет самолетов - через 30 мин после подачи команды;

в) готовность №3:

самолеты (вертолеты), автомобили и другие поисково-спасательные средства подготовлены к применению и находятся в установленных местах (аэродромах, стоянках или в гаражах);

летный, технический и личный состав СПДГ и НПСК находится на занятиях, работах или отдыхе;

вылет самолетов и вертолетов, а также выход НПСК - не позднее чем через 1 ч летом и через 1 ч 30 мин зимой после подачи команды*

39. Время дежурства экипажей самолетов (вертолетов) в готовности № 1 - не более 2 ч; в готовности № 2-круглосуточно (не более 2 суток); при несении дежурства в готовности № 2 только на период полетов с последующим переходом в готовность № 3 - 7 суток; в готовности № 3-не более 15 суток.

** При температуре наружного воздуха -45°C и ниже время вылета самолетов (вертолетов) и выход НПСК - не более 2 ч после подачи команды.*

40. В период проведения полетов, перелетов и в случаях, когда аэродром является запасным, экипажи, выделенные для ПСО полетов авиации, должны находиться в готовности № 2. Перевод их в готовность № 1 производится при возникновении аварийной ситуации и в случаях, определенных Инструкцией, указанной в ст. 19 настоящего Наставления.

41. Использование экипажей дежурных поисково-спасательных самолетов и вертолетов, находящихся в готовностях № 1 и 2, для целей, не связанных с выполнением задач, указанных в ст. 1 настоящего Наставления, запрещается*.

42. Экипажи самолетов (вертолетов), находящихся на дежурстве в готовности № 3, разрешается использовать для выполнения срочных санитарных заданий, тренировки экипажей и выброски парашютистов в районе аэродрома, а также для обеспечения боеготовности частей и соединений при условии соблюдения установленных сроков вылета на поиск.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

43. Для несения круглосуточного дежурства по ПСО полетов на аэродромах, на которых нет своих поисково-спасательных самолетов (вертолетов), могут командироваться экипажи и поисково-спасательные воздушные суда из других частей (предприятий). Их подготовку и контроль готовности осуществляют командиры частей (руководители предприятий), от которых командируются экипажи.

*. * В готовности № 2 может проводиться проверка поисковых сил и средств с вылетом самолетов (вертолетов), выброской СПДГ и выходом НПСК, при этом должны быть обеспечены установленные сроки вылета (выхода) на реальные ПСР.*

44. По прибытии на другой аэродром для дежурства по ПСО полетов авиации командир экипажа представляется старшему авиационному начальнику, докладывает о готовности к несению дежурства и получает инструктаж. Дальнейшую подготовку к полету и контроль готовности экипажа осуществляет командир части, в распоряжение которого он прибыл.

45. Командиры частей, начальники учреждений и военно-учебных заведений авиации Вооруженных Сил РФ, руководители предприятий Министерства гражданской авиации, других министерств, ведомств и организаций, от которых выделяются дежурные силы и средства, несут ответственность за их своевременное выделение, подготовку и проведение ими ПСР в установленное нормативами время с соблюдением всех мер безопасности.

46. Оснащение воздушных и наземных поисково-спасательных средств аварийно-спасательным имуществом, снаряжением¹ и транспортом высокой проходимости возлагается на авиационно-технические части (подразделения).

За укомплектованность поисково-спасательных самолетов (вертолетов) аварийно-спасательным имуществом отвечает начальник ПС и ПДС части, от которой назначается СПДГ.

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

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

47. Для своевременного обнаружения и оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, установлен единый международный сигнал «SOS» («Терплю бедствие»). Сигналы срочности и предупреждения об опасности указаны в авиационном ШС-коде. Для приема информации о бедствии на территории РФ организуется дежурство радиосредств.

