



ЕДИНАЯ АВИАЦИОННАЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

ПРАВИЛА выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) второе издание АП РУз-111

г. Ташкент - 2017 г.

DAVAVIANAZORAT

ГОСАВИАНАДЗОР

**BUYRUQ
ПРИКАЗ**

2015 y. « 25 » 12

N 149

Toshkent shahri

**О реализации протокола заседания
Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан**

Во исполнение протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан от 30 ноября 2015 года «Об утверждении Правил выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015).

приказываю:

1. Ввести в действие с 01 апреля 2016 года «Правила выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) в гражданской авиации Республики Узбекистан.
2. Утвердить План мероприятий по реализации протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан от 30 ноября 2015 года, согласно приложению.
3. Приказ довести до ответственных исполнителей Госавианадзора, эксплуатантов воздушных судов и аэродромов (аэропортов) гражданской авиации Республики Узбекистан.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя начальника Госавианадзора.

**Начальник Государственной инспекции
Республики Узбекистан
по надзору за безопасностью полетов**



Ульжаев Т.Э.

«УТВЕРЖДАЮ»
Председатель Координационного совета
ЕАПСС Республики Узбекистан

А.Бурханов
« 30 » 10 2015 г.

ПРОТОКОЛ № 1

заседания Координационного совета Единой авиационной
поисково-спасательной службы Республики Узбекистан

« 30 » 10 2015 год

г. Ташкент

Председательствовал: А.Бурханов - заместитель Министра обороны командующий Войсками ПВО и ВВС Республики Узбекистан.

Участвовали: Заместитель председателя и члены Координационного состава ЕАПСС Республики Узбекистан.

Повестка дня:

Обсуждение проекта постановления ЕАПСС Республики Узбекистан «Об утверждении Правил выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015)».

По вопросу повестки дня начальник управления ВВС **Рахматуллаев Музаффар Анварович** ознакомил членов Координационного совета ЕАПСС РУ с проектом Правил выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (далее - Правила).

Данный проект Правил разработан с целью реализации пункта 5 Постановления Кабинета министров Республики Узбекистан от 03.04.2015 года № 80 «Об утверждении Положения о Единой авиационной поисково-спасательной службе Республики Узбекистан».

Проект Правил разработан Министерством обороны с участием Министерства по чрезвычайным ситуациям, Министерства внутренних дел, Службы национальной безопасности, Министерства здравоохранения Республики Узбекистан, Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов и Национальной авиакомпания «Ўзбекистон хаво йўллари».

При принятии проекта Правил в Узбекистане будет единый нормативный акт, осуществляющий координацию деятельности министерств, ведомств и авиакомпаний, входящих в состав ЕАПСС РУ для поиска и спасания воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также для выполнения спасательных работ при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Требования Правил распространяются на все министерства, ведомства и авиакомпании, входящие в состав ЕАПСС РУ, а также на органы местной власти на местах, юридические и физические лица, эксплуатантов воздушных судов и обязательны к использованию на всей территории Республики Узбекистан.

Правила определяют порядок организации дежурства поисково-спасательных сил и средств, оповещения, поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Узбекистан, прекращение поиска, а также профессиональная подготовка специалистов, проведение тренировок и учений ЕАПСС РУ.

Правила разработаны с учетом международного опыта в этой области, а также стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Проект Правил в установленном порядке согласован со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами Республики Узбекистан.

**Обсудив проект Правил выполнения поисково-спасательных и аварийных работ
Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан,
Координационный совет ЕАПСС РУ решил:**

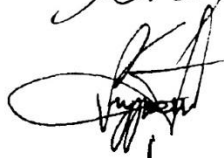
Утвердить Правила выполнения поисково-спасательных и аварийных работ
Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан
(приложения).

Первый заместитель Министра по чрезвычайным
ситуациям Республики Узбекистан, заместитель
председателя Координационного совета



К.М. Арипов

Заместитель Председателя Службы национальной
безопасности Республики Узбекистан



А.А. Курбанов

Заместитель Министра внутренних дел Республики
Узбекистан



Б.Н. Курбанов

Первый заместитель Министра здравоохранения
Республики Узбекистан



А.А. Худаяров

Заместитель начальника Государственной инспекции
Республики Узбекистан по надзору за безопасностью
полетов



О.Н. Лим

Первый заместитель Генерального директора НАК
«Узбекистон хаво йуллари»



А.А. Акбаров

Начальник управления ВВС Войск ПВО и ВВС
Министерства обороны Республики Узбекистан



М.А. Рахматуллаев

Начальник управления аварийно-спасательных сил
Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики
Узбекистан



Ш.Б. Азимов

Начальник отдела надзора за поисковым, аварийно-
спасательным обеспечением полетов Государственной
инспекции Республики Узбекистан по надзору за
безопасностью полетов



А.Г. Ниязов

Начальник службы поискового, аварийно-спасательного
обеспечения полетов НАК «Узбекистон хаво йуллари»



К.М. Расулов

Директор авиакомпании «САР» НАК «Узбекистон хаво
йуллари»



Б.С. Рузметов

DAVAVIANAZORAT

ГОСАВИАНАДЗОР

**BUYRUQ
ПРИКАЗ**

2017 y. « 09 » 06

N 96

Toshkent shahri

**О реализации протокола заседания
Координационного совета ЕАПСС
Республики Узбекистан №3 от 01. 06. 2017г**

Во исполнение протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан №3 от 01 июня 2017 года «Об утверждении внесения изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015).

приказываю:

1. Ввести в действие с 01 июля 2017 года «Изменения №1 к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) в гражданской авиации Республики Узбекистан.

2. Утвердить План мероприятий по реализации протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан №3 от 01 июня 2017 года, согласно приложению.

3. Приказ довести до ответственных исполнителей Госавианадзора, эксплуатантов воздушных судов и аэродромов (аэропортов) гражданской авиации Республики Узбекистан.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя начальника Госавианадзора.

**Начальник Государственной инспекции
Республики Узбекистан
по надзору за безопасностью полетов**



Ульжаев Т.Э.

«УТВЕРЖДАЮ»
Председатель Координационного совета
ЕАПСС Республики Узбекистан

А. Бурханов

«01» 06 2017 г.

ПРОТОКОЛ № 3

заседания Координационного совета Единой авиационной
поисково - спасательной службы Республики Узбекистан

«01» 06 2017 год

г. Ташкент

Председествовал: А. Бурханов - заместитель Министра обороны -
командующий Войсками ПВО и ВВС Республики Узбекистан.

Участвовали: Заместитель председателя и члены Координационного состава
ЕАПСС Республики Узбекистан.

Повестка дня:

Обсуждение проекта внесения изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015).

По вопросу повестки дня начальник отдела надзора за поисково, аварийно - спасательным обеспечением полетов Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов **Ниязов Аваз Гиязович** ознакомил членов Координационного совета ЕАПСС РУ с проектом изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (далее - ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015).

Данный проект изменений разработан с целью оптимизации численности и распределения обязанностей между членами команд по обеспечению спасательных работ (далее - КОСР) аэропортов (аэродромов), а также улучшения эффективности медицинского обеспечения полетов гражданской авиации Республики Узбекистан. Причиной разработки данных изменений являются замена авиапарка НАК «Узбекистон хаво йуллари» на воздушные суда «западного производства», сокращение численности некоторых служб, в связи с переходом периферийных аэропортов НАК на регламентный режим работы, а также перераспределение обязанностей между членами расчетов КОСР аэропортов (аэродромов) при выполнении поисковых и аварийно-спасательных работ.

Проект изменений к ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015 разработан Службой поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов и медико-санитарной службой Дирекции НАК «Узбекистон хаво йуллари».

При внесении изменений к ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015 оптимизируется численность и распределение обязанностей между членами расчетов КОСР аэропортов (аэродромов), а также повышается эффективность медицинского обеспечения полетов гражданской авиации Республики Узбекистан при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ.


Данные изменения затрагивают интересы только аэропортов (аэродромов) гражданской авиации Республики Узбекистан и не повлияют на выполнение поисковых и аварийно-спасательных работ.

Проект изменений к ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015 в установленном порядке согласован со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами Республики Узбекистан.

Обсудив проект изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан, Координационный совет ЕАПСС РУ решил:

Утвердить внесение изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (приложение).

Первый заместитель Министра по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан, заместитель председателя Координационного совета



К.М. Арипов

Заместитель Председателя Службы национальной безопасности Республики Узбекистан



Р.Х. Гулямов

Заместитель Министра внутренних дел Республики Узбекистан



С.А. Нишанбаев

Первый заместитель Министра здравоохранения Республики Узбекистан



А.М. Хаджибаев

Заместитель начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов




О.Н. Лим

Первый заместитель Генерального директора НАК «Узбекистон хаво йуллари»



А.А. Акбаров

Начальник управления ВВС Войск ПВО и ВВС Министерства обороны Республики Узбекистан



М.А. Рахматуллаев

Начальник управления аварийно - спасательных сил Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан




Ш.Б. Азимов

Начальник отдела надзора за поисково, аварийно - спасательным обеспечением полетов Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов




А.Г. Ниязов

Начальник службы поискового, аварийно - спасательного обеспечения полетов НАК «Узбекистон хаво йуллари»



К.М. Расулов

Директор авиакомпании «CAP» НАК «Узбекистон хаво йуллари»



Б.С. Рузметов

"O'ZAVIATSIYA" AGENTLIGI

АГЕНТСТВО «УЗАВИАЦИЯ»

**BUYRUQ
ПРИКАЗ**

2019y. "15" 08

Toshkent shahri

№ 86

**О реализации протокола заседания
Координационного совета ЕАПСС
Республики Узбекистан № 4 от 14. 08. 2019г.**

Во исполнение протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан № 4 от 14 августа 2019 года «Об утверждении внесения изменений к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015)

приказываю:

1. Ввести в действие с 20 августа 2019 года «Изменения к Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан» (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) в гражданской авиации Республики Узбекистан.

2. Утвердить План мероприятий по реализации протокола заседания Координационного совета ЕАПСС Республики Узбекистан № 4 от 14 августа 2019 года, согласно приложению.

3. Приказ довести до ответственных исполнителей Агентства «Узавиация», эксплуатантов воздушных судов и аэродромов (аэропортов) гражданской авиации Республики Узбекистан.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора Агентства «Узавиация».

Директор



Ульжаев Т.Э.

«УТВЕРЖДАЮ»
Председатель Координационного совета
ЕАПСС Республики Узбекистан

А. Бурханов
«14» 08 2019 г.

ПРОТОКОЛ № 4

заседания Координационного совета Единой авиационной
поисково-спасательной службы Республики Узбекистан

«14» 08 2019 год

г. Ташкент

Председествовал: А. Бурханов - заместитель Министра обороны -
командующий Войсками ПВО и ВВС Республики Узбекистан.

Участвовали: Заместитель председателя и члены Координационного состава
ЕАПСС Республики Узбекистан.

Повестка дня:

Обсуждение предлагаемых изменений к «Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) второе издание».

По вопросу повестки дня, главный специалист-инспектор по надзору за поисково, аварийно-спасательным обеспечением полетов Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан **Ниязов Аваз Гиязович** ознакомил членов Координационного совета ЕАПСС РУ с предлагаемыми изменениями к «Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (далее - ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) второе издание» в частности:

1. В пунктах 127 и 129 слова «Госавианадзор Республики Узбекистан» заменить словами «Агентство «Узавиация»» в надлежащем падеже.

2. Приложения №3, №10 и №11 изложить в новой редакции (приложения).

Данные изменения разработаны во исполнение Указа Президента Республики Узбекистан от 01 февраля 2019 года № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» и постановления Кабинета Министров Республики Узбекистан от 19 апреля 2019 года № 337 «Об организации деятельности Агентства гражданской авиации, Инспекции по надзору за безопасностью железнодорожных перевозок и Инспекции по контролю за качеством дорожно-строительных работ при Министерстве транспорта Республики Узбекистан».

Кроме этого была пересмотрена и оптимизирована таблица зависимости минимального количественного состава команды по обеспечению спасательных работ аэродромов гражданской авиации Республики Узбекистан в соответствии с требованиями международной организации гражданской авиации ИКАО.

Предлагаемые изменения к ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015 разработаны Агентством гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан и относятся только к поисково-спасательному обеспечению полётов гражданской авиации Республики Узбекистан.

**Обсудив предлагаемые изменения к «Правилам выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) второе издание»,
Координационный совет ЕАПСС РУ решил:**

Утвердить внесение предлагаемых изменений в «Правила выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан (ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015) второе издание» (приложения).

Первый заместитель Министра по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан, заместитель председателя Координационного совета



А.Х. Кулдашев

Заместитель председателя Службы государственной безопасности Республики Узбекистан



А.А. Усманов

Заместитель Министра внутренних дел Республики Узбекистан



М.У. Жураев

Заместитель Министра здравоохранения Республики Узбекистан



А.М. Хаджибаев

Заместитель директора Агентства гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан



О.Н. Лим

и.о. Первого заместителя Генерального директора НАК «Узбекистон хаво йуллари»



У.А. Хусанов

Заместитель командующего войсками ПВО и ВВС -
Начальник Управления по ВВС
Министерства обороны Республики Узбекистан



Р.Х. Насритдинов

Заместитель начальника управления спасательных сил
Министерства по чрезвычайным ситуациям
Республики Узбекистан



Р.О. Норкулов

Главный специалист-инспектор по надзору за поисково,
аварийно-спасательным обеспечением полетов
Агентства гражданской авиации при
Министерстве транспорта Республики Узбекистан



А.Г. Ниязов

Начальник службы поискового,
аварийно-спасательного обеспечения полетов
НАК «Узбекистон хаво йуллари»



К.М. Расулов

Директор авиакомпании «САР»
НАК «Узбекистон хаво йуллари»



Б.С. Рузметов

ПРАВИЛА
выполнения поисково-спасательных и аварийных работ Единой
авиационной поисково-спасательной службой Республики Узбекистан
(ПВПСАР ЕАПСС РУ-2015)
второе издание
АП РУз-111

Настоящие Правила в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Узбекистан, Положения о Единой авиационной поисково-спасательной службе Республики Узбекистан, утвержденное постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 03 апреля 2015 года № 80, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), определяет порядок организации дежурства поисково-спасательных сил и средств, оповещения, поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Узбекистан, проведения спасательных работ, прекращения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, а также взаимодействия и координации действий сил и средств организаций, входящих в состав Единой авиационной поисково-спасательной службе Республики Узбекистан (далее - ЕАПСС).

Глава 1. Общие положения

1. В настоящих Правилах применяются следующие основные понятия:

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

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

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

аварийное оповещение – обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб;

воздушное судно, потерпевшее бедствие – воздушное судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение, либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома;

воздушное судно, терпящее бедствие – воздушное судно, которому или находящимся на его борту лицам угрожает непосредственная опасность, либо с которым потеряна радиосвязь и неизвестно его местонахождение;

вспомогательный координационный центр поиска и спасания – орган, подчиняющийся Координационному центру поиска и спасания, создаваемый для дополнения последнего согласно конкретным распоряжениям соответствующих полномочных органов;

координационный центр поиска и спасания – орган, несущий ответственность за оказание содействия в эффективной организации работы поисково-спасательных сил и средств, а также за координацию проведения поисково-спасательных или аварийно-спасательных работ на территории или в пределах района ответственности аэропорта (аэродрома);

орган обслуживания воздушного движения – общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения;

орган управления воздушным движением – общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский орган подхода или диспетчерский пункт аэродрома, пункт управления полетами, ведомственный командный пункт или другой пункт, выполняющий функции управления воздушным движением;

поиск – операция, координируемая, как правило, Координационным или вспомогательным Координационным центром поиска и спасания, при котором используется имеющийся персонал и средства для определения местоположения лиц, терпящих или потерпевших бедствие;

поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов – это комплекс мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказание помощи пострадавшим эвакуацию их с места происшествия;

поисково-спасательные силы и средства – воздушные суда с их экипажами со средствами спасания и жизнеобеспечения, аварийно-спасательные и поисково-спасательные формирования с аварийно-спасательным имуществом, снаряжением и средствами его доставки к месту бедствия, органы и пункты связи, контроля и управления;

поисково-спасательные работы – комплекс мероприятий, проводимых с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие;

поисково-спасательная команда – подвижный ресурс, укомплектованный обученным персоналом и оснащенный оборудованием, пригодным для быстрого проведения поисково-спасательных работ;

район поиска и спасания – район определенных размеров, связанный с Координационным центром поиска и спасания, в пределах которого обеспечиваются поисково-спасательные операции;

спасание – операция с целью спасания лиц, терпящих бедствие, оказания им первой медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место;

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

стадия бедствия – ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

эксплуатант воздушного судна – гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на праве собственности, условиях аренды или ином законном основании, право и способность которого осуществлять эксплуатацию этого воздушного судна, подтверждены свидетельством эксплуатанта;

чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, катастрофы, опасного природного явления, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, причинение вреда здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

2. Поиск и спасание пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Узбекистан, организуются и проводятся силами и средствами министерств, ведомств и авиакомпаний входящих в состав ЕАПСС.

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

4. Для организации, а также координации за процессом поиска и спасания воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, на территории Республики Узбекистан создаются Координационные центры поиска и спасания (далее – Координационный (е) центр (ы)), которые являются оперативными органами, оказывающими содействие в эффективной организации работы поисково-спасательных служб.

5. Функции Координационного центра возлагаются:

в Министерстве обороны Республики Узбекистан на Центр управления полетами и перелетами (далее - ЦУПП) командования Войск ПВО и ВВС;

в гражданской авиации - на Центральную производственную диспетчерскую службу АО «Uzbekistan airports» (далее - ЦПДС);

в Министерстве по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан при организации наземного поиска и спасания - на Центр управления в кризисных ситуациях (далее - ЦУКС).

6. При получении информации об авиационном происшествии с воздушным судном (далее - АП) создается оперативный штаб Координационного совета из представителей министерств, ведомств и авиакомпаний, входящих в состав ЕАПСС.

7. Базирование поисково-спасательных сил и средств, их обеспечение и обслуживание в период проведения работ по поиску и спасанию воздушного судна независимо от их государственной принадлежности проводится безвозмездно.

8. В целях качественного и эффективного использования поисково-спасательных сил и средств на территории Республики Узбекистан устанавливаются районы ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации.

Территориальные районы ответственности устанавливаются, как правило, с учетом физико-географических особенностей местности, административного расположения аэропортов (аэродромов), органов управления использованием воздушного пространства, воздушных трасс и технико-экономических возможностей аэропортов (аэродромов), а также воздушных судов.

Глава 2. Организация дежурства поисково-спасательных сил и средств

9. В соответствии с пунктом 4 Положения о Единой авиационной поисково-спасательной службе Республики Узбекистан, утвержденной постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 апреля 2015 года № 80, для обеспечения поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Узбекистан организуется круглосуточное дежурство поисково-спасательных сил и средств авиационных частей, подразделений, министерств, ведомств и авиакомпаний, входящих в состав ЕАПСС.

10. Организация дежурства сил и средств ЕАПСС осуществляется в соответствии с ведомственными нормативно-правовыми актами министерств и ведомств, входящих в состав ЕАПСС.

11. К несению дежурства по поисково-спасательному обеспечению полетов привлекаются:

поисково-спасательные воздушные суда (далее - ПС ВС) с экипажами. В состав экипажа ПС ВС авиации Министерства обороны Республики Узбекистан включается спасательная парашютно-десантная группа (далее - СПДГ). Дежурство ПС ВС гражданской авиации Республики Узбекистан осуществляется в соответствии с сертификатом эксплуатанта и регламентом работы аэропортов (аэродромов) их дислокации;

команды по обеспечению спасательных работ (далее - КОСР) аэропортов (аэродромов);

наземные поисково-спасательные команды (группы);

пункты управления полетами (органы обслуживания воздушного движения (далее - ОВД), управления воздушным движением (далее - УВД), КП, ЦУПП, ЦПДСА, и т.д.).

12. Сведения о составе дежурных поисково-спасательных сил и средств и их степени готовности, а также другая информация, включаемая в План дежурства поисково-спасательных сил и средств ЕАПСС представляется в:

Координационный центр при Министерстве обороны Республики Узбекистан - диспетчерскими пунктами аэродромов Министерства обороны Республики Узбекистан;

Координационный центр при гражданской авиации Республики Узбекистан - вспомогательными Координационными центрами аэропортов (аэродромов) гражданской авиации Республики Узбекистан;

Координационный центр при Министерстве по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан - территориальными управлениями по чрезвычайным ситуациям.

13. В Плане дежурства указываются:

аэродромы базирования;

число и типы выделяемых поисково-спасательных воздушных судов;

фамилии и позывные командиров воздушных судов (далее - КВС);

метеорологический минимум экипажа (КВС), действующий для взлета и посадки, полета по маршруту, визуального проведения поисково-спасательных работ;

виды поисково-спасательных работ, к которым допущены экипажи;

степени готовности поисково-спасательных сил и средств;

сведения о составе используемого имущества и привлекаемой техники СПДГ, НПСК (НПСГ) и наземных групп по обеспечению спасательных работ (далее - НГОПСР);

порядок вызова дежурных сил и средств.

14. Схема обмена информацией о дежурных поисково-спасательных силах и средствах ЕАПСС указана в приложении 1 к настоящим Правилам.

15. Ответственность за подготовку и готовность поисково-спасательных сил и средств возлагается на старших авиационных начальников, командиров летных подразделений, директоров аэропортов, а также ответственных лиц соответствующих министерств, ведомств и авиакомпаний, входящих в состав ЕАПСС.

Глава 3. Организация оповещения

16. В воздушном пространстве Республики Узбекистан все воздушные суда должны обеспечиваться аварийным оповещением, организация которого определяется ведомственными нормативно-правовыми актами министерств и ведомств, осуществляющих управление и контроль за деятельностью видов авиации.

17. Передача аварийных оповещений должна пользоваться преимуществом и обрабатываться раньше всех других сообщений.

Своевременная передача аварийных оповещений в ответственный Координационный центр, несущий ответственность за реагирование на аварийное оповещение, имеет решающее значение для успешного проведения поисково-спасательных работ.

18. Органы ОВД, а также органы УВД при получении сообщения о бедствии воздушного судна принимают все меры для обнаружения воздушного судна, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия и решения командира воздушного судна о дальнейших действиях. Полученную информацию органы ОВД (УВД) сообщают по схеме взаимодействия при организации поиска и спасания, а также управления при проведении поисково-спасательных работ (далее - ПСР) согласно приложению 2 к настоящим Правилам.

19. Координационный центр при получении сообщения о бедствии воздушного судна немедленно оповещает в первую очередь Председателя, затем членов Координационного совета ЕАПСС по схеме оповещения указанного в приложении 3 к настоящим Правилам.

20. Председатель Координационного совета ЕАПСС после получения информации о бедствии воздушного судна определяет место сбора членов Координационного совета ЕАПСС.

21. Члены Координационного совета ЕАПСС после получения оповещения прибывают на указанное место сбора для координации, дальнейших усилий введенных в действие поисково-спасательных сил и средств своих ведомств.

22. Экипаж воздушного судна, на котором возникла или назревает аварийная ситуация, незамедлительно информирует органы ОВД (УВД). После информирования о бедствии действует согласно «Руководству по летной эксплуатации» для конкретного типа воздушного судна. Действия экипажа изложены в приложение 5 к настоящим Правилам.

23. Для своевременного обнаружения и оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящим или потерпевшим бедствие на территории Республики Узбекистан, установлен единый международный сигнал, который должен передаваться буквенными значениями «SOS» («ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ») по радиотелеграфу и по радиотелефону открытым текстом «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ», а при международных полетах - открытым текстом «MAYDAY» (МЕЙДЕЙ).

Сигналы срочности «ПАН-ПАН» (PAN-PAN) и предупреждения об опасности «СЕКЬЮРИТИ» (SECURITY) указаны в авиационном Ц-коде.

24. Любые сообщения, вначале которых используется один из этих сигналов, имеют приоритет над обычными сообщениями. Эти сигналы нужно повторять три раза вначале сообщения.

25. Для приема и передачи сообщения о бедствии установлен международный аварийный канал радиосвязи на частоте 121,5 МГц.

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

- ультракоротковолновыми (далее - УКВ) радиостанциями в телефонном режиме;
- коротковолновыми (далее - КВ) связными радиостанциями в телефонном и телеграфном режимах;
- аппаратурой опознавания;
- бортовым ответчиком вторичной радиолокации (далее - ВРЛ).

27. Передача сообщений о бедствии осуществляется по действующим каналам управления полетами, по которым к началу сложившейся на борту аварийной ситуации воздушного судна имела связь и дублируется по общим каналам связи и пеленгации на аварийных частотах: 121,5 МГц, (243) МГц, 500 кГц; 2182 кГц, 3023 кГц, 4182 кГц, 5680 кГц, 8364 кГц.

28. Сообщение о бедствии экипажем воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие, передаётся буквенными значениями или открытым текстом следующим образом:

- а) Сигнал, передаваемый по радиотелеграфу:
 - «SOS» – повторяется три раза;
 - сочетания «ДЕ» – один раз;
 - позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие – три раза.
- б) Сигнал, передаваемый по радиотелефону:
 - «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ» («MAYDAY» при международных полетах) – повторяется три раза;
 - «Я» – один раз;
 - позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие – повторяется три раза.

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

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

- широта места – два раза;
- долгота места – два раза;
- всемирное координированное время (UTC) – два раза;
- вид повреждения и требуемая помощь – один раз;
- принятое решение КВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию – один раз;
- слово – «Прием».

После каждой передачи сообщения о бедствии необходимо на 1-2 минут переходить на прием

29. Одновременно с передачей сигнала «SOS» или сообщения «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ» включаются сигнал «БЕДСТВИЕ» на аппаратуре опознавания и сигнал «АВАРИЯ» с набором кода 7700 на бортовом ответчике системы ВРЛ.

30. Сообщение о бедствии передается до тех пор, пока не будет получено подтверждение о принятии этого сообщения от наземных или самолетных радиостанций.

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

32. Управление поисково-спасательными силами и средствами при проведении поисково-спасательных работ осуществляется на канале, устанавливаемом руководителем поисково-спасательных работ на:

рабочих каналах радиосвязи органов ОВД (УВД);

международной аварийной частоте 121,5 МГц;

частоте взаимодействия 123,1 МГц или 130,0 МГц.

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

время получения информации о бедствии и ее источник;

время, место и характер бедствия, тип воздушного судна, аэродром вылета и посадки;

принадлежность воздушного судна;

наличие у потерпевших бедствие аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

бортовой номер воздушного судна, фамилию, позывной командира экипажа, состав экипажа и количество пассажиров;

меры, принятые для обеспечения поиска и оказания помощи потерпевшим бедствие.

34. Экипаж воздушного судна, который принял сигнал «БЕДСТВИЕ», передает подтверждение о приеме сигнала бедствия и незамедлительно сообщает об этом в орган ОВД (УВД), осуществляющий управление воздушными судами.

35. Экипаж воздушного судна, наблюдавший бедствие визуально, докладывает о своих наблюдениях и координатах места бедствия в органы ОВД (УВД), по возможности устанавливает связь с воздушным судном, терпящим бедствие, выясняет его состояние, уточняет и докладывает координаты воздушного судна, потерпевшего бедствие.

36. В аэропортах (аэродромах) гражданской авиации Республики Узбекистан голосовое оповещение расчетов КОСР о терпящем или потерпевшем бедствии воздушного судна осуществляется по циркулярной связи, а также аппаратурой оповещения типа «Горн» или аналогической системой, имеющую функцию голосового оповещения всех абонентов одновременно.

При этом, обязательно должна включаться звуковая сирена.

Звуковую сирену должен включать лицо органа ОВД (УВД), который оповещает расчетов КОСР о бедствии ВС. Кроме этого, в каждом аэропорту (аэродроме) должна быть предусмотрена дублирующая система голосового оповещения.

Длительность голосового оповещения расчетов КОСР по времени не должно превышать 25 секунд, а звучание звуковой сирены должно быть не менее 1 минуты.

Схема голосового оповещения расчетов КОСР указана в приложении 4 к настоящим Правилам.

Глава 4. Организации поиска и спасания воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие на территории Республики Узбекистан

37. **Аварийно-спасательные работы** (далее - АСР) это комплекс безотлагательных мер, направленных на спасание пассажиров и членов экипажа ВС, груза, а также по возможности авиационной техники. АСР проводятся в основном на территории, а также в районе ответственности аэропорта (аэродрома) когда авиаприсшествие с ВС произошло внезапно и его место известно.

Поисково-спасательные работы (далее - ПСР) организуются и проводятся когда местонахождение потерпевшего бедствие ВС неизвестно.

Поисково-спасательные работы выполняются в случаях если:

получен сигнал «БЕДСТВИЕ» с борта воздушного судна;
в течение 10 минут после расчетного времени прилета воздушного судна не прибыло в пункт назначения, а радиосвязь с ним отсутствует;

экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекращена;

в установленное время экипаж воздушного судна не вышел на связь;

по сообщению экипажа или по другим сообщениям известно, что состояние воздушного судна или остаток топлива не гарантируют безопасного окончания полета;

при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем воздушного судна и его местонахождение в течение 20 минут, установить не удалось;

получено указание руководителя аэропорта (аэродрома) или вышестоящего начальника.

38. Поисково-спасательные работы включают в себя:

организацию вылета (выхода) дежурных поисково-спасательных сил и средств;

управление поисково-спасательными силами и средствами, организацию их взаимодействия и усиления;

поиск воздушного судна, потерпевшего бедствие;

тушение пожара на воздушном судне;

извлечение из воздушного судна пострадавших и оказание им первой необходимой медицинской помощи;

39. Управление поисково-спасательными силами и средствами на территории Республики Узбекистан осуществляют:

Координационный совет ЕАПСС;

Координационные (вспомогательные Координационные) центры поиска и спасания;

оперативные штабы района поиска и спасания (далее - РПС);

руководители полетов и диспетчерские пункты органов ОВД (УВД) районов поиска и спасания.

40. Непосредственное (первоначальное) руководство за организацией работ по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, возлагается на старших начальников районов ответственности за поисково-спасательное обеспечение полетов авиации, а также руководителей районов ответственности территориальных управлений по чрезвычайным ситуациям (далее - УЧС), а в районе ответственности аэропорта (аэродрома) на Руководителя АСР (ПСР) или руководителя аэропорта (аэродрома), с привлечением сил и средств подразделений аэропорта (аэродрома).

При проведении АСР на территории аэропорта (аэродрома), все силы и средства участвующие в АСР должны подчиняться Руководителю АСР аэропорта (аэродрома), до передачи этих полномочий вышестоящему руководству.

За пределами аэропорта (аэродрома), в районе его ответственности, все силы и средства участвующие в АСР (ПСР) должны подчиняться Руководителю АСР (ПСР) от Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан (территориальных УЧС), до передачи этих полномочий вышестоящему руководству.

Руководитель ПСР, осуществляющий руководство за пределами аэропорта (аэродрома), в районе его ответственности должен иметь постоянную двухстороннюю связь с Координационным центром поиска и спасания или Руководителем ПСР аэропорта (аэродрома), для эффективного осуществления ПСР.

41. Общее руководство за организацией работ по поиску и спасанию экипажей и пассажиров воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, осуществляется Председателем Координационного совета ЕАПСС.

42. Непосредственное обслуживание воздушного движения ПС ВС при организации полета в район бедствия и обратно осуществляют органы ОВД (УВД) в пределах своих районов ответственности поиска и спасания.

43. Руководитель полетов, осуществляющий непосредственное управление ПС ВС, НПСК (НПСГ) и НГОПСР:

постоянно контролирует местонахождение ПС ВС, НПСК (НПСГ) и НГОПСР;
передает информацию о ходе проведения поисково-спасательных работ руководителю ПСР;

своевременно информирует поисково-спасательные экипажи об изменениях в метеорологической обстановке в районе поиска и опасных метеорологических явлениях.

44. Руководитель полетов (диспетчер органа ОВД (УВД)) получив сообщение о бедствии воздушного судна:

объявляет установленный сигнал для поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, в соответствии с требованиями ведомственных нормативно-правовых актов министерств и ведомств;

уточняет район и характер бедствия;

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

при необходимости направляет в район бедствия, наиболее подготовленные экипажи воздушных судов, находящиеся в воздухе;

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

докладывает о бедствии в ответственный Координационный центр и Руководителю ПСР;

управляет поисково-спасательными силами и средствами в ходе ПСР до прибытия Руководителя ПСР;

ограничивает или прекращает полеты на своем аэродроме;

обеспечивает безопасность полетов ПС ВС.

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

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

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

направляет ПС ВС к месту бедствия;

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

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

выделяет в состав НПСК (НПСГ) и НГОПСР в сложных климатических условиях не менее двух автомобилей или другой техники высокой проходимости.

эвакуацию потерпевших с места бедствия, в том числе и в лечебные учреждения.

46. Экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, после совершения вынужденной посадки вне аэродрома:

производит экстренную эвакуацию пассажиров;

отводит их на безопасное место;

оказывает пострадавшим первую необходимую медицинскую помощь;

готовит к немедленному применению средства визуальной сигнализации;

уточняет свое место нахождения;

принимает меры по установлению связи с ближайшим пунктом управления или населенным пунктом;

подбирает и готовит площадку для посадки поисково-спасательного вертолета (другого ПС ВС);

готовит к работе аварийные радиостанции.

Действия экипажа после вынужденной посадки и рекомендации по выживанию приведены в приложении 6 к настоящим Правилам.

47. Экипаж воздушного судна включает аварийную радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Тон») для обеспечения пеленгации спутниковой

системой «КОСПАС-САРСАТ». В этом режиме необходимо работать в течение трех часов, после чего перейти в режим приема.

48. При появлении звука ПС ВС или визуального его наблюдения экипаж передает сообщение о бедствии и устанавливает с ним двухстороннюю радиосвязь. Если двухстороннюю связь установить не удастся, передачу сообщений о бедствии чередует с передачей сигналов для привода (режим «Тон») в течение 1,5 - 2 минут.

При установлении двухсторонней связи дальнейший порядок работы с радиостанцией определяет командир ПС ВС.

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

производится трехкратная передача сообщения о бедствии в телеграфном и телефонном режиме на частоте 2182 (3023, 5680, 8364) кГц с переходом после каждой передачи сообщения о бедствии на 3 минуты в режим приема;

в течение 10 минут в начале каждого часа первых суток вынужденной посадки включается режим автоматической передачи сигнала «SOS», в остальное время радиостанция включается на прием в телеграфном режиме;

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

50. При установлении двухсторонней радиосвязи с наземными или самолетными радиостанциями дальнейшая работа производится в соответствии с полученными указаниями.

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

52. При получении информации о воздушных судах, находящихся в аварийной обстановке, Координационный центр оценивает полученную информацию и определяет масштаб требуемой операции.

53. Если информация, касающаяся воздушных судов, находящихся в аварийной обстановке, получена не от органов ОВД (УВД), а из других источников, то Координационный центр определяет, какой аварийной стадии соответствует данная обстановка и принимает соответствующие решения.

54. При наступлении стадии неопределенности Координационный центр в максимальной степени действует совместно с органами ОВД (УВД) и с другими соответствующими учреждениями и службами в целях обеспечения быстрой оценки поступающих сообщений.

55. При наступлении стадии тревоги Координационный центр немедленно оповещает об этом поисково-спасательные силы и средства.

56. При наступлении стадии бедствия Координационный центр:

немедленно вводит в действие поисково-спасательные силы и средства;

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

уведомляет по возможности эксплуатанта воздушного судна и информирует его о ходе операции;

уведомляет другие органы поиска и спасания, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная операция;

уведомляет соответствующие органы ОВД (УВД), если информация об аварийной ситуации была получена из другого источника;

на начальном этапе предлагает воздушным судам, наземным станциям и другим службам, не включенным в план операции по поиску и спасанию, но способным оказать помощь, следить за передачами с воздушного судна, терпящего бедствие за сигналами аварийно-спасательного радиооборудования;

на основании имеющейся информации составляет План первоочередных мероприятий по проведению поисковой и (или) спасательной операции и согласовывает его с заинтересованными органами по имеющимся каналам связи;

изменяет, в случае необходимости и с учетом меняющейся обстановки План детальных мероприятий;

уведомляет соответствующие полномочные органы по расследованию авиационных происшествий;

уведомляет государство регистрации воздушного судна.

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

57. Получив команду на подготовку к вылету, экипаж ПС ВС немедленно приступает к предполетной подготовке в процессе которой:

получает и оформляет необходимые документы и полетные карты;

получает информацию о метеорологической обстановке и прогнозе погоды в районе полетов;

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

уточняет порядок ведения радиосвязи;

уточняет действия СПДГ, НПСК (НПСГ) и НГОПСР, порядок взаимодействия с ними;

докладывает о готовности к вылету.

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

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

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

включает бортовой комплекс поисковой аппаратуры;

не прекращая радиосвязи с органами ОВД (УВД) включает аварийный канал связи 121,5 МГц для прослушивания;

постоянно докладывает органам ОВД (УВД) о результатах поиска.

61. 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 воздушного судна - по его указанию;

по командам органов ОВД (УВД).

62. Если в результате обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшее бедствие ВС не обнаружено и связь с ними не установлена, по решению Руководителя ПСР производится визуальный поиск, с сохранением контроля за работой комплекса бортовой поисковой аппаратуры.

63. Визуальный поиск осуществляется по заданным квадратам. Разбивку района поиска на квадраты проводит Руководитель ПСР. Очередность обследования района поиска по квадратам указывается экипажу поисково-спасательного воздушного судна перед вылетом или по каналам радиосвязи после вылета.

Основные характеристики эффективности ПС ВС и порядок проведения поиска и спасания указаны в приложении 7 к настоящим Правилам.

64. В поиске потерпевших бедствие принимает участие весь экипаж, а также находящаяся на борту СПДГ. При полете над горной, пустынной местностью, над водной поверхностью в состав экипажа включаются наблюдатели. Командир ПС ВС определяет для каждого члена экипажа и наблюдателя секторы просмотра пролетаемой местности.

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

для самолетов категории В, С и Д - 3000÷6000 м / 9900÷19700 футов;

для вертолетов и самолетов категории А - 600÷2100 м / 2000÷6900 футов.

66. Высота полета поисково-спасательных воздушных судов при визуальном поиске назначается не ниже безопасной высоты над рельефом местности в пределах:

для самолетов категории В, С и Д - 500÷600 м / 1600÷2000 футов;

для вертолетов и самолетов категории А - 200÷300 м / 660÷1000 футов.

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

67. 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 открытой местностью - 2 км / 1,1 м.миль;

над пересеченной местностью - 500 м / 0,3 м.миль;

над густым лесом - 200 м / 0,1 м.миль.

Рекомендуемая длина галсов - 10-20 км / 5,5-10,8 м.миль.

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

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

70. Если КВС обнаружил, что другое воздушное судно терпит или потерпело бедствие, по мере возможности и за исключением тех случаев, когда он считает это нецелесообразным:

а) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока не будет вынужден покинуть место происшествия или пока орган ОВД (УВД) не сообщит ему, что в этом нет необходимости;

б) определяет местонахождение терпящего или потерпевшего бедствие судна;

в) по возможности сообщает органу ОВД (УВД) следующие сведения:

тип, опознавательные знаки и состояние судна, терпящего или потерпевшего бедствие;

его местонахождение, выраженное в географических координатах или координатах сетки или в расстоянии и истинном (магнитном) пеленге на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;

время наблюдения в часах и минутах (UTC);

количество замеченных людей;

факт покидания людьми судна, потерпевшего бедствие;

метеорологические условия на месте происшествия;

внешнее физическое состояние оставшихся в живых людей;

очевидный оптимальный наземный маршрут доступа к месту происшествия;

г) действует в соответствии с указанием органа ОВД (УВД).

71. Если на место происшествия первым прибыло воздушное судно, которое не является ПС ВС, оно должно руководить действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до тех пор, пока на место происшествия не прибудет первое ПС ВС. Если в этот период такое воздушное судно не может установить связь с Координационным центром или органом ОВД (УВД), оно на основе взаимной договоренности передает ответственность за руководство действиями другому воздушному судну, которое может установить и поддерживать такую связь до прибытия первого ПС ВС.

72. В том случае, когда воздушному судну необходимо передать или получить какую-либо информацию об оставшихся в живых или связаться с НПСК (НПСГ) или НГОПСР и при этом двусторонняя связь отсутствует, оно сбрасывает, если

это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления непосредственной связи или передает информацию с помощью сбрасывания сообщения в печатном виде.

73. В том случае, когда подается сигнал с земли, воздушное судно указывает, был ли этот сигнал понят или нет, используя средства, описанные в пункте 72 настоящих Правил или если это практически неосуществимо, с помощью соответствующего визуального сигнала.

74. В том случае, когда воздушному судну необходимо направить НПСК (НПСГ) или НГОПСР к тому месту, где воздушное судно терпит или потерпело бедствие, воздушное судно передает точные указания любыми имеющимися у него в распоряжении средствами. Если невозможно установить радиосвязь, то воздушное судно использует соответствующие визуальные сигналы: «воздух – земля» и «земля – воздух».