48. Дежурство радиосредств устанавливается:

а) на узлах связи и радиопеленгации Военно-воздушных сил на коротких радиоволнах на частотах радиопеленгации, указанных в регламентах средств радиосвязи и радиосветотехнического обеспечения полетов, круглосуточно; на аварийных частотах 8364 и 12546 кГц или на аварийных частотах 2182 и 4182 кГц по команде с ЦКП ВВС после получения сообщения о бедствии;

б) на аэродромах Ракетных войск, Военно-воздушных сил, Войск ПВО, Военно-Морского Флота, в том числе выделенных в качестве запасных, на ультракоротковолновых радиопеленгаторах на частоте 121,5 МГц в период проведения полетов;

в) на действующих аэродромах Ракетных войск, Военно-воздушных сил, Войск ПВО, Военно-Морского Флота, когда полеты авиации не проводятся, в соответствии с Инструкцией, указанной в ст. 19 настоящего Наставления, на ультракоротковолновых радиопеленгаторах на частоте 121,5 МГц круглосуточно;

г) на аэродромах 1, 2, 3-го класса Министерства гражданской авиации РФ на частоте 121,5 МГц круглосуточно;

д) на кораблях и береговых узлах связи Военно-Морского Флота на аварийных частотах КВ, СВ и УКВ диапазонов в соответствии с заявкой на обеспечение полетов (перелетов).

В готовности № 2 может проводиться проверка поисковых сил и средств с вылетом самолетов (вертолетов), выброской СПДГ и выходом НПСК, при этом должны быть обеспечены установленные сроки вылета (выхода) на реальные ПСР.

На спасательных кораблях и судах Военно-морского Флота, находящихся в районах боевой службы и на переходе в море, прием сигналов бедствия на аварийных частотах СВ и КВ диапазонов круглосуточно (в соответствии с Международным регламентом радиосвязи), а на частоте 121,5 МГц по заявкам организаций, планирующих полеты;

е) на судах и береговых узлах связи Министерства морского флота РФ и Министерства рыбного хозяйства РФ на аварийных частотах, определенных Международным регламентом радиосвязи - круглосуточно, на частоте 121,5 МГц только на судах по заявкам организаций, планирующих полеты;

ж) в центрах ЕС УВД РФ на частоте 121,5 МГц круглосуточно;

з) на пунктах приема информации спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ на частотах 406,025 и 121,5 (243) МГц круглосуточно.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

49. Сигналы бедствия передаются всеми имеющимися на борту средствами связи и оповещения: УКВ и КВ радиостанциями (в телефонном режиме); связными КВ радиостанциями (в телеграфном режиме); аппаратурой опознавания.

Все сигналы применяются только по приказанию командира воздушного судна.

50. Передача сообщений о бедствии осуществляется по действующим каналам управления полетами, по которым к началу сложившейся на борту аварийной ситуации воздушное судно имело связь, и дублируется по общим каналам связи и пеленгации на аварийных частотах 121,5 (243) МГц, 500, 2182, 4182, 8364, 12546 кГц, а также по системе опознавания с адресом: «Всем, всем,...».

51. Сообщение о бедствии передается до тех пор, пока не будет получено подтверждение о принятии этого сообщения от наземных (надводных) самолетных радиостанций, или до момента покидания экипажем воздушного судна.

52. Сообщение о бедствии в полете передается открытым текстом согласно табл. 1.

Одновременно с передачей сигнала «SOS» или «Терплю бедствие» включаются сигнал «Бедствие» на аппаратуре опознавания и сигнал «Авария» на ответчике УВД. При полетах вне границ РФ устанавливается на ответчике УВД ИКАО код 7700 «Бедствие».

53. При наличии на борту воздушного судна, терпящего бедствие, радиолокационного маяка-ответчика он используется одновременно с аварийными УКВ - и КВ радиостанциями и включается экипажем после вынужденной посадки на 1 ч. В дальнейшем радиолокационный маяк-ответчик включается лишь после установления связи с поисково-спасательным самолетом (вертолетом) по запросу его экипажа.

Таблица 1

Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
В первую очередь	
«Терплю бедствие»-3 раза («МЕЙДЕЙ» при международных полетах) «Я» - 1 раз	«SOS». ...- -... 3 раза
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза Координаты места бедствия - 3 раза	Сочетание «ДЕ» - ... 1 раз; при международных полетах - «THIS IS» ("ВИС ИЗ") Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза Координаты места бедствия - 3 раза
Пример: «Терплю бедствие терплю бедствие, терплю, бедствие, Я, 93114, 93114, 93114, 72° с. ш. 56° в. д., 72° с. ш. 56° в. д., 72° с. ш. 56° в. д.».	
Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Если позволяет обстановка	
Курс полета. Скорость полета. Высота полета. Характер бедствия и требующаяся помощь Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию. Время московское (по Гринвичу при международных полетах).	Курс полета. Скорость полета. Высота полета. Характер бедствия и требующаяся помощь Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию. Время московское (по Гринвичу при международных полетах).
Пример: «Курс 35°, скорость 500, высота 3000, Отказал двигатель (правый, левый). Произвожу посадку на площадку. Время 14.48 (передается дважды).	