Визуальные сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях «воздух-земля» и «земля-воздух», приведенные в приложении 9 к настоящим Правилам, при применении имеют значение согласно описанию. Они используются лишь для указанных целей и при этом не применяются какие-либо другие сигналы, которые могут внести путаницу.

При обнаружении сигналов, воздушные суда предпринимают такие действия, которые необходимо выполнить в соответствии со значением поданного сигнала.

75. При установлении связи с потерпевшими бедствие, экипаж ПС ВС запрашивает его о месте и характере бедствия, физическом состоянии и необходимой помощи, дает команду на включение аварийной радиостанции в режим «Тон», обозначая себя сигнальными или подручными средствами.

76. При обнаружении места бедствия экипажу ПС ВС необходимо:
определить координаты места бедствия и нанести на карту;
обозначить место бедствия с помощью средств, имеющихся на борту воздушного судна;

сообщить потерпевшим бедствие по радио или эволюциями воздушного судна, что они обнаружены;

обеспечить наведение других поисково-спасательных сил и средств;

при наличии запаса топлива, находиться над районом бедствия до тех пор, пока не поступит замена или указания органов ОВД (УВД) покинуть район бедствия;

если потерпевшим бедствие требуется срочная помощь, а выполнить посадку невозможно, провести десантирование СПДГ, сбрасывание аварийно-спасательного имущества и снаряжения.

77. Экипаж ПС ВС при обнаружении места бедствия сообщает по каналам радиосвязи органам ОВД (УВД):

время обнаружения, координаты района бедствия;

наблюдаемое состояние и положение воздушного судна, наличие и видимое состояние пассажиров и членов экипажа;

информацию, переданную потерпевшим бедствие по радио или с помощью визуальных сигналов и знаков;

погоду в районе бедствия;

данные о рельефе местности и состоянии земной (водной) поверхности, на которой находится воздушное судно и людях, потерпевших бедствие;

тип и расположение наземных средств, которые могут быть использованы;

сведения о проходимости местности;

меры, которые уже были предприняты для оказания помощи потерпевшим бедствие;

данные об ущербе, нанесенном местности.

78. Экипаж ПС ВС, выбрав площадку для посадки, сообщает ее координаты органам ОВД (УВД) и запрашивает разрешение на посадку. При отсутствии радиосвязи с пунктом управления командир экипажа самостоятельно выбирает способ эвакуации потерпевших бедствие с учетом размеров площадки, препятствий, скорости, направления ветра и других факторов.

79. После посадки командир ПС ВС, поддерживая радиосвязь с Координационным центром, в первую очередь организует оказание первой необходимой медицинской помощи пострадавшим и организует их эвакуацию в ближайшее медицинское учреждение.

80. При невозможности выполнить посадку, командир ПС ВС десантирует СПДГ парашютным способом или высаживает их с режима висения на вертолете с помощью спускового устройства или лебедки.

81. Решение на десантирование СПДГ парашютным или другим способом принимает старший СПДГ по согласованию с командиром ПС ВС и руководителем ПСР.

82. После десантирования и сбора группы, старший СПДГ докладывает Координационному центру или командиру ПС ВС о результатах и обстановке на месте бедствия.

83. Очередность эвакуации и вид транспортировки пострадавших определяется медицинским работником на месте бедствия, при этом используется возможность консультации по радио у специалистов.

84. При пожаре на воздушном судне, потерпевшем бедствие, экипаж ПС ВС вместе с СПДГ после посадки должен немедленно приступить к эвакуации людей, в первую очередь раненных и одновременно принять меры к ликвидации пожара. Командир экипажа ПС ВС должен четко и умело руководить эвакуацией, распределив обязанности между членами экипажа. Необходимо максимально использовать средства для тушения пожара, имеющиеся на борту ПС ВС, а также подручные средства (вода, песок, земля). При возможности привлечь для этих целей местное население.

85. Непосредственное руководство по организации и ведением наземных ПСР за пределами территории аэропорта (аэродрома), в районе его ответственности, осуществляется Министерством по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан с учетом районов ответственности территориальных управлений по чрезвычайным ситуациям.

Руководитель наземных ПСР должен иметь постоянную двухстороннюю связь с Координационным центром поиска и спасания или Руководителем ПСР аэропорта (аэродрома), для эффективного осуществления поисково-спасательных работ.

86. Для проведения наземных ПСР привлекаются силы и средства ЕАПСС, территориальных УЧС, а также соответствующих территориальных формирований гражданской защиты и другие силы и средства входящие в состав соответствующей территориальной подсистемы ГСЧС.

87. Руководитель наземных ПСР, получив информацию о возникновении чрезвычайной ситуации (авиационном происшествии):

- уточняет время, характер и место возникновения ЧС;

- возможную обстановку в районе ЧС;

- тип воздушного судна потерпевшего бедствие, его номер и позывной;

- количество пассажиров и членов экипажа;

- наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;

- с учетом масштаба ЧС и географических особенностей местности определяет какие подразделения министерств и ведомств, силы и средства ГСЧС и в каком количестве привлекаются к наземным ПСР, а также маршруты и порядок выдвижения к месту ЧС;

- организует оповещение и сбор дополнительных сил и средств;

- производит проверку личного состава, снаряжения и техники;

- назначает старших наземных поисково-спасательных сил и средств, доводит обстановку и ставит задачи на ведение наземных ПСР.

88. Во время постановки задач на ведение наземных ПСР старшим СПДГ, НПСК (НПСГ) и НГОПСР доводится:

- время, характер и место возникновения ЧС, возможную обстановку в районе ЧС;

- тип воздушного судна потерпевшего бедствие, его номер и позывной;

- число пассажиров и членов экипажа;

- наличие аварийно-спасательных средств и продовольствия у потерпевших бедствие;

порядок связи с руководителем наземных ПСР, ПС ВС, другими силами и средствами;
время выезда;
какой транспорт используется;
маршрут движения, характеристика местности и наличие населенных пунктов;
очередность осмотра участков местности или квадратов;
рекомендуемый способ поиска;
порядок организации взаимодействия с привлеченными подразделениями министерств и ведомств, сигналы оповещения и связи.

89. На НПСР (НПСР) и НГОПСР возлагаются:
своевременная подготовка к выезду (выходу) и выезд (выход) на поиск по нормативам времени после получения сигнала «Готовность №3»;
поиск и обнаружение экипажа и пассажиров воздушного судна, потерпевшего бедствие;
вскрытие аварийных люков, фонарей кабин и фюзеляжа;
эвакуация и извлечение пострадавших из воздушного судна, потерпевшего бедствие, оказание первой необходимой медицинской помощи;
ликвидация пожара на воздушном судне;
выбор и обозначение площадки для посадки поисково-спасательных вертолетов (других ПС ВС);

передача потерпевшим бедствие целеуказания для выхода к ближайшему населенному пункту, дороге, реке или месту, откуда можно произвести эвакуацию;
доклад в Координационный центр о ходе и результатах поиска и спасания.

90. При движении в район поиска НПСР (НПСР) и НГОПСР поддерживает непрерывную радиосвязь с Координационным центром и действует по его указаниям. По прибытии в район поиска НПСР (НПСР), НГОПСР при необходимости разбивает лагерь и устанавливает радиосвязь с пунктом управления, ПС ВС и другими группами поиска. При отсутствии радиосвязи между НПСР (НПСР), НГОПСР и ПС ВС используются визуальные международные знаки «земля-воздух» согласно приложению 9 к настоящим Правилам.

91. Осмотр местности производится следующими методами:
параллельным методом, с целью охвата большой площади в минимальное время, при наличии достаточного количества членов НПСР (НПСР) и НГОПСР;
методом контурного поиска, применяемого при поиске в горах или долинах, когда резкие изменения рельефа местности не позволяют использовать другие методы;
методом выборочной траектории, применяемой по линии, проходящей вдоль наиболее вероятного маршрута полета воздушного судна, потерпевшего бедствие.

92. При осмотре местности интервалы между членами группы определяются условиями местности, они обеспечивают связь визуально или голосом. В трудно просматриваемой местности интервалы между членами группы необходимы в пределах не более 30 метров. Дневное задание поисковым группам определяется с учетом возвращения в лагерь за период светлого времени. При осмотре местности особое внимание обращать на наличие дыма, воронок, поврежденных деревьев, металлических предметов, следов ГСМ на земле или водной поверхности.

93. При обнаружении потерпевших руководитель НПСР (НПСР) и НГОПСР:
оценивает обстановку на месте бедствия;
определяет места стоянки аварийно-спасательных и специальных машин;
определяет пункты сортировки пострадавших, идентификации погибших;
организует аварийно-спасательные работы;
при необходимости организует лагерь для временного размещения;
докладывает в Координационный центр о принятых мерах и необходимой помощи;
подбирает площадку и готовит ее для посадки ПС ВС, поисково-спасательного вертолета или его зависания;
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.

94. При отсутствии связи с Координационным центром, руководитель НПСК (НПСГ) и НГОПСР самостоятельно принимает решение, в зависимости от обстановки.

О принятом решении на эвакуацию пострадавших своими силами, выборе маршрута движения и его конечной точке (лечебное учреждение, населенный пункт, аэродром и т.д.) руководитель НПСК (НПСГ) и НГОПСР обязан всеми доступными средствами сообщить об этом в Координационный центр.

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

96. В случае, когда в ПСР на месте происшествия задействовано множество сил и средств, Координационный центр имеет право назначать одну или несколько команд на месте происшествия для координации всех действий по обеспечению безопасности и эффективности воздушных и наземных операций с учетом возможностей средств и эксплуатационных требований.

Глава 5. Прекращение поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ

97. В случае, если поисково-спасательная работа успешно проведена или если Координационный совет ЕАПСС считает или информирован о том, что аварийной обстановки более не существует, стадия бедствия отменяется, поисково-спасательная работа прекращается, о чем в оперативном порядке информируются задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы.

98. Решение о прекращении поиска воздушного судна, потерпевшего бедствие, принимается Председателем Координационного совета ЕАПСС. Такое решение может быть принято после того, когда будут иметься достаточные основания полагать, что дальнейший поиск не приведет к обнаружению воздушного судна имеющимися поисково-спасательными силами и средствами и не осталось никакой реальной надежды на спасение оставшихся в живых людей.

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

100. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие воздушного судна может быть опротестовано владельцем этого воздушного судна в порядке, установленном законодательством.

101. Воздушное судно, поиск которого прекращен, считается пропавшим без вести.

102. Если потерпевшее бедствие воздушное судно или его части препятствуют движению железнодорожного, автомобильного, водного транспорта или полетам воздушных судов, руководитель поисково-спасательных работ обязан принять меры по перемещению воздушного судна (его части) с целью восстановления движения транспорта или полетов, предварительно зафиксировав расположение и общее состояние этого воздушного судна (его части).

103. Если авиационное происшествие произошло в пределах спорной территории или района, а также, если присутствие обломков воздушных судов, упавших в результате авиационного происшествия, может создать опасность или путаницу в ходе следующих поисково-спасательных операций, по окончании расследования происшествия следует принять меры к нанесению на карту их месторасположения с последующим удалением или ликвидацией.

Глава 6. Требования к поисково-спасательным силам и средствам

104. В состав экипажа ПС ВС, привлекаемого к несению дежурства по ПАСОП назначается летный состав, прошедший наземную и летную подготовку, имеющий специальный допуск к выполнению ПСР, десантированию, экипажи поисково-спасательных вертолетов, кроме того имеющие допуск к выполнению посадок на незнакомую и необозначенную площадку, а также к эвакуации пострадавших с режима висения.

105. Экипажи ПС ВС несут дежурство в соответствии с «Инструкцией экипажу дежурного ПС ВС».

106. Инструктаж дежурного экипажа ПС ВС авиации Министерства обороны Республики Узбекистан при заступлении на дежурство по ПАСОП проводит командир части или заместитель командира по ЛП, заместитель командующего войсками военных округов по авиации.

С экипажами ПС ВС гражданской авиации Республики Узбекистан перед заступлением на дежурство проводится предварительная подготовка к полетам согласно «АП РУз-91», «АП РУз-92» и «РПП авиакомпаний», а также инструктаж у командно-инструкторского состава (дежурного командира).

107. Перед заступлением на дежурство экипаж ПС ВС обязан:

изучить требования «Инструкции экипажу дежурного ПС ВС», в части касающейся использования поисково-спасательного оборудования и соблюдения мер безопасности при проведении ПСР;

уточнить частоты и режим работы средств связи, а также радиотехнического обеспечения в районе полетов;

провести предполетную подготовку ПС ВС, привести его в соответствующую степень готовности, обратив особое внимание на исправность и работоспособность поисковой радиоаппаратуры и десантного оборудования;

проверить наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и средств (далее - АСИ и С) на борту;

проверить готовность СПДГ и укомплектованность ее АСИ и С;

изучить фактическое состояние и прогноз погоды;

проверить исправность каналов связи для получения команды на вылет;

пройти предполетный медицинский осмотр;

присутствовать на предполетных указаниях летному составу;

доложить о заступлении на дежурство (РП, ЦУПП, ЦПДСА).

108. На дежурный экипаж ПС ВС возлагаются:

своевременная подготовка к вылету и вылет в нормативное время, после получения команды на вылет;

поиск и обнаружение экипажа и пассажиров воздушного судна, потерпевшего бедствие;

установление радиосвязи с потерпевшими бедствие, определение физического состояния пассажиров, членов экипажа, а также состояния воздушного судна;

наведение поисковых сил и средств на потерпевших бедствие;

десантирование СПДГ, прицельное сбрасывание аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

подбор посадочной площадки с воздуха, определение ее пригодности к посадке;

извлечение людей из воздушного судна, потерпевшего бедствие и оказание им первой необходимой медицинской помощи;

передача потерпевшим бедствие целеуказания для выхода к ближайшему населенному пункту, дороге, реке или месту, откуда можно произвести эвакуацию;
эвакуация потерпевших бедствие;
доклады на ПУ (КДП) о ходе и результатах поиска и спасания.

В период несения дежурства СПДГ подчиняется командиру экипажа, а после десантирования старшему СПДГ, действует в соответствии со сложившейся обстановкой и постоянно докладывает свои действия Координационному центру.

109. Заступивший на дежурство экипаж ПС ВС должен находиться в специальном помещении для отдыха или заниматься иными производственными делами, при условии соблюдения установленных сроков вылета ПС ВС на поиск и спасание.

Требования к оборудованию помещения для экипажа ПС ВС и нормативы времени приведения в действие поисково-спасательных сил и средств авиации Республики Узбекистан указаны в приложении 10 к настоящим Правилам.

110. К несению дежурства привлекаются ПС ВС, оснащенные и подготовленные к выполнению радиотехнического и визуального поиска, десантированию СПДГ, АСИ и С, кроме того, вертолеты, оборудованные спускоподъемным устройством.

111. Эксплуатант воздушного судна должен разработать «Инструкцию экипажам воздушных судов, привлекаемых для поисково-спасательных работ и по действиям при возникновении аварийной ситуации на борту воздушного судна».

Наличие на борту данной «Инструкции...» (в судовой документации) обязательно для каждого воздушного судна гражданской авиации Республики Узбекистан.

112. В состав экипажа ПС ВС авиации Министерства обороны Республики Узбекистан включается СПДГ, не менее чем из 2-3 парашютистов-спасателей, один из которых медицинский работник или специалист, прошедший специальную подготовку.

113. Личный состав СПДГ должен быть подготовлен к десантированию парашютным способом в различных климатогеографических условиях днем и ночью, беспарашютным способом (в том числе с помощью специальных спусковых устройств), к оказанию первой необходимой медицинской помощи пострадавшему и эвакуации его с места бедствия.

114. В период несения дежурства СПДГ подчиняется командиру экипажа ПС ВС, а после десантирования подчиняется старшему СПДГ и действует в соответствии со сложившейся обстановкой. СПДГ оснащается спасательным имуществом и снаряжением.

115. Для проведения аварийно-спасательных работ (далее - АСР) на воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие в аэропортах (аэродромах) гражданской авиации Республики Узбекистан создаются КОСР аэропорта (аэродрома), состоящих из штатных и нештатных расчетов.

Штатным расчетом КОСР аэропорта (аэродрома) является служба поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее - СПАСОП) аэропорта (аэродрома). В состав СПАСОП входит ведомственная пожарная охрана (далее - ВПО).

Нештатными расчетами КОСР аэропорта (аэродрома) являются расчеты, собранные из других служб и утверждаемые приказом руководителя аэропорта (аэродрома).

116. Количественный состав КОСР, а также СПАСОП должна зависеть от категории взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) аэродрома по уровню требуемой пожарной защиты (далее - УТПЗ). Таблицы зависимости минимального количественного состава КОСР, непосредственно участвующих при организации эвакуации пострадавших из аварийного ВС и распределение их обязанностей указаны в приложении 11 к настоящим Правилам.

117. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ зависит от максимальной длины и ширины фюзеляжа воздушного судна, регулярно выполняющего полеты на данный аэропорт (аэродром). Требования к категории ВПП аэродрома по УТПЗ указаны в приложении 12 к настоящим Правилам.

118. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ, а также вся необходимая информация по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов указываются в «Инструкции по производству полетов аэродрома» и «Сборнике аэронавигационной информации Республики Узбекистан» (Aeronautical Information Publication (далее - AIP Республики Узбекистан)).

119. Эксплуатант аэродрома должен разработать «Инструкцию о порядке подготовки и представления информации по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов, а также обеспечения противопожарной безопасности на аэродромах эксплуатанта» для внесения в «Инструкцию по производству полетов аэродрома» и «AIP Республики Узбекистан».

120. На КОСР аэропорта (аэродрома) возлагаются:

- своевременное прибытие на место АП внутри аэродрома в пределах расстояния до торцов каждой ВПП в нормативное время после получения сигнала «Тревога»;
- тушение пожара на ВС;
- открытие основных и аварийных выходов или вскрытие фюзеляжа ВС;
- вентиляция салона ВС;
- спасание пассажиров и экипажа из ВС, потерпевшего бедствие;
- оказание первой необходимой медицинской помощи пострадавшим;
- эвакуация воздушного судна с летного поля.

121. Первоначальная подготовка летного и диспетчерского состава, бортпроводников ВС, Руководителей АСР (ПСР), персонала Координационных (вспомогательных Координационных) центров поиска и спасения, инспекторского состава, штатных, а также нештатных специалистов КОСР непосредственно участвующих при организации эвакуации пострадавших из аварийного ВС гражданской авиации Республики Узбекистан, к процедурам по АСР (АСП) и ПСР должна осуществляться в сертифицированном учебном заведении (центре) с обязательным получением сертификата (свидетельства) об окончании данного учебного заведения (центра).

Срок действия сертификата (свидетельства) к процедурам по АСР и ПСР для всех специалистов кроме летного состава и бортпроводников ВС - 3 года.

Для летного состава и бортпроводников ВС срок действия сертификата к процедурам по АСП: «подготовка на суше» - 1 год, «водная подготовка» - 2 года.

Руководящий состав служб (отделов) по ПАСОП акционерных обществ, авиакомпаний, аэропортов (аэродромов), Координационных центров поиска и спасения, инспекторский состав, а также преподавательский состав учебных авиационных заведений (центров), осуществляющие обучение по направлению ПАСОП гражданской авиации Республики Узбекистан, к процедурам по АСР (АСП) и ПСР должны обучаться в сертифицированном учебном центре, по программе обучения, в соответствии с требованиями Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО. Срок действия сертификата (свидетельства) для данных специалистов - 5 лет.

По окончании срока действия сертификата (свидетельства) к процедурам по АСР (АСП) и ПСР, специалист должен пройти повторное обучение на курсах повышения квалификации (далее - КПК) и получить сертификат (свидетельство).

Привлекать специалиста к процедурам по АСР (АСП) и ПСР с просроченным сертификатом (свидетельством) первоначального обучения или КПК - **запрещается**.

122. Учитывая, что аварийно-спасательные работы выполняются в условиях повышенной опасности, с риском для жизни, требуют высокого мастерства, быстрых и решительных действий, комплектование СПАСОП аэропорта (аэродрома) должно проводиться по профессиональному отбору с учетом возраста и состояния здоровья, с применением принципа постоянной физической и профессиональной подготовки.

Кроме этого, при комплектовании СПАСОП аэропорта (аэродрома) гражданской авиации Республики Узбекистан в обязательном порядке должны учитываться нормативные требования к «спасательной службе» и «статусу спасателя» Республики Узбекистан.

123. При авиапроисшествиях и других случаях связанные с возникновением пожара, СПАСОП аэропорта (аэродрома) должна быть задействована незамедлительно для спасания жизни пассажиров и членов экипажа потерпевшего бедствие ВС, а также ликвидации пожара и спасания людей из зданий и объектов аэропорта (аэродрома).

Привлекать СПАСОП аэропорта (аэродрома) к работам не являющимися поисковыми и аварийно-спасательными работами - **категорически запрещается.**

Должностные лица, игнорирующие требования данного пункта будут привлекаться к ответственности в соответствии с законодательством Республики Узбекистан.

124. Для поддержания боевой подготовленности специалистов по поиску и спасанию, а также совершенствования взаимодействия между министерствами, ведомствами и организациями, входящих в состав ЕАПСС, в аэропортах (аэродромах) гражданской авиации Республики Узбекистан должны организовываться и проводиться ежедневные, ежемесячные, ежеквартальные, а также ежегодные занятия, практические тренировки и учения по ПАСОП.

Темы, а также регулярность проведения занятий, практических тренировок и учений по ПАСОП определяется Начальником СПАСОП аэропорта (аэродрома), с учетом интенсивности полётов и типов ВС, осуществляющих регулярные полёты на данный аэропорт (аэродром).

Темы, а также регулярность проведения совместных занятий, практических тренировок и учений по ПАСОП с министерствами, ведомствами и организациями, входящих в состав ЕАПСС должны в обязательном порядке согласовываться со старшими руководителями каждого взаимодействующего министерства, ведомства и организации, входящего в состав ЕАПСС. При этом, надо учитывать, что совместные практические тренировки по ПАСОП должны проводиться как минимум один раз в квартал, а комплексные учения один раз в год.

125. Занятия, практические тренировки и учения по ПАСОП должны организовываться и проводиться на основании составленных начальником СПАСОП аэропорта (аэродрома) ежемесячных и ежегодных планов, а также графиков.

Ежегодные планы совместных занятий, практических тренировок и учений по ПАСОП в обязательном порядке должны быть согласованы со старшими руководителями каждого взаимодействующего министерства, ведомства и организации, входящего в состав ЕАПСС и утверждены Директором аэропорта (аэродрома) до начала наступающего года.

Ежегодные планы совместных занятий, практических тренировок и учений по ПАСОП (далее - План) составляются в двух экземплярах. Один экземпляр Плана после утверждения предоставляется той организации, с кем согласовывался План.

Копия всех утверждённых Планов должны предоставляться в Агентство «Узавиация» для учёта и контроля.

126. Для оценки состояния боеготовности специалистов по поиску и спасанию, а также соответствия «Планов мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома)» требованиям нормативных документов, во всех аэродромах гражданской авиации Республики Узбекистан, не реже одного раза в год должны проводиться комплексные учения по ПАСОП, с привлечением сил и средств взаимодействующих министерств, ведомств и организаций, входящих в состав ЕАПСС.

На аэродромах, где дислоцируются ПС ВС, обязательно должны отрабатываться методы поиска и спасания с привлечением ПС ВС.

127. После проведения комплексных учений по ПАСОП в обязательном порядке должен проводиться разбор, с детальным обсуждением действий КОСР аэропорта (аэродрома), а также взаимодействующих сил и средств ЕАПСС, со стороны представителя Агентства «Узавиация» по надзору за ПАСОП, начальника отдела ПАСОП АО «Uzbekistan airports», а также руководителей взаимодействующих министерств, ведомств и организаций, входящих в состав ЕАПСС.

В конце разбора, должна выставляться оценка по итогам проведённых комплексных учений и рекомендации по улучшению качества подготовки, состояния боеготовности специалистов по поиску и спасанию.

128. При оценке «неудовлетворительно», комплексные учения по ПАСОП должны проводится повторно, с учетом устранения недостатков и замечаний.

Дата проведения повторного комплексного учения устанавливается начальником отдела ПАСОП АО «Uzbekistan airports».

129. Весь процесс проведения комплексного учения в аэропортах (аэродромах) гражданской авиации Республики Узбекистан, а также разбор по действиям КОСР аэропорта (аэродрома) должно документироваться на фото и видео фиксацию.

Все фото и видеоматериалы после проведения комплексного учения, а также письменный отчет о проведенном комплексном учении по ПАСОП должны представляться в Агентство «Узавиация» и начальнику отдела ПАСОП АО «Uzbekistan airports» для учета и анализа.

130. Для проведения теоретических занятий и практических тренировок, а также в целях повышения их эффективности и максимального приближения практических тренировок к реальным условиям, в каждом аэропорту (аэродроме) гражданской авиации Республики Узбекистан в обязательном порядке должна создаваться учебно-тренировочная база, состоящая из оборудованного класса и учебно-тренировочного полигона.

В учебном классе должны быть наглядные пособия, план и журнал проведения занятий, а также учебные конспекты, утвержденные начальником СПАСОП аэропорта (аэродрома).

В учебно-тренировочном полигоне должны быть самолет-тренажер или его макет, оборудованный пассажирскими креслами (имитация реального самолета), полоса препятствий, учебно-тренировочная башня, дымокамера, площадки для тушения пожара на двигателе, шасси, разлитого и истекающего авиатоплива. Схема учебно-тренировочного полигона указана в приложении 13 к настоящим Правилам.

Ответственность за создание, совершенствование и использование учебно-тренировочной базы, а также поддержание ее в рабочем состоянии возлагается на начальника СПАСОП аэропорта (аэродрома).

131. Эксплуатант аэропорта (аэродрома) гражданской авиации Республики Узбекистан для предотвращения возникших аварийных ситуаций в аэропорту (аэродроме) с учетом полетов воздушных судов и другой деятельности аэропорта (аэродрома), эффективного использования поисково-спасательных сил и средств, а также взаимодействия с министерствами, ведомствами и организациями входящих в состав ЕАПСС и других организаций, в обязательном порядке должен разработать и утвердить «План мероприятий на случай аварийной обстановки на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома) эксплуатанта». По каждому случаю должен быть отдельный План.

«Планы...» в обязательном порядке должны быть согласованы с руководителями министерств, ведомств и организаций участвующих в каждом из «Планов...», а также ответственным специалистом по надзору за ПАСОП Агентства «Узавиация» и утверждаться Директором аэропорта (аэродрома).

За разработку, согласование и утверждение «Планов...» по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полётов несёт ответственность - Начальник СПАСОП аэропорта (аэродрома).

Контроль за разработкой и утверждением «Планов...» возлагается на начальника отдела ПАСОП АО «Uzbekistan airports».

Оригинал «Планов...» должны находиться в Координационном (вспомогательном Координационном) центре поиска и спасания.

Действующая копия «Планов...» в обязательном порядке должны быть предоставлены в Агентство «Узавиация» для учёта и контроля.

Планы должны содержать:

- а) виды аварийных ситуаций, для которых составляются планы мероприятий. К видам аварийных ситуаций относятся:
 - аварийные ситуации с воздушными судами;
 - акты саботажа, включая угрозы применения взрывных устройств (данный «План» разрабатывается представителями службы по авиационной безопасности);
 - незаконный захват воздушного судна (данный «План» разрабатывается представителями службы по авиационной безопасности);
 - поисково-спасательные операции (План ПСО);
 - происшествия, связанные с опасными грузами;
 - пожары в зданиях;
 - стихийные бедствия и чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения;

Примечание: Чрезвычайными ситуациями в области общественного здравоохранения являются повышенный риск распространения пассажирами или грузами серьезного инфекционного заболевания в международном масштабе посредством воздушного транспорта и вспышки эпидемии инфекционной болезни, потенциально охватывающие значительную часть аэродромного персонала.

- б) органы, участие которых предусмотрено в планах;
- в) ответственность и роль каждого органа, а также должностных лиц;
- г) определенное место для Координационного центра (вспомогательного Координационного центра) поиска и спасания, а также транспортное средство повышенной проходимости - «передвижного командного пункта» для всех видов аварийной обстановки;
- д) информацию о должностных лицах и номерах телефонов сотрудников, с которыми должна устанавливаться связь в случае возникновения конкретной аварийной ситуации;
- е) мероприятия по удалению ВС, потерявшего способность двигаться;
- ж) карту аэропорта (аэродрома) и района ответственности, с нанесенной сеткой прямоугольной системы координат.

Карта аэропорта (аэродрома) и района ответственности должна быть вывешена на видном месте:

в КДП, откуда объявляется сигнал «Тревога», «Готовность» или «Готовность №3» (в виде большого баннера с возможностью определения любой точки (квадрата) аэропорта (аэродрома) с рабочего места диспетчера);

в Координационном (вспомогательном Координационном) центре поиска и спасания (в виде большого баннера с возможностью определения любой точки (квадрата) аэропорта (аэродрома) с рабочего места диспетчера);

в помещениях служб КОСР аэропорта (аэродрома), рядом с аппаратурой оповещения (только уменьшенный размер карты аэропорта (аэродрома), в формате А-4);

на всех аварийно-спасательных, противопожарных и на других вспомогательных транспортных средствах используемых в случае авиационных событий (уменьшенный размер всех карт, в формате А-4 и заламинированном виде).

Ответственность возлагается за:

- укомплектование картами - на начальника СПАСОП аэропорта (аэродрома);
- содержание и сохранность карт - на ответственного лица помещения, транспортного средства, где содержатся вышеуказанные карты.

Образцы карт и требования к ним указаны в приложении 14 к настоящим Правилам.

132. Для медицинского обеспечения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ в аэропорту (аэродроме) гражданской авиации Республики Узбекистан должны быть:

медицинская служба. Количественный состав медработников медицинской службы должна зависеть от категории ВПП аэродрома по УТПЗ. Минимальное потребное количество медработников в одной рабочей смене указаны в таблице № 2 приложения 11 к настоящим Правилам;

санитарные автомобили (автомобиль), оборудованные стационарной радиостанцией (внутри аэропортовой) и фургон-прицеп со средством доставки;

медицинские носилки из расчета $\frac{1}{4}$ части пассажироместности самого крупного воздушного судна, регулярно совершающего полеты на данный аэродром;

чемоданы-укладки с медикаментами, инструментами и перевязочными материалами из расчета один чемодан на 10 пассажиров пассажироместности самого крупного ВС, регулярно совершающего полеты на данный аэродром;

медицинская сумка врача (фельдшера) для наземной группы по обеспечению поисково-спасательных работ с набором необходимых медикаментов, инструментами и перевязочными материалами.

Требования к медицинскому снаряжению аэропорта (аэродрома) указаны в приложении 15 к настоящим Правилам.

133. Медицинское обеспечение поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ на территории ответственности аэропорта (аэродрома) возлагается на начальника (руководителя) медицинской службы данного аэропорта (аэродрома).

134. Медицинский расчет аэропорта (аэродрома) формируется за счет дежурной смены медицинской службы аэропорта (аэродрома) и может пополняться силами медицинских работников свободных смен, санитарных дружин и взаимодействующих медицинских лечебных учреждений с таким расчетом, чтобы на каждого медицинского работника приходилось не более десяти пострадавших.

135. На медицинский расчет аэропорта (аэродрома) возлагаются:

своевременная организация загрузки медицинского снаряжения в автомобиль скорой помощи, а также организация доставки медицинского фургона-прицепа при помощи «группы усиления» и прибытие на место АП внутри аэродрома в пределах расстояния до торцов каждой ВПП, в нормативное время после получения сигнала «Тревога», а также организацию выезда и выезд медработника в составе НГОПСР по сигналу «Готовность №3»;

организация сборки медицинской палатки и создания «полевого госпиталя»;

сортировка пострадавших;

оказание первой необходимой медицинской помощи;

ведение учета пострадавших;

эвакуация пострадавших в лечебные учреждения.

136. Эксплуатант аэродрома должен разработать «Инструкцию по действиям медицинского персонала аэропорта (аэродрома) эксплуатанта для оказания экстренной медицинской помощи пострадавшим при АП или инциденте».

137. Для проведения наземного поиска, оказания первой помощи и спасения потерпевших бедствие, в аэропортах (аэродромах) создаются НГОПСР и НПСК.

В состав НГОПСР назначаются минимум 10 человек из состава КОСР аэропорта (аэродрома).

В состав НПСК назначаются 8-10 человек (в том числе медицинский работник и радист).

138. Личный состав НПСК и НГОПСР должен быть подготовлен к выполнению наземного поиска пассажиров и экипажа ВС, потерпевшего бедствие, оказанию первой необходимой медицинской помощи, а также подготовленным к эвакуации их с места бедствия.

139. Обязанности и требования к личному составу НПСК и НГОПСР, порядок несения дежурства и их действия излагаются в инструкции НПСК и НГОПСР с учетом условий базирования.

140. Для успешного решения задач поиска и спасания личный состав СПДГ (СГ), НПСК и НГОПСР должен:

- иметь хорошую физическую подготовку;
- знать правила и иметь практические навыки в оказании первой необходимой медицинской помощи;
- уметь ликвидировать пожары на ВС, вскрывать аварийные люки, фонари кабин и фюзеляжи;
- уметь извлекать пассажиров и членов экипажа из ВС, потерпевшего бедствие;
- знать визуальные знаки и сигналы, средства визуальной сигнализации, способы сигнализации, а также меры безопасности при эвакуации пассажиров и экипажей на ВС;
- уметь выбирать и обозначать площадку для посадки ПС ВС, вертолета;
- уметь пользоваться АСИ и С;
- быть подготовленным к выживанию в экстремальных условиях.

141. Руководитель НПСК (НПСГ) и НГОПСР, старший СПДГ (начальник СГ) должен:

- хорошо знать район проведения ПСР;
 - уверенно ориентироваться на местности;
 - уметь пользоваться картой, компасом;
 - обладать навыками движения по пересеченной местности по заданному маршруту.
- Должен уметь:
- готовить площадки для ПС ВС, поисково-спасательных вертолетов и обозначать их днем и ночью;
 - вести радиосвязь;
 - организовывать ночлег;
 - обеспечивать меры безопасности в ходе проведения ПСР.

142. НПСК (НПСГ) и НГОПСР оснащается транспортным средством высокой проходимости, средствами связи и сигнализации, жизнеобеспечения, пожаротушения, фото или видеоаппаратурой, необходимым инструментом и медицинским имуществом. Требования к оснащению НГОПСР изложены в приложении 16 к настоящим Правилам.

143. Медицинский работник, входящий в состав НПСК (НПСГ), НГОПСР или СПДГ (СГ) должен уметь:

- оказывать первую необходимую медицинскую помощь непосредственно на месте бедствия;
- быстро и грамотно пользоваться содержимым медицинской сумки врача (фельдшера);
- определять очередность эвакуации, вид транспортирования и обеспечивать своевременную эвакуацию потерпевших бедствие в лечебные учреждения.

144. На пункты управления полетами возлагается:

- прием и передача, сбор, обобщение и анализ информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие;
- обеспечение первоочередного вылета (выхода) поисково-спасательных сил и средств на проведение поисково-спасательных работ;
- обеспечение безопасности полетов ПС ВС в районе бедствия;

введение в районе поисково-спасательных работ соответствующих режимов и кратковременных ограничений использования воздушного пространства;

управление поисково-спасательными силами и средствами в ходе поисково-спасательных работ, до прибытия руководителя поисково-спасательных работ;

постоянный контроль местонахождения ПС ВС, наземных сил и средств поиска;

подача команды на включение необходимых средств радиотехнического обеспечения полетов в районе аэродрома и в районе бедствия.

145. Личный состав (персонал) Координационного центра должен состоять из подготовленных специалистов, способных осуществлять планирование операций поиска и спасания ВС, терпящих или потерпевших бедствие и координацию действий поисково-спасательных сил и средств.

146. Координационный центр должен находиться в состоянии постоянной оперативной готовности:

а) отвечать следующим требованиям:

круглосуточная готовность к выполнению задач по поиску и спасанию ВС, терпящих или потерпевших бедствие;

обученный персонал к процедурам проведения ПСР и АСР, к работе в международной спутниковой системе «КОСПАС-САРСАТ», а также один специалист в рабочей смене, со знанием английского языка на уровне, обеспечивающего выполнение своих функциональных обязанностей;

ведение учета проведения ПСР и АСР в своем районе ответственности, и выдачи оценки эффективности по итогам выполненных работ;

б) иметь в наличии:

карты, относящиеся к зонам и районам поиска и спасания (авиационные, топографические);

средства прокладки маршрутов и отметки местоположений ВС;

возможность приема аварийных оповещений;

современную голосовую и звуковую систему оповещения;

телефонные номера, электронные или телеграфные адреса эксплуатантов ВС совершающих полеты на аэродромы расположенные в зоне ответственности КЦПС или их официальных представителей;

базу данных аварийных радиомаяков (ELT), зарегистрированных в международной спутниковой системе «КОСПАС-САРСАТ» под кодом Республики Узбекистан;

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

средства связи (телефонную, факсимильную, высокоскоростной интернет);

авиационную фиксированную сеть электросвязи (AFTN);

в) иметь быстродействующую и надежную связь с:

соответствующими органами ОВД (УВД), а также радиопеленгационными станциями и станциями определения местоположения ВС;

другими КЦПС ЕАПСС РУ и своими подчиненными ВКЦПС;

взаимодействующими организациями входящими в состав ЕАПСС РУ, метеорологическими службами, задействованными ПСС и С, постами аварийного оповещения;

руководителями летных подразделений, где дислоцируются ПС ВС;

Координационными центрами международной спутниковой системы «КОСПАС-САРСАТ», с которыми взаимодействует Республика Узбекистан.

147. Все оборудования речевой связи, включая телефоны, должны быть подключены к многоканальному магнитофону, оснащенный устройством регистрации времени записи.

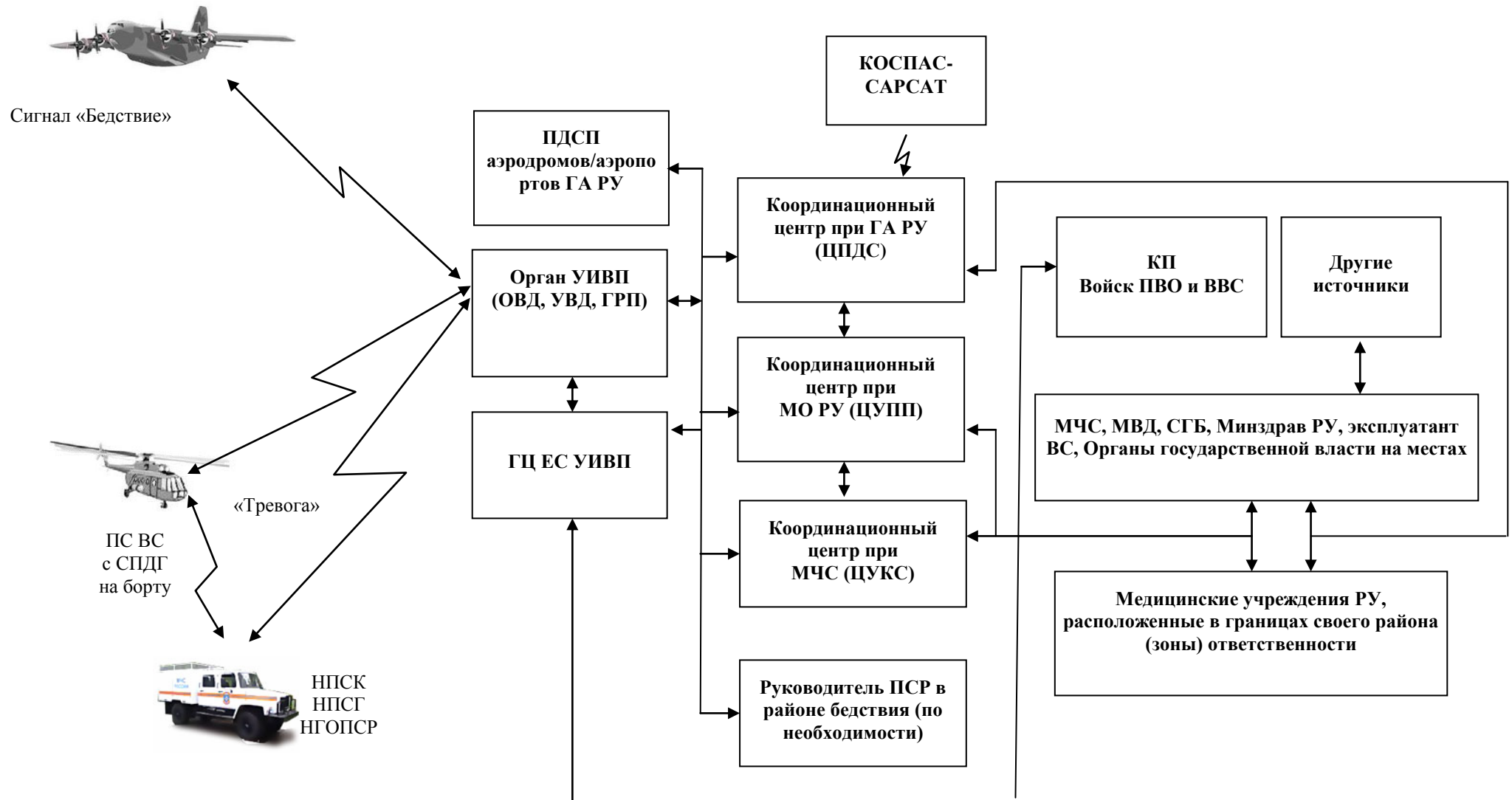
Приложение № 1
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