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

55. Экипажи воздушных судов, которые приняли сигнал бедствия, передают подтверждение о приеме и немедленно сообщают об этом пункту управления полетами, с которым имеют радиосвязь, а при групповом полете - командиру (ведущему) группы.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

56. Экипаж воздушного судна, установивший радиосвязь с воздушным судном, терпящим бедствие, должен ретранслировать радиообмен и по указанию пункта управления полетами (командира группы), продолжая поддерживать радиосвязь, следовать в район бедствия. При этом он должен сообщить свое место и по возможности расчетное время прибытия в район бедствия.

57. Экипажи воздушных судов, наблюдавшие бедствие визуально, докладывают о своих наблюдениях, а также о координатах места бедствия руководителю полетов (командиру группы) и действуют по его указанию. Если связь с руководителем полетов сразу установить не удастся, продолжают наблюдение, устанавливая связь с экипажем воздушного судна, терпящего бедствие, выясняют его состояние, уточняют координаты этого воздушного судна и докладывают о результатах наблюдения своему или ближайшему пункту управления полетами, используя все возможные каналы связи.

58. Радиограмма наземной (надводной) или самолетной радиостанции, подтверждающая прием сигнала бедствия, включает:

сигнал бедствия «MAY DAY» («МЕЙДЕЙ»);

позывной сигнал или любой другой опознавательный сигнал станции, передающей сообщение о бедствии, произносимый три раза;

слово «ДЕ» (или слова «THIS IS» («ВИС ИЗ»);

позывной сигнал станции, подтверждающий прием, произносимый три раза;

слово «РОМЕО», произносимое три раза;

сигнал бедствия «MAY DAY» («МЕЙДЕЙ»).

59. В случае покидания воздушного судна в полете экипаж оставляет включенными бортовые средства автоматической передачи сигнала бедствия и по возможности берет с собой групповые и индивидуальные аварийно-спасательные радиосредства.

60. После совершения вынужденной посадки вне аэродрома экипаж обязан подготовить к работе аварийно-спасательные радиосредства. Радиосвязь осуществляется на частотах 121,5 МГц (243 МГц), 2182, 4182, 8364 или 12546 кГц в зависимости от типа аварийно-спасательных радиосредств, имеющихся у членов экипажа воздушного судна, терпящего бедствие.

61. При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Маяк») для обеспечения пеленгации спутниковой системой КОСПАС-САРСАТ. В этом режиме работать в течение 3 ч, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа «Комар» сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3 ч. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 мин в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению о бедствии, которое передается в воздухе (ст. 52 настоящего Наставления).

62. При появлении звука поисково-спасательного самолета (вертолета) или визуальном его наблюдении следует передавать сообщение о бедствии и установить с ним двустороннюю радиосвязь; если двустороннюю связь установить не удалось, передачу сообщений о бедствии необходимо чередовать с передачей сигналов для привода (режим «Маяк») в течение 1,5-2 мин; при установлении с экипажем самолета (вертолета) двусторонней радиосвязи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир экипажа поисково-спасательного самолета (вертолета).

63. Экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, одновременно включать на передачу несколько аварийно-спасательных УКВ-радиостанций в одном месте во избежание взаимных радиопомех **запрещается.**

64. При работе с КВ радиостанцией группового пользования экипаж должен действовать в следующем порядке:

а) на суше:

после вынужденной посадки, развертывания радиостанции и ее антенны произвести трехкратную передачу сообщения о бедствии в телеграфном или телефонном режиме на частоте 8364 кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 мин в режим приема;

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

на 10-12 мин в начале каждого часа первых суток после вынужденной посадки включить режим автоматической передачи сигнала «SOS»; в остальное время радиостанция включается на прием в телеграфном режиме. В начале каждых последующих суток после приземления производить трехкратную передачу сообщения о бедствии поочередно в телеграфном и телефонном режимах с переходом после каждой передачи в режим приема на 3 мин. Затем в начале каждого часа включать на 5 мин автоматическую передачу сигнала «SOS», после чего 5 мин осуществлять прием в телеграфном режиме. На остальное время радиостанция выключается;

б) на море:

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

после передачи сообщения о бедствии на частоте 8364 кГц производить трехкратную передачу сообщения о бедствии в телефонном режиме на частоте 2182 кГц (в соответствии со ст. 52 настоящего Наставления);

в последующем с первой по третью минуту и с 31-й по 33-ю минуту каждого часа повторять это сообщение на частоте 2182 кГц с переходом после каждой передачи в режим приема.

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

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

В последующем двусторонняя связь с экипажем, потерпевшим бедствие, осуществляется на этой частоте по указанию руководителя **ПОР**.

Наведение НПСК осуществляется на канале, указанном руководителем ПСР (РП), а непосредственный выход НПСК и СПДГ на потерпевших бедствие на частоте 121,5 МГц.

66. Двухсторонняя радиосвязь между кораблями, судами и воздушными судами при организации и проведении ПСР над морем осуществляется на частоте 123,1 МГц, а между воздушными судами, кроме того, и на частоте 130 МГц.

67. Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении ПСР осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем ПСР (РП):

на рабочем канале управления полетами в районе аэродрома;

на канале взаимодействия-123,1 или 130 МГц;

на аварийной частоте-121,5 МГц.

68. СПДГ в качестве своих позывных используют трассовый позывной аэродрома постоянного базирования с добавлением двухзначного цифрового индекса от 10 до 19 (например: «Чайка-15»), а НПСК от 20 до 29 (например: «Чайка-25»).

69. Расчеты всех видов средств связи и радиотехнического обеспечения полетов независимо от их ведомственной принадлежности при получении сообщения о бедствии воздушного судна должны немедленно привести в действие радиотехнические средства для обнаружения воздушного судна, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и решения командира экипажа о дальнейших действиях. Полученную информацию расчеты докладывают на пункт управления полетами (СКЦ, СПЦ) или своему командиру.

70. Ответственность за готовность средств связи и РТО полетов аэродрома к своевременному обеспечению поисково-спасательных работ возлагается на командира части (подразделения) связи и РТО.

Ответственность за немедленное использование всех средств связи и РТО полетов аэродрома для оказания помощи экипажу воздушного судна, потерпевшего бедствие, возлагается на руководителя полетов (дежурного по приему и выпуску самолетов), принявшего сообщение о бедствии.

71. Предоставление телефонных каналов связи, а также прием и передача телеграмм об оказании помощи воздушному судну, потерпевшему бедствие, его экипажу и пассажирам производятся вне всякой очереди с оплатой по обыкновенному тарифу. Радиообмен, связанный с сообщением о бедствии, имеет приоритет перед другими сообщениями.

ЕГ АПСС РФ и ГАСКЦ РФ для целей поиска и спасания имеют право использовать специализированную систему AFTN, участником которой является Министерство гражданской авиации РФ.

72. Если в результате принятых мер по предотвращению бедствия у экипажа возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома, необходимо передать сообщение, что опасность миновала.

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

СПЕЦИАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА К ВЫЖИВАНИЮ В УСЛОВИЯХ АВТОНОМНОГО СУЩЕСТВОВАНИЯ

73. Выживание - это активные, целенаправленные действия экипажа и пассажиров воздушного судна в целях сохранения жизни, здоровья и работоспособности в условиях автономного существования. Они заключаются в преодолении психологического стресса, эффективном использовании аварийного снаряжения и подручных средств для защиты от неблагоприятных факторов природной среды, добытия воды и пищи.

Успех выживания в полной мере зависит от морально-психологической и специальной подготовки к действиям в условиях автономного существования.