СХЕМА
обмена информацией между КЦПС и ВКЦПС ЕАПСС РУ



Приложение № 2
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

СХЕМА
взаимодействия (по связи) ЕАПСС РУ при организации поиска и спасения,
а также управления при проведении ПСР



Приложение № 3
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

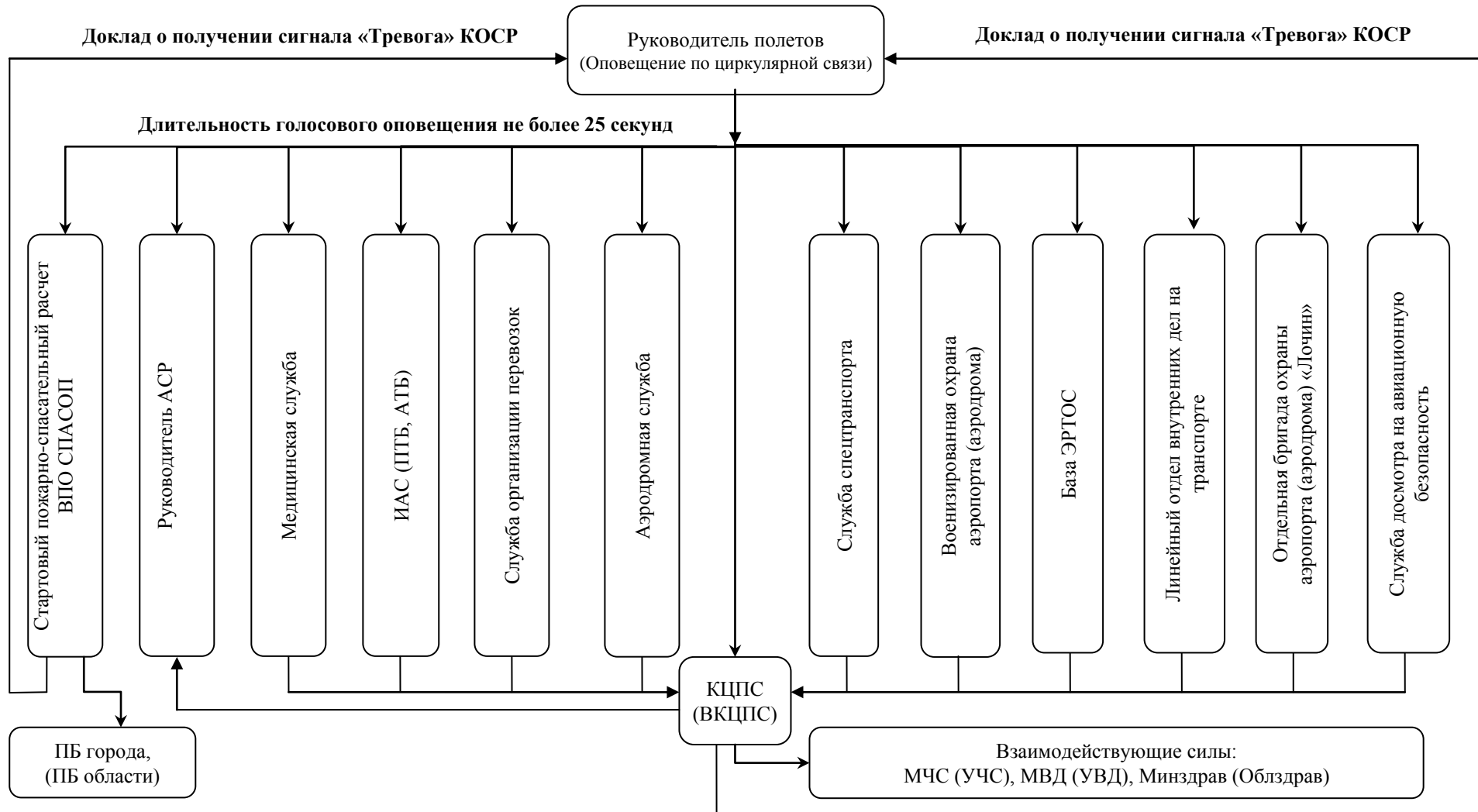
СХЕМА
оповещения Координационного совета
ЕАПСС Республики Узбекистан о бедствии ВС



Приложение № 4
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

СХЕМА

**голосового оповещения расчетов команды по обеспечению спасательных работ аэропорта (аэродрома)
гражданской авиации Республики Узбекистан, сил и средств взаимодействующих организаций**



**ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
в аварийной обстановке на борту воздушного судна**

**Глава 1. Подготовка пассажиров воздушного судна на случай
возникновения аварийной ситуации на борту**

1. Для организации своевременной эвакуации пассажиров из ВС, а также для предотвращения возникновения паники среди пассажиров при возникновении аварийной ситуации, на борту воздушного судна в обязательном порядке должен быть проведен инструктаж по правилам использования бортового аварийно – спасательного оборудования и действиям пассажиров при возникновении аварийной ситуации на борту, **до выруливания воздушного судна с места стоянки для выполнения полёта!!!**

2. На борту воздушного судна (в пассажирских салонах) должны быть «Инструкция по безопасности» пассажирам на случай возникновения аварийной ситуации в полете.

3. За организацию и проведение с пассажирами ВС ГА РУ предполетного инструктажа по использованию бортового аварийно – спасательного оборудования и по действиям пассажиров при возникновении аварийной ситуации на борту ВС несут ответственность при полетах:

- а) с бригадой бортпроводников на борту ВС – Бригадир бортпроводников;
- б) без бригады бортпроводников на борту ВС – Командир воздушного судна.

Глава 2. Действия экипажа воздушного судна перед вынужденной посадкой.

4. Если воздушному судну, находящемуся в полете, угрожает бедствие, то командир воздушного судна (далее - КВС) обязан в первую очередь принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей, находящихся на борту воздушного судна.

При возникновении аварийной ситуации экипаж ВС обязан передать сообщение о бедствии (включить сигнал «Бедствие»).

5. Принимая решение о вынужденной посадке, КВС должен оценить:
возможность использования ближайшего аэродрома любой принадлежности;
возможность выбора площадки вне аэродрома, удобной для посадки и последующих действий;

возможность осуществления посадки в ближайшем месте, с использованием благоприятных факторов.

6. Приняв решение о вынужденной посадке вне аэродрома, КВС предупреждает об этом диспетчера ОВД (УВД), всех членов экипажа и информирует пассажиров, штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местонахождение, направление ветра, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над морем – направление и расстояние до берега.

7. Выбор площадки для вынужденной посадки на сушу по возможности осуществляется с учетом расстояния до ближайшего аэродрома, независимо от ведомственной принадлежности, населенных пунктов, рельефа местности и транспортных коммуникаций.

8. При посадке на лес, предпочтение отдается низкорослой густой растительности.

9. При посадке на болото, площадкам покрытым кустарником или камышом.

10. Перед вынужденной, посадкой КВС отдает необходимые распоряжения бортпроводникам (членам экипажа) и пассажирам о подготовке к вынужденной посадке и действует в соответствии с РЛЭ ВС и другими документами, регламентирующими работу экипажа по выполнению полета.

ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
воздушного судна после выполнения вынужденной посадки.
Рекомендации по выживанию

Глава 1. Действия экипажа после вынужденной посадки
вне аэродрома (на сушу)

Экипаж воздушного судна, совершивший вынужденную посадку вне аэродрома на сушу должен:

- провести экстренную эвакуацию пассажиров из воздушного судна;
- обеспечить выживаемость пассажиров и членов экипажа на месте происшествия или при выходе с места происшествия.

Для обеспечения быстрой эвакуации пассажиров из ВС все выходы распределяются между членами экипажа, согласно аварийному расписанию. Эвакуация производится при помощи бортовых средств (надувные трапы, матерчатые желоба, спасательные канаты и др.).

Экипаж покидает воздушное судно последним, убедившись, что все пассажиры эвакуированы.

В случаях, когда вынужденная посадка вне аэродрома произведена благополучно и отсутствуют признаки пожара на ВС, а эвакуация пассажиров нецелесообразна (низкая температура воздуха, открытая местность или другие обстоятельства) КВС может принять решение об отказе от эвакуации пассажиров и экипажа из ВС для создания более благоприятных условий для людей до принятия решения о дальнейших действиях.

При покидании воздушного судна экипаж по возможности забирает с собой аварийную радиостанцию, медикаменты, продукты, групповые и индивидуальные аварийно-спасательные средства.

После эвакуации пассажиров из воздушного судна экипаж обязан:

- оказать первую необходимую медицинскую помощь пострадавшим;
- покинуть место происшествия, если оно угрожает безопасности людей;
- определить или уточнить свое местонахождение;
- принять меры к передаче сообщения о бедствии и установления связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом;
- осмотреть воздушное судно и принять меры к ликвидации пожара;
- принять меры к спасанию багажа и ценного оборудования на воздушном судне;
- организовать наблюдение за воздухом и привести в готовность все средства сигнализации;

оценить обстановку и принять решение о дальнейших действиях.

Принимая решение о дальнейших действиях, экипаж должен учитывать:

- фактическую погоду в районе происшествия;
- рельеф местности и расстояние до ближайших населенных пунктов, наличие проездных дорог, водоемов, а также естественных мест укрытия;
- состояние пострадавших и наличие эвакуационных средств;
- наличие светлого времени.

Решение оставаться на месте или уходить с места авиационного происшествия принимает КВС.

Оставаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:
сигналы бедствия при сообщении о бедствии переданы экипажем с воздуха, либо после приземления (независимо от того, получено или нет подтверждение о приеме сигнала или сообщения);

местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднодоступна (горы, лес, глубокий снег и др...);

направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;

часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их эвакуации недостаточно;

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

Приняв решение оставаться на месте, КВС обязан:

установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью для обеспечения своевременной подачи сигналов поисковым экипажам и наземным группам;

произвести разведку близлежащей местности для изыскания площадки, пригодной для посадки поискового воздушного судна;

организовать уход за ранеными и больными;

взять на учет имевшееся имущество, снаряжение, запас продуктов и воды, определить их расходование;

организовать сооружение убежищ для людей;

исходя из местных условий, организовать добычу пищи и воды;

провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевание и отравления.

Уходить с места происшествия рекомендуется в случаях:

когда местность хорошо изучена и существует реальная возможность за оставшиеся часы светлого времени достичь населенного пункта или проезжей дороги;

люди способны передвигаться и транспортировать раненых;

когда через трое суток пребывания на месте происшествия, пострадавшие не получили помощи, и не установлена связь.

Угроза для жизни или густая растительность в местах посадки не всегда определяют необходимость ухода с места происшествия. В случае, когда место посадки не обеспечивает сохранение жизни (трясина, болото, возможные обвалы, пожар в лесу и т.д.) необходимо переместиться в безопасное место, а при наличии густой растительности, не позволяющей поисковым силам и средствам обнаружить потерпевших бедствие, найти открытый участок или расчистить его имеющимися бортовыми и подручными средствами.

Перемещение с целью улучшения местоположения, нельзя расценивать, как уход с места происшествия. Всегда, когда есть поблизости лес, а летом - вода, необходимо использовать их или другие естественные условия или укрытия для разбивки лагеря.

Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки КВС (член экипажа) обязан:

определить маршрут движения;

отобрать имеющиеся в наличии имущество и снаряжение необходимое для обеспечения автономного существования в условиях безлюдной местности;

подготовить раненых и больных к транспортировке или самостоятельному передвижению;

организовать сбор имеющихся у пассажиров и экипажа продуктов и воды, установить суточную норму питания и потребления воды, из расчета на максимальное количество дней перехода;

оставить на месте происшествия сведения о маршруте движения и состоянии здоровья людей. Обозначить направление движения (выложить стрелку);

предусмотреть применение визуальных знаков и сигналов для поисково-спасательных самолетов (вертолетов) во время движения по намеченному маршруту следования.

Глава 2. Действия экипажа воздушного судна при вынужденной посадке на воду

Решение о вынужденной посадке на воду принимает КВС. Успешное осуществление вынужденной посадки на воду зависит от следующих факторов:

- состояния водной поверхности и силе ветра;
- типа воздушного судна;
- специальной подготовки членов экипажа;
- информированности пассажиров о порядке покидания воздушного судна.

Приняв решение о вынужденной посадке на воду, КВС предупреждает об этом диспетчера ОВД (УВД), всех членов экипажа и через бортпроводников - пассажиров, действуя согласно РЛЭ ВС.

Штурман или второй пилот, обязаны сообщить членам экипажа и пассажирам, направление и расстояние до берега, или ближайшего корабля. По возможности место предполагаемой посадки сообщить диспетчеру ОВД (УВД).

- Перед вынужденной посадкой КВС подает следующие команды:
 - приготовить для использования индивидуальные и групповые плавсредства;
 - надеть каждому пассажиру и члену экипажа спасательный жилет, но, не наполняя его внутри воздушного судна;
 - пристегнуть привязные ремни.

Члены экипажа обязаны действовать в соответствии с требованиями РЛЭ ВС.

Всю подготовку пассажиров к вынужденной посадке на воду осуществляют бригада бортпроводников (выделенные члены экипажа) в соответствии с указанием КВС.

Эвакуацию пассажиров на воду производить только после полной остановки воздушного судна, в следующей последовательности;

- открыть двери и люки, исключая попадание воды внутрь ВС, опустить на воду групповые плавсредства;

переправить на плавсредства, в первую очередь раненых, детей, пожилых, затем остальных пассажиров и экипаж, одновременно захватив с собой имевшиеся запасы пищи, воды, медикаментов, снаряжение, теплую одежду и другие необходимые предметы (аварийную радиостанцию, средства сигнализации и т.д.);

- отплыть на безопасное расстояние от воздушного судна (не менее 100 м, пока оно не стало погружаться в воду;

собрать плоты ближе друг к другу и связать их (по три плота вместе) фалами длиной 12-15 м.

После перехода на плавсредства КВС обязан:

- проверить количество пассажиров и членов экипажа, и если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;

по возможности уточнить свое местонахождение и отметить на карте место погружения воздушного судна;

подготовить к работе аварийные средства сигнализации, аварийные радиосредства и приступить к подаче сигналов;

организовать оказание медицинской помощи пострадавшим;

учесть запасы воды, продуктов и установить суточную норму их расходования;

установить круглосуточное дежурство для наблюдения за водным и воздушным пространством и за состоянием плавсредств;

при появлении воздушных судов, кораблей в зоне терпящих бедствие всеми доступными средствами связи и сигнализации обозначить себя.

Глава 3. Рекомендации по выживанию

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.

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 умение преодолевать связанные с этим стрессовые состояния.

С первого дня пребывания пассажиров и экипажа на месте авиационного происшествия, в безлюдной местности, следует приступить к сооружению 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 на состояние, норму расходования воды и пищи, оказать помощь раненым и больным, организовать уход за ними.

Построив убежище, необходимо расвести костер. Костер - это тепло, горячая пища, сухая одежда и средство сигнализации. Топливом для костра могут быть спиленные или срубленные деревья, хворост, карликовые деревья, торфяной дерн, жир тюленей или белого медведя, тряпки, куски резины и прочие горючие материалы. Для разведения костра следует выбирать защищенное от ветра место, однако необходимо помнить, опасность возникновения лесных пожаров от небрежного обращения с огнем. При использовании бензина, керосина или масла необходимо помнить, что лить горючую жидкость в огонь запрещается.

При покидании стоянки необходимо тщательно загасить костер, собрать в кучу тлеющие угли и залить их водой или забросать землей.

Глава 4. Рекомендации по водоснабжению

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

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

В Арктике для питья можно использовать воду из озер, рек, ручьев и снежниц, (можно пить сырой). В холодное время года для получения воды можно использовать старый многолетний лед (имеющий голубой оттенок) или снег на плотных сугробах.

Примечание: Молодой морской лед зеленого цвета не пригоден для употребления.

При употреблении воды добытой из местных источников следует учитывать следующее:

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

вода из стоячих водоемов (прудов, болот, озер) и заброшенных колодцев требует предварительного кипячения или обезвреживания (для обработки 0,5 - 0,7 л. воды необходимо 1-2 таблетки пентоцида).

Обеззараженная вода пригодна для питья через 30 - 40 минут после растворения таблеток.

В условиях автономного плавания на море морскую воду пить категорически запрещается. Пополнять запасы пресной воды можно за счет сбора росы и жидкости выдавливаемой из морских рыб. При наличии опреснителя в комплектах НАЗ, можно получить 3,5 литра опресненной воды при использовании одного комплекта опреснителя. Опреснителями пользуйтесь только в том случае, когда добыть воду нельзя другими способами.

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 укрытие от солнца и находиться в тени, не снимая одежды;
- ограничить суточную норму потребления воды до 500 – 600 мл, воду пить небольшими порциями (по 50 - 60 мл) долго задерживая ее во рту.

Примечание. Воду, непригодную для употребления, следует использовать для смачивания одежды.

При распределении запасов воды следует учитывать, что в ней в большей степени нуждаются раненые, обожженные и больные люди, нежели здоровые.

Глава 5. Обеспечение пищей

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

Имеющиеся запасы продовольствия держать как неприкосновенный запас, расходуя в первую очередь добытую пищу. Для адаптации организма к новым условиям необходимо, в первые сутки воздержаться от приема пищи и воды.

Мясо всех животных: млекопитающих, птиц, пресмыкающихся (кроме жаб), крупных насекомых, всех пресноводных и большинства морских рыб, а также моллюсков съедобно.

Множество видов дикорастущих растений, встречающихся в различных климато-географических районах пригодны в пищу. Используйте свои знания по охоте, рыбной ловле, сбору дикорастущих съедобных растений.

Не рекомендуется употреблять в пищу:

- косточки и семена плодов;
- луковицы не обладающие характерным запахом лука или чеснока;
- растения, выделяющие на изломе млечный сок, если нет твердой уверенности, что оно съедобно;
- грибы издающие неприятный, запах;
- печень, икру, молоки, а также мясо рыб с неприятным запахом и бледными скользкими жабрами.

Примечание: Признаком несъедобности рыб является также необычная форма их тела, твердая окостенелая кожа, покрытая шипами и твердыми пластинками, форма рта напоминает клюв попугая, небольшие жаберные щели, небольшие брюшные плавники, которые иногда отсутствуют совсем.

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

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.

Глава 6. Меры по обеспечению безопасности в период автономного существования

При строительстве убежищ необходимо экономить физические силы, ограничив размер жилища и обеспечение его ветроводонепроницаемость (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.).

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 самолета, судов, земли, косяков рыбы, стаи птиц и т.д. Продолжительность вахты не должна превышать 2 - х часов.

С целью сохранения здоровья людей необходимо:

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

если очень жарко - покрыть 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.

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

Чтобы предотвратить нападение акул, необходимо:

при нахождении на воде не снимать одежды особенно обувь,

постараться 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, если вблизи появились акулы, не выбрасывайте за борт остатки пищи и бытовой мусор.

Глава 7. Оказание первой необходимой медицинской помощи

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

Приложение № 7
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

**Основные характеристики, определяющие эффективность
поисково-спасательных воздушных судов**

Глава 1. Основные характеристики

1. Воздушные суда, привлекаемые к поисково-спасательным работам, должны быть оборудованы поисковой радиотехнической аппаратурой АРК-У2, АРК-УД и другими радиотехническими средствами.

2. Для выполнения поисково-спасательных работ самолеты должны иметь устройства для сбрасывания грузов на парашютах, а вертолеты – оборудование для подъема пострадавших людей с воды и суши в режиме висения.

3. Основными характеристиками, определяющими эффективность ВС являются:

ширина полосы обследования ΔL ;

поисковая производительность N ;

максимальная площадь обследования $S_{\text{обсл. max}}$. Ширина полосы обследования определяется дальностью действия D поисковой аппаратуры по сигналам радиомаяков или аварийных радиостанций и коэффициентом K , учитывающим перекрытия соседних полос обследования, который зависит от точности самолетовождения. Ширина полосы обследования вычисляется по формуле $\Delta L = 2DK$, где K можно приближенно принять равным 0,75.

Под поисковой производительностью самолетов и вертолетов понимается площадь суши или водной поверхности, которую самолет (вертолет) может обследовать с помощью поисковых радиотехнических средств в течение 1 часа.

Поисковая производительность определяется по формуле $N = \Delta L V$, где V – истинная скорость горизонтального полета.

Максимальная площадь обследования определяется по формуле $S_{\text{обсл. max}} = N t_{\text{max}}$, где t_{max} – максимальная продолжительность горизонтального полета самолета (вертолета).

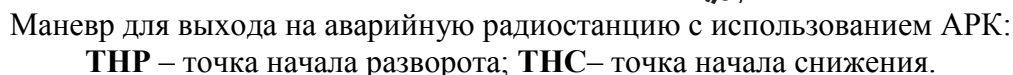
Площадь обследования определяется по формуле $S_{\text{обсл}} = N t_{\text{обсл}} = N(t_{\text{max}} - t) = N(t_{\text{max}} - 2RV)$, где $t_{\text{обсл}}$ – время обследования; t – время, потребное на полет самолета (вертолета) от аэродрома до района поиска и обратно; R – дальность полета до района поиска.

Зная площадь района поиска $S_{\text{поиска}}$ и определив площадь обследования одним самолетом, можно рассчитывать необходимый наряд самолетов n для обследования всего района поиска данным типом самолета за минимальный срок: $n = S_{\text{поиска}} / S_{\text{обсл.}}$

Глава 2. Порядок проведения поиска потерпевших бедствие

**§ 1. Порядок выполнения радиотехнического
поиска потерпевших бедствие**

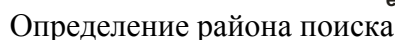
4. Поиск экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, самолетами (вертолетами), оборудованными УКВ радиопеленгационной аппаратурой, является основным методом поиска.



6. После пролета аварийной радиостанции (радиомаяка), что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180° , экипаж выполняет маневр с расчетом повторного выхода на нее на высоте полета, обеспечивающей визуальное обнаружение пострадавших.

Снижение с заданной высоты осуществляется с разрешения руководителя полетов.

7. В общем виде, когда нет дополнительных сведений, район поиска может быть определен следующим образом:



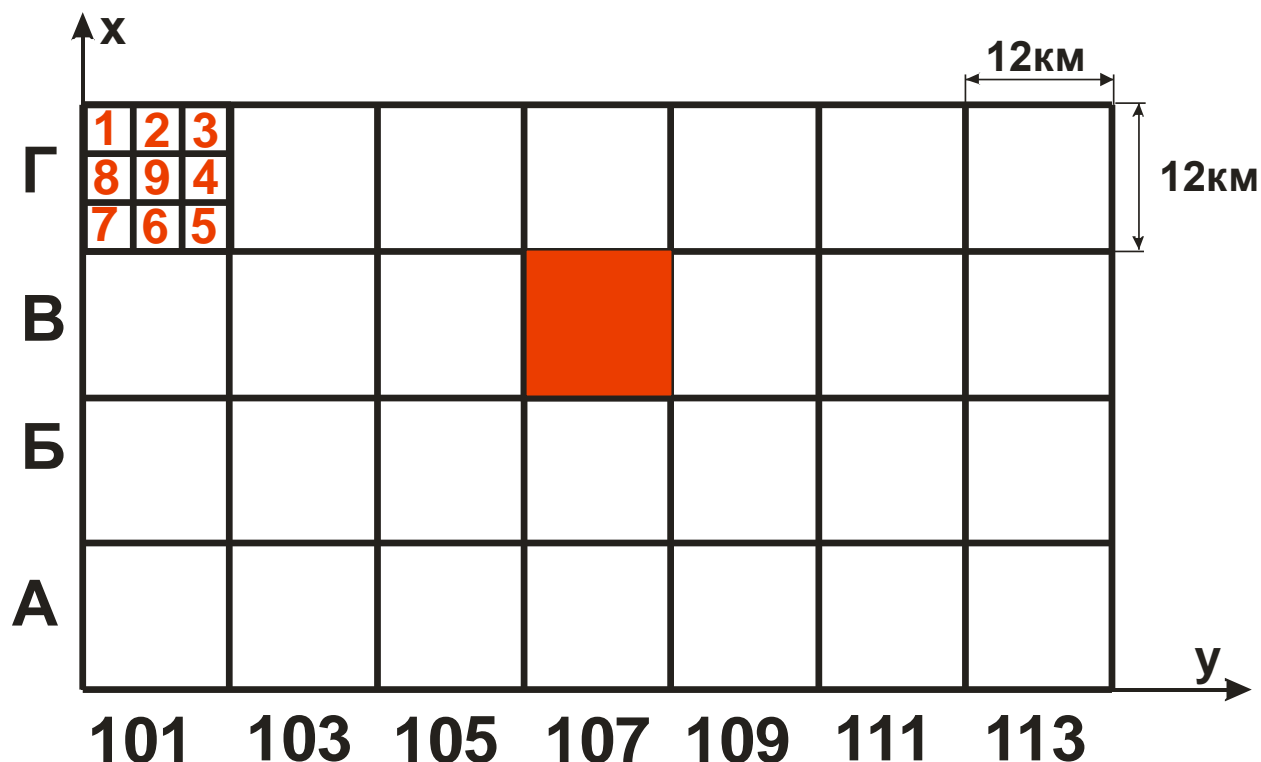
вдоль участка маршрута (**AB**) в масштабе карты наносится полоса шириной $+r$, равной значению погрешностей определения места воздушного судна при пролете точки **A** (полоса **a, f, q, b**);

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

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

9. Карта (склейка) масштаба 1:200 000 разбита на большие квадраты районов поиска. Каждый большой квадрат карты имеет размеры 6х6см, что соответствует на местности 12х12 км, с общей площадью поиска 144 км². Для более детального обследования района поиска большой квадрат делится на девять малых квадратов, которые имеют размер 2х2 см, что соответствует на местности 4х4 км, по типу «улитка», с одного до девяти.

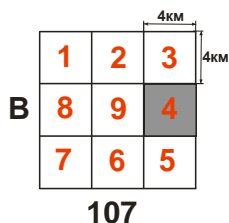
Пример: Большой квадрат района поиска имеет координатную сетку с оцифровкой по оси Х, обозначенную буквами в алфавитном порядке А, Б, В, Г и т.д., по оси У обозначенную нечетными цифрами 101, 103, 105, 107 и т.д.



Выделенный большой квадрат имеет координаты: В-107

10. Для более детального обследования и определения координат объекта поиска большой квадрат делится на 9 (девять) малых квадратов. Малый квадрат имеет оцифровку от 1 до 9 по типу «Улитка».

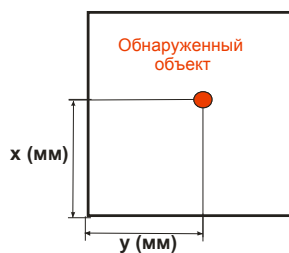
Пример:



Выделенный малый квадрат имеет координаты: В-107-4

11. Малый квадрат карты масштаба 1:200 000 имеет размеры 2х2 см, что соответствует на местности 4х4 км. Для точного определения координат объекта поиска летчик-штурман вертолета, штурман самолета определяет расстояние по оси Х и по оси У до объекта в мм.

Пример:



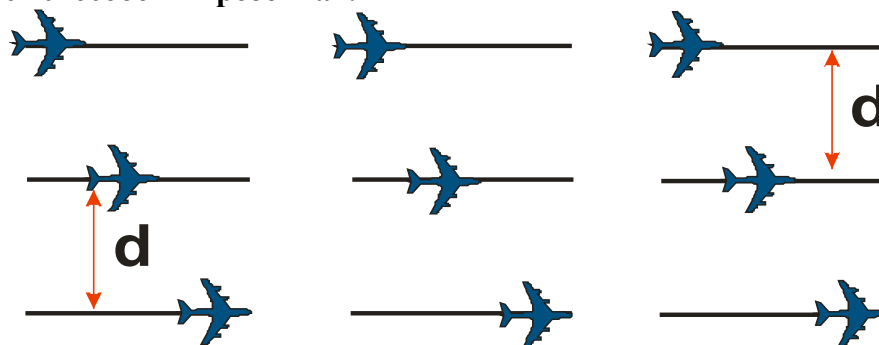
**Объект поиска для карты масштаба 1:200 000 имеет координаты:
В-107-4-12х14 мм, что соответствует на местности В-107-4-2400х2800 м.**

Далее после обнаружения и нанесения на карту объекта поиска, с карты масштаба 1:200 000 снимаются прямоугольные и географические координаты объекта.

§ 4. Способы поиска экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие

12. Если в результате сплошного обследования района поиска с помощью радиотехнических средств потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, с разрешения руководителя ПСР производится визуальный поиск, который может осуществляться следующими способами:

а) поиск способом «Гребенка»:

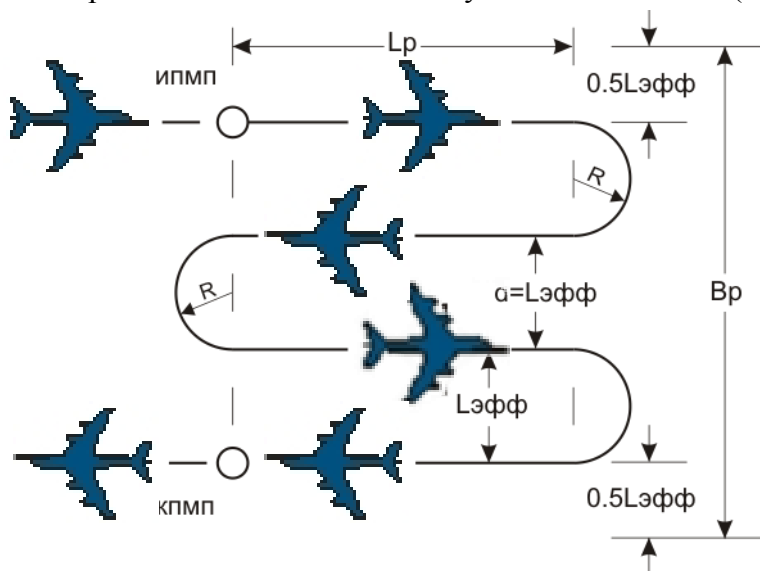


данный способ применяется в целях просмотра большей площади в минимальное время и при наличии достаточного количества ПС ВС. Этот способ заключается в одновременном обследовании района поиска группой ВС, путем совместного полета по параллельным прямолинейным маршрутам, на интервалах, составляющих 75% визуальной видимости или дальности действия поисковой аппаратуры;

способ «Гребенка» применяется, как правила при организации поиска на больших удалениях от места базирования поисковых воздушных судов.

б) поиск способом «Параллельное галсирование»:

поиск этим способом применяется при недостаточном количестве имеющихся ПС ВС и для обследования значительной площади. При этом способе район поиска может быть разделен на нескольких участков поиска (полос), которые просматриваются



одновременно несколькими одиночными воздушными судами или последовательно одним. Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения потерпевшего бедствие воздушного судна. Расстояние между галсами (при обеспечении 25% перекрытии) устанавливается такими же, как и интервал между

самолетами.

B_p – ширина района поиска

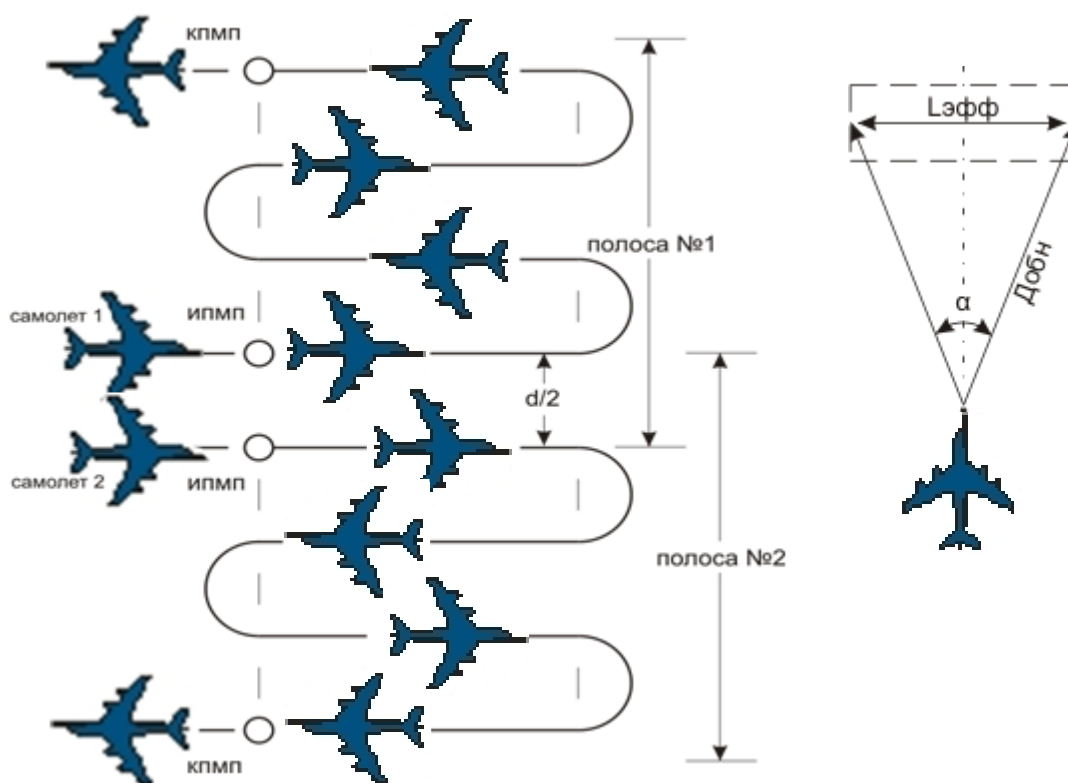
L_p – длина района поиска

Расчет дальности эффективного обнаружения объекта:

$$L_{эфф} = 2 \text{Добн} \frac{\sin \alpha}{2}$$

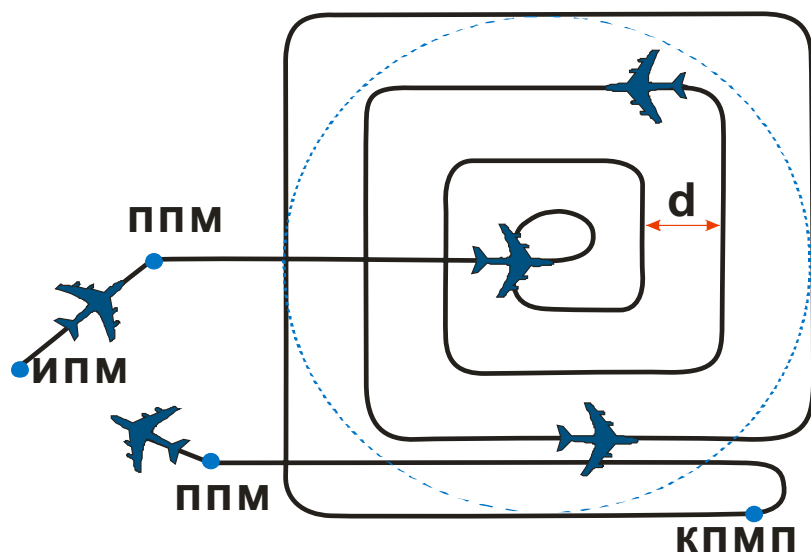
расчет потребного угла крена:

$$\operatorname{tg} \gamma = \frac{V^2}{5} \cdot L_{эфф}$$



в) поиск способом «**Расширяющийся квадрат**»:

данный способ применяется как правило при наличии данных о месте бедствия воздушного судна. Поиск состоит в обследовании одиночным самолетом района поиска



вокруг известной точки, в которой предполагается нахождение потерпевшего бедствие экипажа ВС. Расстояние между соседними параллельными участками маршрута должно гарантировать сплошной просмотр местности;

рекомендуемое расстояние между галсами при поиске:

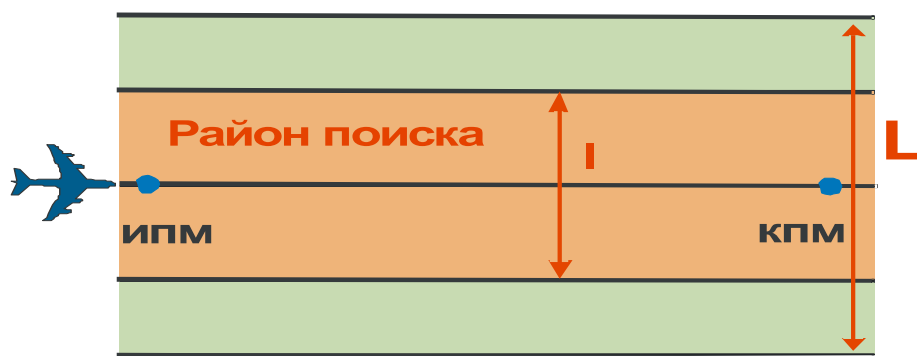
в лесу – 1 км; в густом лесу – 0.5 км;

открытая местность – 2 км.

Длина галсов должна быть не более 10÷20 км.

г) поиск способом «Заданный маршрут»:

поиск способом «Заданный маршрут» выполняется по ЛЗП, проходящей вдоль участка маршрута ВС, потерпевшего бедствие. Способ применяется в случаях, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0.5÷0.7 дальности действия поисковых аппаратов на заданной высоте полета.



I – ширина района поиска;

L – ширина полосы захвата (обследования)

Приложение № 8
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

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

Объект наблюдения	Время года суток	Высота полета м / футы	Дальность обнаружения км / м.мили
Один человек (группа людей)	Зимой	200 / 660	1,6-1,8 / 0,86-0,97
	Летом	200 / 660	1,0-1,4/ 0,54-0,75
Самолет (вертолет)	Зимой и летом	200 / 660	2,0-4,0 / 1,08-2,16
Костер	Ночью	300 / 1000	8,0-12,0/ 4,32-6,48
Мигающий карманный фонарик	Ночью	300 / 1000	2,0-4,0/ 1,08-2,16

Приложение № 9
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

ТАБЛИЦЫ
визуальных знаков и сигналов, средства визуальной сигнализации

**I. Визуальные знаки и сигналы, передаваемые потерпевшими бедствие, а также поисковыми
ВС при бедствии воздушных судов на территории Республики Узбекистан**

Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие ВС		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного ВС	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями ВС	с помощью ракет
Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека (рис. 1а)	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека (рис. 1б)	-	-
Нуждаемся в продовольствии, воде, теплом обмундировании	Фигура сидящего человека (рис. 2а)	Купол парашюта сложен треугольником (рис. 2б)	-	-
Покажите, в каком направлении идти	Фигура человека с руками, поднятыми вверх и несколько разведенными в стороны (рис. 3а)	Купол парашюта вытянут в длину (рис. 3б)	-	-
Здесь можно произвести посадку	Фигура человека, присевшего на корточки с вытянутыми руками (рис. 4а)	Купол парашюта сложен квадратом (рис. 4б)	-	-
Приземляйтесь в указанном направлении	Фигура стоящего человека с вытянутыми вперед руками в направлении захода на посадку (рис. 5а)	Купол парашюта сложен в виде посадочного «Т» (рис. 5б)	-	-

Значение знака или сигнала	Знак или сигнал, подаваемый членом экипажа потерпевшего бедствие ВС		Знак или сигнал, подаваемый экипажем поисково-спасательного ВС	
	с помощью фигуры человека	с помощью парашюта	эволюциями ВС	с помощью ракет
Здесь садиться нельзя	Фигура человека с поднятыми и сложенными крестообразно руками (рис. 6а)	Купол парашюта сложен в виде креста (рис. 6б)	-	-
Вас вижу	-	-	Вираж в горизонтальной плоскости (круг над обнаруженными людьми)	Зеленая ракета
Ожидайте помощи на месте, за вами прибудет самолет (вертолет)	-	-	Полет в горизонтальной плоскости восьмеркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении	-	-	Полет самолета над потерпевшими бедствие в направлении курса движения	Желтая 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 зеленые ракеты



а



б

1. Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие:

а – Фигура лежащего человека; **б** – Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека.



а



б

2. Нуждаемся в продовольствии, воде, теплом обмундировании:

а – Фигура сидящего человека; **б** – Купол парашюта сложен треугольником.



а



б

3. Покажите, в каком направлении идти:

а – Фигура человека с руками, поднятыми вверх и несколько разведенными в стороны;
б – Купол парашюта вытянут в длину.



а

б

4. Здесь можно произвести посадку:

а – Фигура человека, присевшего на корточки с вытянутыми руками;

б – Купол парашюта сложен квадратом.



а

б

5. Приземляйтесь в указанном направлении:

а – Фигура стоящего человека с вытянутыми вперед руками в направлении захода на посадку; **б** – Купол парашюта сложен в виде посадочного «Т».



а

б


6. Здесь садиться нельзя:

а – Фигура человека с поднятыми и сложенными крестообразно руками;

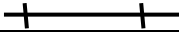
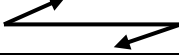

б – Купол парашюта сложен в виде креста.