74. Подготовка летного состава к выживанию проводится на всех этапах профессионального становления (в училищах, в учебных авиационных центрах, строевых частях, специальных центрах выживания, центрах боевого применения и переучивания летного состава) и включает:

- формирование высоких морально-волевых качеств;
- отработку действий после вынужденной посадки или приземления (приводнения) с парашютом;
- совершенствование практических навыков в применении средств спасения и жизнеобеспечения, специального снаряжения и подручных средств в интересах выживания;
- обучение действиям, необходимым для выживания в безлюдной местности (на море) в мирное и военное время;
- отработку способов эвакуации потерпевших бедствие с суши и водной поверхности.

Кроме того, в профилакториях для летного состава проводится его подготовка к выживанию по программе, разработанной Управлением ЕГ АПСС РФ.

75. Ответственность за организацию обучения летного состава выживанию возлагается на начальников поисково-спасательной и парашютно-десантной службы объединений, соединений и частей, в специальных центрах выживания летного состава - на начальников центров в соответствии с настоящим Наставлением.

76. По вопросам выживания летный состав должен знать:
- климатогеографические особенности районов полетов;
 - факторы природной среды, неблагоприятно воздействующие на человека в условиях выживания;
 - основные принципы выживания после вынужденной посадки (приземления) в безлюдной местности и приводнения в различных климатогеографических зонах, последовательность действий и организацию выживания в составе группы или одиночно;
 - содержание носимого (НАЗ) и бортового (БАЗ) аварийных запасов и правила использования предметов их комплектации;
 - устройство и правила пользования авиационными спасательными плавсредствами, аварийными радиостанциями и средствами эвакуации на борт спасательного воздушного судна;
 - особенности выживания на территории, контролируемой противником;
 - уметь:
 - преодолевать стрессовое состояние, вызванное экстремальной ситуацией;
 - правильно оценивать обстановку и принимать обоснованное решение;
 - грамотно применять средства аварийной радиосвязи, подавать визуальные сигналы для обмена информацией с поисковыми самолетами и вертолетами как штатными, так и подручными средствами;
 - оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим;
 - эффективно использовать предметы НАЗ, БАЗ, спасательные плавсредства, снаряжение и подручные средства для сохранения жизни и работоспособности в условиях выживания;
 - защищаться от неблагоприятных факторов внешней среды, оборудовать временный лагерь, добывать воду и пищу из местных ресурсов;
 - ориентироваться и определять свое местонахождение;
 - совершать переходы в различных климатогеографических зонах;
 - грамотно применять средства эвакуации на борт спасательного воздушного судна;
 - грамотно действовать на территории, контролируемой противником.

77. В авиационных частях подготовку к выживанию необходимо проводить применительно к климатогеографическим зонам районов полетов. По остальным зонам даются сведения рекомендательного характера.

78. Успешное решение задач подготовки летного состава к выживанию достигается:

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

регулярным проведением на местности (на воде) специальных тренировок с применением аварийно-спасательных средств;

наличием оборудованной учебной базы по поисково-спасательному обеспечению полетов и выживанию летного состава;

привлечением для обучения летного состава специалистов медицинской службы, физической подготовки, разведки и других.

79. На членов экипажа и пассажиров воздушного судна, совершившего вынужденное приземление (приводнение), воздействует ряд факторов, обуславливающих выживание или гибель в случае аварии. Экипаж воздушного судна обязан четко представлять, что воля к жизни, целенаправленность действий и обученность действиям по выживанию являются факторами благоприятного исхода автономного существования.

80. Для обеспечения жизнедеятельности при вынужденном приземлении (приводнении) члены экипажа воздушного судна обязаны использовать НАЗы (БАЗы) и подручные средства.

НАЗы размещаются в ранцах парашютов (парашютных систем), в сиденьях катапультных кресел или на снаряжении (обмундировании) членов экипажа. Перечень комплектации НАЗов приведен в приложении 7 к настоящему Наставлению.

БАЗы размещаются на борту воздушного судна, в местах, предусмотренных инструкцией по эксплуатации.

Когда эвакуация потерпевших бедствие затруднена, для поддержания жизнедеятельности членов экипажа и пассажиров воздушного судна производится десантирование спасательного снаряжения, имущества и специальных грузов парашютно-десантным способом.

Для этого могут сбрасываться различные контейнеры, мягкие и жесткие грузовые тары, мешки и т. д. Перечень их комплектации и основные тактико-технические данные приведены в приложениях 5 и 7 к настоящему Наставлению.