II. Визуальные международные знаки, применяемые при проведении поиска и спасания

Сигналы, подаваемые потерпевшими бедствие

Значение сигнала	Сигнал
Требуется помощь	V
Требуется медицинская помощь	X
Требуется ремонт	W
Требуется топливо и масло	L
Нужны пища и вода	F
Все в порядке	LL
Нет или отрицательно	N
Да или положительно	Y
Двигаемся в этом направлении	

Сигналы, подаваемые НПСК, НПСГ и НГОПСР

Значение сигнала	Сигнал
Операции закончены.	LLL
Мы нашли всех людей.	L L
Мы нашли только нескольких человек.	
Мы не в состоянии продолжать. Возвращаемся на базу.	XX
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении.	
Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении.	
Ничего не обнаружили. Продолжаем поиски.	NN

Примечания:

1. Размер знаков должен быть не менее 2,5 м и их следует делать в максимальной степени заметными.

2. Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли может быть осуществлено путем утрамбовывания почвы, окраской поверхности маслом, уранином и т.п.

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

4. Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажу воздушного судна, то он обязан подать следующие сигналы:

при дневном свете – покачивание крыльями воздушного судна;

при наступлении темноты – включение и выключение дважды посадочных фар;

если ВС ими не оборудовано, включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

5. Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.

III. 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 и дневного действия (ПСНД) может применяться в любое время суток. Он состоит из двух частей, из которых одна горит огнем красного цвета, а другая – с выделением оранжевого дыма. Время горения каждой части составляет 30 сек. Дальность видимости огня ночью и дыма днем достигает: с высоты 500 м/1600 фут – 25-30 км/13,5-16,2 м.мили ночью и 8-10 км/4,32-5,4 м.мили днем, над водной поверхностью с корабля – 20 км/10,8 м.мили ночью и 6 км/3,24 м.мили днем.

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

У ПСНД на крышке ночной части патрона имеется выемка. Зажженный патрон держать в вытянутой руке по ветру под углом 15-75°. Во избежание повреждения плавсредств искрами, патрон необходимо держать над водой.

Патрон красного цвета РПСП-40К служит для подачи сигналов в дневное и ночное время. Правила пользования сигнальным патроном приведены на патроне.

Сигнальный патрон красного цвета с приспособлением для отстрела предназначен для подачи сигналов поисковым самолетам и вертолетам в целях обнаружения местоположения экипажа, терпящего бедствие. Приспособление для отстрела представляет собой металлический стержень в виде авторучки, на одном конце которого имеется резьбовое отверстие для навинчивания сигнальных патронов. В корпусе приспособления смонтированы боевая пружина с ударником и приспособление для взведения.

Приспособление для отстрела и сигнальные патроны укладываются в коробку или чехол.

Сигнальное зеркало предназначено для подачи светового сигнала отраженными солнечными лучами (в виде солнечного зайчика). Зеркало изготовлено из стали с полированной плоской поверхностью. Дальность обнаружения «зайчика», поданного зеркалом из комплекта НАЗ, достигает 14 км/7,56 м.мили, из комплекта группового плота – 37 км/19,98 м.мили.

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

Сигнальный краситель – порошок, который при попадании в воду образует днем большое желто-зеленое, а ночью ярко-зеленое флюоресцирующее пятно, хорошо видимое с воздуха. С помощью его можно окрашивать также снег, для чего порошок необходимо распылить на снегу.

Приложение № 10
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

ТРЕБОВАНИЯ
по оборудованию помещения для экипажа дежурного ПС ВС
и спасательной парашютно-десантной группы

Глава 1. Общие положения

Помещение для размещения экипажа дежурного ПС ВС и спасателей СПДГ (СГ) должно быть расположено в непосредственной близости от места стоянки дежурного ПС ВС.

Для размещения экипажа ПС ВС и спасателей СПДГ, несущего дежурство по ПАСОП, целесообразно предусмотреть следующие помещения:

класс для экипажа дежурного ПС ВС и спасателей СПДГ;

спальные помещения;

комната отдыха;

В классе для экипажа дежурного ПС ВС и спасателей СПДГ должны быть:

Телефонная и громкоговорящая связь с КП (КДП) аэродрома;

инструкция по противопожарной безопасности;

инструкция экипажу дежурного ПС ВС;

планшет дислокации ПСС и С в районе ответственности;

таблица фактической погоды;

схема связи управления и взаимодействия при проведении ПСР в районе ответственности аэродрома;

таблица международных знаков, применяемых при проведении поиска и спасения;

таблицы наивыгоднейших высот полета при радиотехническом и визуальном поиске, а также дальностей визуального обнаружения людей, ВС на местности;

наглядные пособия «Организация ПАСОП в авиации».

В специально отведенном месте должна храниться необходимая документация:

«Правила выполнения поисково-спасательных и аварийных работ ЕАПСС РУ»,
«Наставление по авиационной поисково-спасательной и парашютно-десантной службе»;

Руководство (инструкция) по летной эксплуатации экипажу данного типа ВС;

карты масштаба 1 : 200 000 - района ответственности;

полетная документация;

книга приема и сдачи дежурства, документации и имущества;

другие необходимые документы по решению командира части, командира летного подразделения.

Спальные помещения оборудуются в зависимости от конкретных условий дислокации и должны обеспечивать высокую степень готовности и нормальный отдых личного состава.

Питание экипажа ПС ВС, задействованного на дежурство по ПАСОП, должно быть организовано на аэродроме, в помещении дежурного экипажа или в другом месте, определенном командиром части (командиром летного подразделения), обеспечивающем получение команды на вылет и взлет в установленные сроки.

Рацион питания экипажей ПС ВС ГА РУ определяется временем нахождения на дежурстве, согласно «Инструкции по организации обеспечения бортовым и наземным питанием членов экипажей ВС АО «Uzbekistan airways» (НАК «Ўзбекистон хаво йўллари») или других нормативных документов определяющих рацион питания членов экипажей ПС ВС ГА РУ.

В комнате отдыха необходимо иметь: мягкую мебель, телевизор, холодильник, кондиционер, телефонную связь, настольные игры, периодическую печать.

Размещение помещений и их оборудование должны обеспечить выполнение задач по ПАСОП в установленные сроки.

Кроме того, на здании должен быть установлен щит с противопожарным имуществом, а в помещении должны быть огнетушители.

Глава 2. Нормативы времени приведения в действие поисково-спасательных сил и средств ЕАПСС РУ

1. Степени готовности поисково-спасательных сил и средств (далее ПСС и С) ЕАПСС РУ устанавливаются:

а) для авиации Министерства обороны Республики Узбекистан – «Готовность № 1», «Готовность № 2» и «Готовность № 3»;

б) для гражданской авиации Республики Узбекистан:

«Тревога», «Готовность» а также для поисково-спасательных воздушных судов и наземных групп по обеспечению поисково-спасательных работ «Готовность № 3»;

в) для ПСС и С Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан степень готовности определяется внутренними нормативными документами Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан.

2. В зависимости от времени приведения в готовность ПСС и С авиации РУ, степень готовности разделяется на три вида, с момента получения команды на вылет/выход (выезд):

а) «Готовность №1» и «Готовность №2» используется только для авиации Министерства обороны Республики Узбекистан и регламентируется внутренними нормативными документами Министерства обороны Республики Узбекистан.

б) **«Готовность №3»:**

ПС ВС, автомобили и другие ПСС и С подготовлены к применению и находятся в установленных местах (аэродромах, стоянках или в гаражах).

экипаж, технический и личный составы СПДГ (СГ), НПСК (НПСГ) и НГОПСР находится на занятиях, работах или отдыхе.

АСИ и С, имущество и снаряжение НПСК (НПСГ) и НГОПСР находится в местах, определяемых командиром части (директором аэропорта (аэродрома));

вылет ПС ВС, а также выезд (выход) НПСК (НПСГ) и НГОПСР – **не позднее чем через 1 час летом** (период ВЛП) и **не позднее чем через 1 час 30 минут зимой** (период ОЗП) **после подачи команды «Готовность №3».**

3. Экипажи ПС ВС, находящиеся на дежурстве по степени «Готовность №3», разрешается использовать для выполнения учебно-тренировочных полетов и производственной деятельности в районе аэродрома при условии соблюдения установленных сроков вылета их на поиск и спасания.

4. **Поисково-спасательные работы** а аэропортах (аэродромах) ГА РУ начинаются с момента подачи сигнала «Готовность №3».

5. **Аварийно-спасательные работы** в аэропортах (аэродромах) ГА РУ начинаются с момента подачи сигнала «Тревога» или «Готовность».

а) При получении сигнала «Тревога» все силы и средства расчетов КОСР аэропорта (аэродрома) ГА РУ приводятся в действие и прибывают к месту авиационного происшествия или в квадрат, указанный при оповещении.

Нормативное время прибытия расчетов КОСР аэропорта (аэродрома) ГА РУ с момента объявления команды «Тревога» в пределах расстояния до торцов каждой ВПП:

стартовый пожарно-спасательный расчет	3 минуты
руководитель АСР	5 минут
медицинский расчет	6 минут
остальные расчеты	10 минут

Время прибытия взаимодействующих сил МЧС (УЧС), МВД (УВД), Минздрава (Облздрава) зависит от расстояния подразделений от аэропорта (аэродрома), но не позднее 20 минут от получения сигнала «Тревога» диспетчером подразделения.

Примечание: сигнал «Тревога» используется только в ГА РУ.

б) Сигнал «**Готовность**» подается тогда, когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается **30 минут и более**.

Все расчеты КОСР аэропорта (аэродрома) ГА РУ готовят необходимые аварийно-спасательные средства, снаряжения и транспорт, но остаются на своих рабочих местах до получения сигнала «Тревога» или «Отбой».

Примечание: сигнал «Готовность» используется только в ГА РУ.

5. Право на подачу команды для объявления сигнала «Тревога», «Готовность» и «Готовность №3» предоставляется:

Руководителю полетов;

Координационному совету ЕАПСС РУ;

Руководителю АСР и ПСР;

Председателю АО «Uzbekistan airports»;

Директору аэропорта (аэродрома);

Представителю Агентства «Узавиация» по надзору за ПАСОП;

Начальнику отдела ПАСОП АО «Uzbekistan airports»;

Начальнику СПАСОП аэропорта (аэродрома).

Приложение № 11
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

Таблица зависимости минимального количественного состава КОСР аэропорта (аэродрома) по тушению пожара на ВС и непосредственно участвующих при организации эвакуации пострадавших из «аварийного ВС» в одной рабочей смене, от категории ВПП аэродрома по УТПЗ

Таблица № 1

Категория ВПП аэродрома по УТПЗ	Общая численность СПСР (человек)	Общая численность нештатных расчетов КОСР (ИАС, АС, СОП, МС)	Всего (не менее)
1	6	6	12
2	6	6	12
3	6	6	12
4	6	6	12
5	10	13	23
6	10	13	23
7	16	17	33
8	16	22	38
9	22	37	59
10	27	48	75

Таблица № 2

Категория ВПП аэродрома по УТПЗ	Численность нештатных расчетов КОСР				Всего (не менее)
	ИАС	АС	СОП	МС	
1	1	1	3	1	6
2	1	1	3	1	6
3	1	1	3	1	6
4	1	1	3	1	6
5	3	2	6	2	13
6	3	2	6	2	13
7	4	2	9	2	17
8	5	2	13	2	22
9	8	5	20	4	37
10	10	7	26	5	48

Таблица распределения обязанностей расчетов КОСР аэропорта (аэродрома) по тушению пожара на ВС и непосредственно участвующих при организации эвакуации пострадавших из «аварийного ВС» а также по оказанию технической консультации спасателям и вентилиция салона «аварийного ВС»

Таблица № 3

Этап работы	Участвующие расчеты
Тушение пожара на ВС, эвакуация людей из «аварийного ВС» и оказание первой необходимой медицинской помощи	Расчеты: СПСР, ИАС, АС, СОП, МС
Оказание технической консультации спасателям и вентилиция салона «аварийного ВС»	Расчет ИАС (АП «UAT», АТБ, ПТБ)

Таблица распределения обязанностей расчетов КОСР аэропорта (аэродрома) по тушению пожара на ВС и непосредственно участвующих при организации эвакуации пострадавших из «аварийного ВС», по минимальному количественному составу в одной рабочей смене

Таблица № 4

Расчеты КОСР	Категория ВПП аэродрома по УТПЗ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Тушение пожара на ВС, эвакуация людей из «аварийного ВС» и оказание первой необходимой медицинской помощи										
СПСР	6	6	6	6	10	10	16	16	22	27
ИАС	-	-	-	-	2	2	3	4	7	8
АС	1	1	1	1	2	2	2	2	5	7
СОП	3	3	3	3	6	6	9	13	20	26
МС	1	1	1	1	2	2	2	2	4	5
Оказание технической консультации спасателям и вентиляция салона «аварийного ВС»										
ИАС	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2

- 1.) СПСР – стартовый пожарно-спасательный расчет;
- 2.) ИАС – инженерно-авиационная служба (АП «UAT», АТБ, ПТБ);
- 3.) СОП – служба организации перевозок;
- 4.) АС – аэродромная служба;
- 5.) МС – медицинская служба.

Примечания:

1. При эвакуации людей из «аварийного ВС» и оказание первой необходимой медицинской помощи, расчеты: ИАС (кроме Руководителя смены), АС и СОП являются «группой усиления» медицинского расчета КОСР и должны действовать согласно распоряжениям Старшего медицинского работника аэропорта (аэродрома). Старший медицинский работник аэропорта (аэродрома) должен действовать согласно распоряжениям Руководителя АСР и «Инструкции о действиях медицинского персонала аэропорта (аэродрома) по оказанию экстренной медицинской помощи пострадавшим при АП и инциденте».

2. Другие расчеты КОСР аэропорта (аэродрома) должны действовать согласно распоряжениям Руководителя АСР или выполнять свои функциональные обязанности.

3. После проведения аварийно-спасательных работ, оказания первой необходимой медицинской помощи и эвакуации пострадавших в лечебные учреждения, расчет ИАС, совместно с расчетом аэродромной службы и расчетом ССТ производят эвакуацию ВС с места АП согласно нормативным документам ИАС по эвакуации ВС с летного поля. При этом в обязательном порядке должно быть сопровождение «аварийного ВС» как минимум одним расчётом СПСР и медицинским работником, имеющего с собой необходимое медицинское имущество, для оказания необходимой медицинской помощи при необходимости, до прибытия основного состава медработников.

Приложение № 12
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

**Таблица зависимости категории ВПП аэродрома по УТПЗ
от максимальной длины и ширины фюзеляжа ВС**

Общая длина самолета в метрах	Максимальная ширина фюзеляжа ВС в метрах	Категория ВПП аэродрома по УТПЗ
От 0 до 9, но не включая 9	2	1
От 9 до 12, но не включая 12	2	2
От 12 до 18, но не включая 18	3	3
От 18 до 24, но не включая 24	4	4
От 24 до 28, но не включая 28	4	5
От 28 до 39, но не включая 39	5	6
От 39 до 49, но не включая 49	5	7
От 49 до 61, но не включая 61	7	8
От 61 до 76, но не включая 76	7	9
От 76 до 90, но не включая 90	8	10

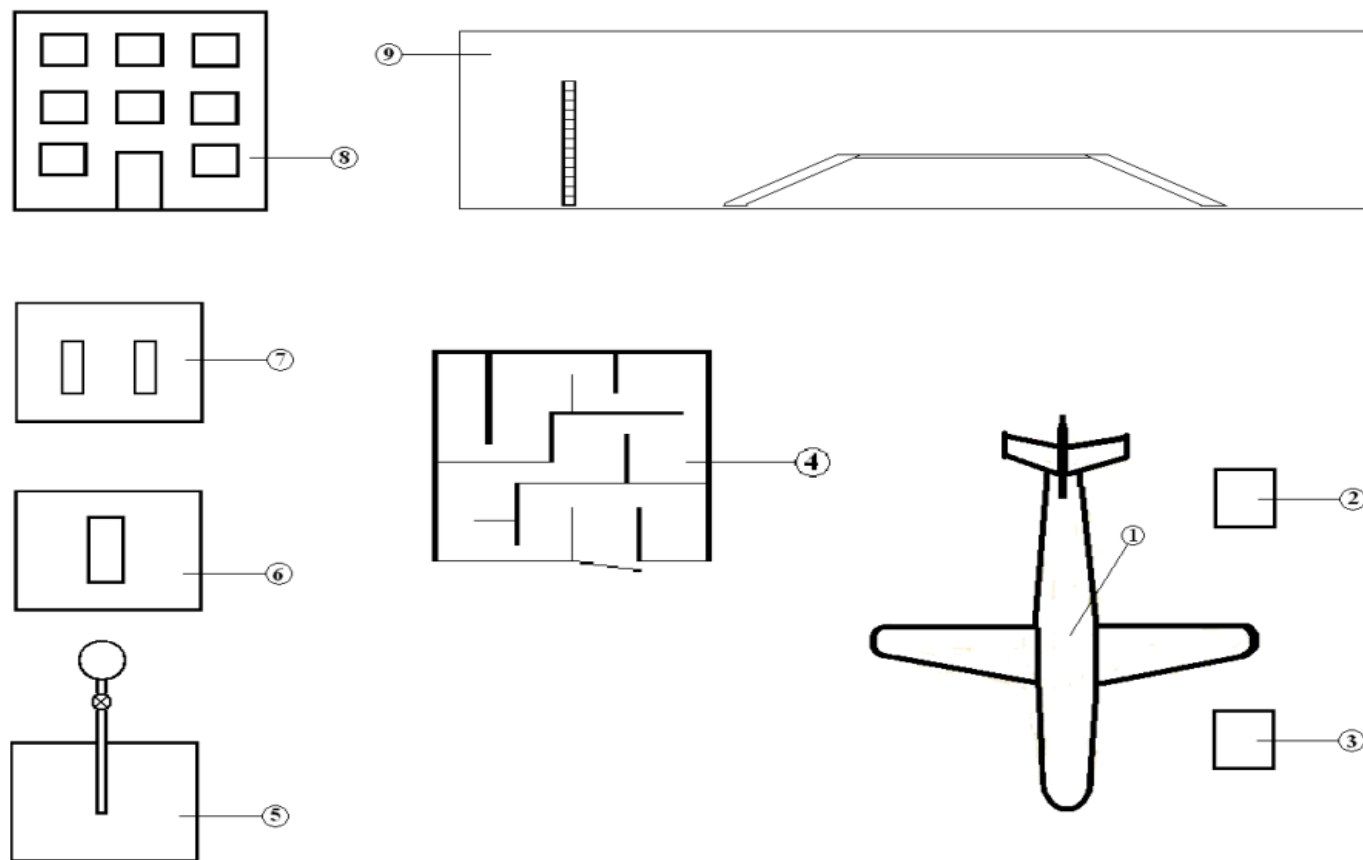
Примечания:

1. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ устанавливается на единицу выше, если после выбора категории, соответствующей общей длине самолета с наиболее длинным фюзеляжем, ширина фюзеляжа данного самолета превышает максимальную ширину, указанную в таблице для этой категории.

2. Категория ВПП аэродрома по УТПЗ должна пересматриваться не реже одного раза в год и при организации полетов новых типов ВС.

Приложение № 13
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

Схема
учебно-тренировочного полигона аэропорта (аэродрома) гражданской авиации Республики Узбекистан



1 – самолет-тренажер (макет самолета), 2,3 – площадка для тушения пожара разлитого авиатоплива, 4 – дымокамера, 5 – площадка для тушения истекающего топлива, 6 – площадка для тушения пожара на двигателе, 7 – площадка для тушения пожара на шасси, 8 – учебно-тренировочная башня, 9 – полоса препятствий.

Приложение № 14
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

ОБРАЗЦЫ
карт аэропортов (аэродромов) и требования к ним

1. В каждом аэропорту (аэродроме) должна быть отработана система обнаружения места происшествия и прибытия в него в кратчайшее по возможности время, имея соответствующее аварийно-спасательное, противопожарное и медицинское оборудование.

2. Для этих целей, полезно применять карты с нанесенной координатных сеток. Целесообразно иметь две карты с прямоугольной системой координат. Одну карту с подъездными дорогами к аэропорту (аэродрому), местонахождением источников водоснабжения, пунктами встречи, зонами сосредоточения и т.д. (рис. 1). Вторую карту с прилегающими местностями к аэропорту (аэродрому) районов, с соответствующими медицинскими службами и организациями, подъездными дорогами, пунктами встречи и т.д. в радиусе приблизительно 8 км от центра аэродрома (рис. 2). Если используется несколько карт с координатными сетками, то последние должны не противоречить друг другу и быть понятны для всех участвующих в операции подразделений.

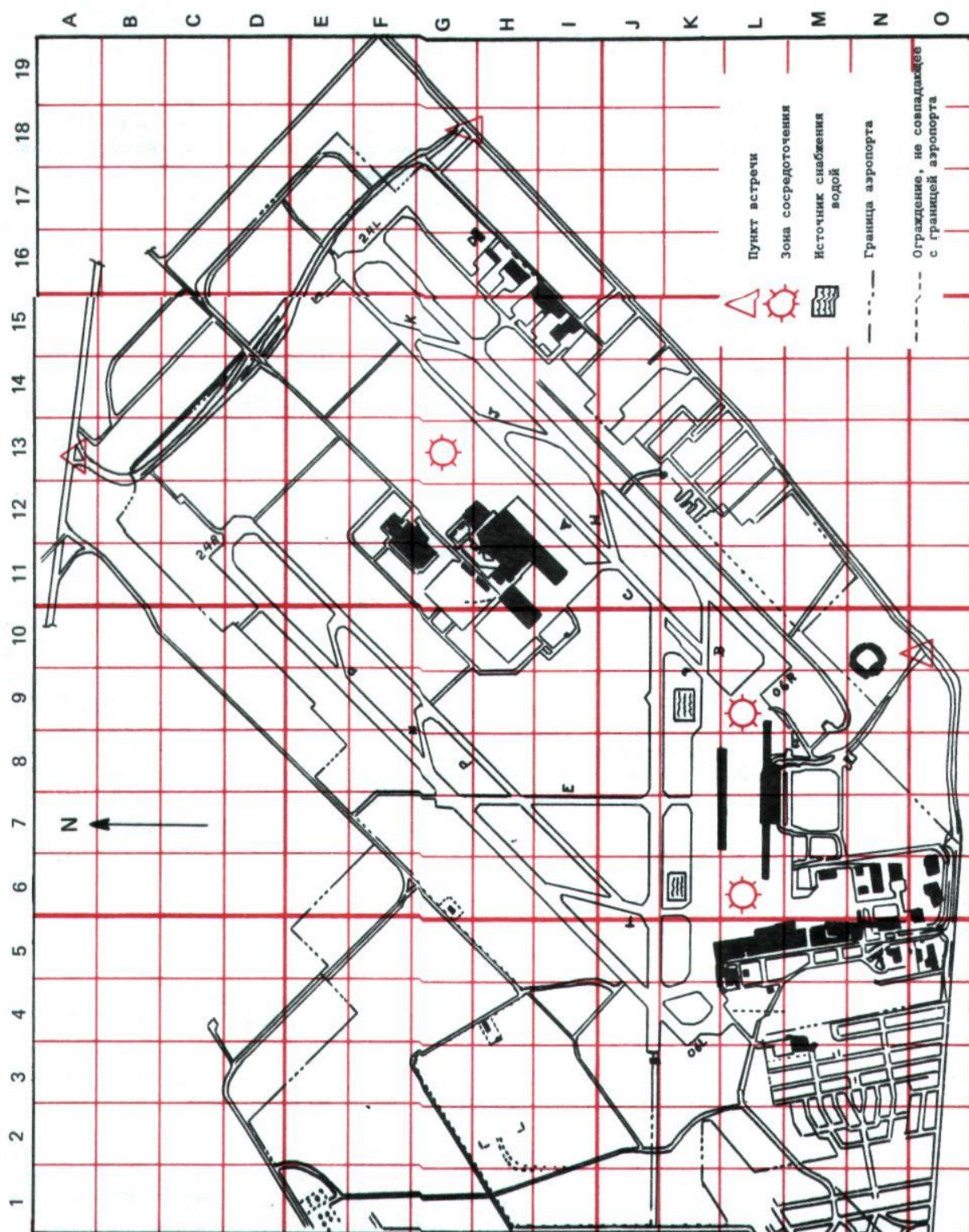
Экземпляры этих карт должны быть на КДП аэропорта (аэродрома), в диспетчерском пункте ОВД (УВД), в пожарных депо аэропорта (аэродрома) или местных пожарных депо, располагаемых вблизи аэропорта (аэродрома), во всех местных больницах, полицейских участках, в органах государственной власти на местных телефонных станциях и других аналогичных аварийных и информационных центрах этого района. Помимо этого, экземпляры карты должны быть в наличии на аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средствах и иных вспомогательных средствах, разворачиваемых в аварийной обстановке. Карты подобного типа должны иметь размеченную нумерованную сетку, и на них в целях более простого опознавания должны быть обозначены все нужные пункты, имеющиеся в районе, используемые в аварийных ситуациях. Периодически следует проводить занятия по использованию подобных карт. При близком расположении двух или более аэропортов (аэродромов), во избежание путаницы, подготовку карт с нанесением координатных сеток, возможно, придется осуществлять в тесном контакте.

3. Следует информировать ответственные органы о всех случаях, когда аварийные подъездные пути находятся в нерабочем состоянии, например закрыты на ремонт, затоплены водой или покрыты снегом и т.д.

4. В карте следует предусматривать пункт (пункты) встречи и зону (ы) сосредоточения, которыми будут пользоваться привлекаемые силы и средства взаимодействующих организаций. Пунктом встречи является предварительно установленный ориентир, например соединение дорог, перекресток или другое установленное место, куда вначале прибывают личный состав и транспортные средства, участвующие в ликвидации последствий АП, для дальнейшего следования в зоны сосредоточения и/или на место АП. Зоной сосредоточения является предварительно установленная стратегически расположенная зона, где вспомогательный персонал, транспортные средства и другое оборудование могут находиться в готовности для использования во время аварийной обстановки. Как правило, одна из зон сосредоточения располагается вблизи пожарного депо.

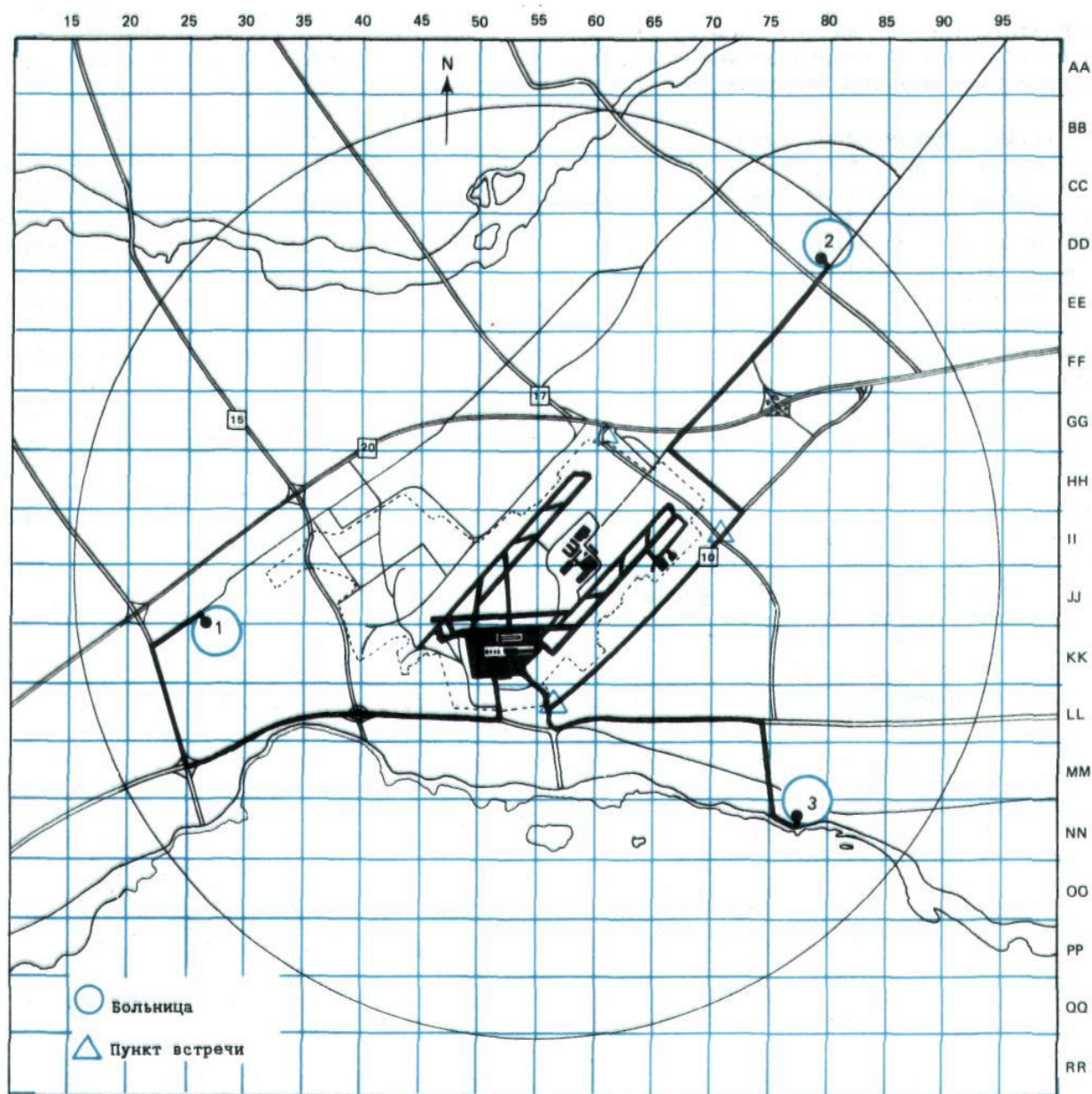
Образец карты аэропорта (аэродрома) с нанесением координатных сеток

Рисунок 1



Образец карты аэропорта (аэродрома) и прилегающей местности с нанесением координатных сеток

Рисунок 2



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

Приложение № 15
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

**Оснащение медицинского фургона-прицепа
аэропорта (аэродрома)**

Таблица № 1

№ п/п	Наименование имущества	Ед.изм.	Кол-во	Примечание
1	Носилки (в зависимости от типа воздушных судов)	шт.	25%	От наибольшей пассажировместимости ВС
2	Щиты (размеры которых позволят уложить их в носилки)	шт.	10	
3	Комплект лестничных шин Крамера 100х10 см; 75х7 см.	шт. шт.	30% 30%	От наибольшей пассажировместимости ВС
4	Брезентовое полотно 10х2м.	шт.	2	
5	Одеяло байковое	шт.	20	
6	Палатка на 8-12 человек с колыями и кувалдой на 3-5 кг.	компл.	2	
7	Комплект сезонного дежурного обмундирования (сапоги, плащ)	компл.	2	
8	Электрофонарь групповой, керосиновый фонарь типа «Летучая мышь»	шт.	2	
9	Стол раскладной	шт.	2	
10	Стулья раскладные	шт.	8	

**Содержание одного чемодана-укладки с медикаментами,
инструментарием и перевязочными материалами**

Таблица № 2

№ п/п	Наименование	Единица измерения	Кол- во	Примечание
1	Настойка йода во флаконах или в ампулах	флаконы или ампулы по 1мл.	2 20	
2	Спирт нашатырный (Аммиак 10% раствор) во флаконах или в ампулах	флаконы или ампулы по 1мл.	1 10	
3	Спирт этиловый 70%	мл.	100	
4	Раствор кордиамина 25% - 2,0 для инъекций	ампулы	5	
5	Раствор димедрола 0,1% для инъекций	ампулы	10	
6	Натрий хлорид 0,9% - 200,0 № 2	флаконы	2	
7	Система для инфузии одноразового пользования	шт.	2	
8	Устройство для искусственного дыхания (воздуховод S-образный, мешок типа Амбу)	шт.	1	
9	Жгут кровоостанавливающий	шт.	2	
10	Роторасширитель	шт.	1	стерильный
11	Воздуховоды обычные (для взрослых и детский) для профилактики западания языка	шт.	2	

12	Языкодержатель	шт.	1	стерильный
13	Ножницы хирургические	шт.	1	стерильные
14	Скальпель остроконечный 150мм.	шт.	1	стерильный
15	Пинцет хирургический общего назначения 150мм.	шт.	3	стерильные
16	Зажимы кровоостанавливающие однозубцовые и зубчатые изогнутые №1 (160мм.)	шт.	5	стерильные
17	Шприцы 2/5/10 мл. одноразового пользования	шт.	7/7/7	
18	Вата гигроскопическая 250гр. (стерильная)	шт.	2	
19	Бинты 5x10см. стерильные	шт.	10	
20	Бинты 7x14 см. стерильные	шт.	10	
21	Салфетки стерильные	упаковка	2	
22	Косынки с булавками	шт.	15	
23	Полотенца	шт.	8	
24	Простыни	шт.	4	
25	Лейкопластырь рулонный	шт.	2	
26	Блокнот с карандашом	шт.	1	
27	Фонарь электрический с батарейками	шт.	1	
28	Карты идентификации пострадавших	шт.	10	
29	Анальгин 50% раст. для инъекций в амп. по 2мл.	ампулы	10	
30	Баралгин 5мл. раствор для инъекций	ампулы	5	
31	Адреналин 0,1% раст. для инъекц. в амп. по 1мл.	ампулы	5	
32	Аэрозоль «Олазоль» или его аналог	упаковка	1	
33	Перчатки смотровые одноразовые	пара	2	
34	Пакет для использованных материалов	шт.	5	

Примечания:

1. Чемодан-укладка из расчета два чемодана на одного члена медицинского расчета. Каждый чемодан-укладка комплектуется из расчета на 10 пострадавших;

2. Чемоданы-укладки хранятся в опломбированном виде и в обусловленном месте здравпункта аэропорта (аэродрома);

3. В чемоданы-укладки вкладывается опись медикаментов с указанием срока годности и стерилизации инструментов. Состояние чемоданов-укладок контролирует с отметкой о проверке начальник (руководитель) медицинской службы аэропорта (аэродрома) ежеквартально;

4. Шины должны храниться с чемоданами-укладками в клеенчатом или брезентовом чехле и в подготовленном виде.

Содержание медицинской сумки врача (фельдшера) наземной группы по обеспечению поисково-спасательных работ

Таблица № 3

№ п/п	Наименование	Ед.изм.	Кол-во	Примечание
1	Атропин сульфата 0,1% раствор для инъекций в ампулах по 1мл. № 10	упаковка	1	
2	Баралгин в ампулах по 5мл. №5	упаковка	1	
3	Валидол 0,06 таблетки №10 в упаковке	упаковка	1	
4	Нитроглицерин 0,0005г. таблетки	упаковка	1	
5	Аммиака 10% раствор ампулы по 1мл. или флаконы 10мл.	ампулы флаконы	10 1	
6	Демидрола 1% раствор для инъекций в ампулах по 1мл. №10	упаковка	1	

7	Дибазол 1% по 5мл. №10	упаковка	1	
8	Йод 5% спиртовой раствор в ампулах по 1мл. или флаконы	ампулы флаконы	20 2	
9	Кофеин-бензоната натрия 20% раствор для инъекций по 1мл. в ампулах №10	упаковка	1	
10	Кордиамин для инъекций в амп. по 2мл. №10	упаковка	1	
11	Натрия гидрокарбонат, порошок в пакете	граммы	100	
12	Натрия хлорид, порошок в пакете	граммы	100	
13	Новокаин 0,5% раствор для инъекций в ампулах по 5мл. №10	упаковка	2	
14	Спирт этиловый 70%	мл.	500	
15	Тетрациклин гидрохлорида 0,1 таблетки покрытие оболочкой №20 в упаковке	упаковка	1	
16	Левомецитин 0,5 таблетки №10 в упаковке	упаковка	1	
17	Косынка (перевязочная)	шт.	1	
18	Бинт стерильный, размер 5м. х 10см.	шт.	10	
19	Бинт стерильный, размер 7м. х 14см.	шт.	5	
20	Вата медицинская гигроскопическая по 250 гр. (стерильная)	упаковка	2	
21	Лейкопластырь рулонный размер 5м. х 5см.	шт.	10	
22	Лейкопластырь бактерицидный 4см. х 10см.	шт.	20	
23	Пакеты перевязочные индивидуальные стерильные	шт.	3	
24	Жгут кровоостанавливающий	шт.	2	
25	Зажим кровоостанавливающий зубчатый прямой № 1 (длина 160см) с нарезкой	шт.	3	стерильный
26	Ножницы с одним острым концом длиной 140 мм прямые	шт.	1	стерильные
27	Пинцет хирургический общего назначения длиной 150 мм.	шт.	2	стерильный
28	Роторасширитель с кремальерой большой	шт.	1	стерильный
29	Скальпель остроконечный средний	шт.	2	стерильный
30	Стетофондоскоп	шт.	1	
31	Тонометр	комплект	1	
32	Термометр медицинский	шт.	1	
33	Фонарь электр. карманный с компл. батареек	шт.	1	
34	Комплект транспортных шин Крамера	шт.	2	
35	Шпатель медицинский (для языка)	шт.	1	стерильный
36	Трубка дыхательная ТД - 1	шт.	1	
37	Аппарат искусственной вентиляции легких (мешок АМБУ)	шт.	1	
38	Анальгин 50% раствор для инъекций в ампулах по 2мл. №10 в упаковке	упаковка	2	
39	Адреналина 0,18% раствор для инъекций в ампулах по 1мл. №10 в упаковке	упаковка	1	
40	Аэрозоль «Олазол» или его аналог	упаковка	1	
41	Шприцы 2/5/10 мл. одноразового пользования	шт.	10/10/10	
42	Перчатки смотровые одноразовые	пара	2	
43	Накидка медицинская НМ-1	шт.	1	

Приложение № 16
к Правилам выполнения поисково-спасательных
и аварийных работ Единой авиационной поисково-
спасательной службы Республики Узбекистан

**Оснащение техническими средствами
наземных групп по обеспечению поисково-спасательных работ (НГОПСР)**

№ п/п	Имущества и снаряжения	Ед.изм.	Кол-во	Примечание
1	Автомобиль повышенной проходимости с радиостанцией внутрипортовой связи, а также с КВ и УКВ радиостанциями	шт.	1	
2	Радиостанции: Р-855УМ с блоком питания или его аналог Р-861 с блоком питания или его аналог переносная УКВ диапазона 100-500 МГц	шт. шт. ком-т.	2 2 1	
3	Антенна пеленгационная для Р-855УМ или его аналог	шт.	2	
4	26 мм сигнальный пистолет СПВ-1, СПШ, или его аналоги	шт.	2	
5	26 мм сигнальные патроны (зеленого, красного и белого цветов), или его аналоги	шт.	30	
6	Комплект осветительных наземных средств КП-1А или его аналог, с автономным источником питания	ком-т.	1	
7	Флажки белого и красного цвета для обозначения посадочной площадки поисково-спасательного вертолета	шт.	10/10	
8	Посадочные шашки ГШ	шт.	10	
9	Компас	шт.	5	
10	Фонарь электрический с комплектом батарей	ком-т.	5	
11	Топографическая карта местности М 1:100000 и М 1:200000 с палеткой визуального поиска	шт.	2	
12	Бинокль	шт.	2	
13	Перчатки термостойкие	пар	10	
14	Бензопила для резки металла типа ПДС-400	ком-т.	1	
15	Бензопила типа «Дружба»	ком-т.	1	
16	Топор	шт.	4	
17	Лом	шт.	2	
18	Лопата штыковая	шт.	4	
19	Пила поперечная	шт.	2	
20	Багор	шт.	2	
21	Слесарный инструмент: кувалда, зубило, молоток, пила ручная	ком-т.	1	
22	Огнетушители ручные (разные)	шт.	3	
23	Мегафон с комплектом батарей	ком-т.	1	
24	Фалы капроновые диаметром 12 мм	ком-т.	320м	
25	Носилки санитарные	шт.	1	
26	Щит для транспортировки людей с поврежденным позвоночником	шт.	1	
27	Спальный мешок ватный	шт.	10	
28	Фотокамера или видекамера с комплектом аккумуляторов или батарей	ком-т.	1	

29	Металлический трос с крючками (сечением 8-10мм, длина-50м.)	ком-т.	1	
30	Ножи для каждого члена НГОПСР	шт.	по 1	
31	Бензоплитка типа «Турист» или его аналог	шт.	1	
32	Палатка на 8-12 мест	шт.	2	не менее
33	Термос (фляга) 36 литровый с питьевой водой	шт.	1	
34	Бачки для воды (10-20л.)	шт.	по 1	
35	Кружки, ложки каждому члену НГОПСР	шт.	по 1	
36	Спички в водонепроницаемой упаковке или ветроустойчивые зажигалки	пачка. шт.	20 5	
37	Продукты питания (тушенка, сухари, молоко сгущенное, крупа, чай)	ком-т на 3-е суток.	по 1	на каждого члена НГОПСР

Ответственные разработчики:

Холматов Ш.Х, Мамазоитов Х.Р, Марипов Р.А, Кулматов С.О.
(Министерство обороны РУ)

Ниязов А.Г. (Агентство «Узавиация»)

Азимов Ш.Б, Ниязов Р.Д, Норкулов Р.О. (МЧС РУ)

Расулов К.М, Ходжамбердиев Ж.Б. (АО «Uzbekistan airports»)