



СОГЛАСОВАНО

Командующим 6-ой Гвардейской
армией ВВС и ПВО

О. Микровецкий

2026 г.

УТВЕРЖДЕНА

приказом начальника Северо-Западного
межрегионального территориального управления
воздушного транспорта Федерального агентства
воздушного транспорта

от 87» 2026 г. № 006-17



ИНСТРУКЦИЯ

по поиску и спасанию в Северо-Западной зоне авиационно-
космического поиска и спасания

Содержание

№ п/п	Наименование	Стр.
I. Общие положения		
1.1.	Цели и назначение Инструкции	6
1.2.	Документы, в соответствии с которыми разработана Инструкция	6
1.3.	Ответственность должностных лиц за организацию поиска и спасения в зоне АКПС, районе аэродрома	8
1.4.	Климатогеографические и гидрометеорологические условия в Северо-Западной зоне авиакосмического поиска и спасания	9
II. Порядок организации поиска и спасания		
2.1.	Границы Северо-Западной зоны авиационно-космического поиска и спасания	11
2.2.	Состав сил и средств поиска и спасания	13
2.3.	Дежурные силы и средства, их принадлежность, состав, дислокация, радиусы действий поисково-спасательных воздушных судов, время готовности к вылету	13
2.4.	Порядок несения дежурства и привлечения дежурных сил и средств к проведению поисково-спасательных работ	21
2.5.	Порядок привлечения сил и средств для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера	25
2.6.	Перечень должностных лиц и органов, имеющих право давать распоряжения на подъём дежурных сил и средств, привлекаемых к проведению поисково-спасательных операций (работ), при получении сигнала бедствия и при проверках их готовности	25
III. Порядок организации управления и связи		
3.1.	Порядок аварийного оповещения, приёма и передачи сообщения о бедствии	26
3.2.	Действия расчётов координационных центров поиска и спасания, органов ОВД (управления полётами) и экипажей поисково-спасательных воздушных судов при получении сообщений о бедствии	31
3.3.	Организация управления дежурными силами и дополнительно привлекаемыми силами, средствами для обеспечения поисково-спасательных работ	36
3.4.	Организация связи	42
IV. Порядок организации взаимодействия		
4.1.	Порядок взаимодействия при организации и осуществлении поиска и спасания	43
4.2.	Организация управления привлекаемыми силами и средствами для обеспечения поисково-спасательных операций (работ)	44
4.3.	Организация связи и обмена информацией между взаимодействующими органами и службами единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти и Государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос»	45

V. Обязанности должностных лиц, участвующих в организации авиационного поиска и спасания	
5.1. Начальник Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	46
5.2. Обязанности начальника отдела организации авиационно-космического поиска и спасания	46
5.3. Директор федерального казенного учреждения «Северо-Западный АПСЦ»	47
5.4. Директор федерального казённого учреждения (начальник РПСБ) – старший (руководитель ПСО (Р)) в районе поиска	48
5.5. Начальник Санкт-Петербургского авиационного координационного центра поиска и спасания (Санкт-Петербургского КЦПС)	49
5.6. Начальник смены координационного центра поиска и спасания	49
5.7. Диспетчер координационного центра поиска и спасания	50
5.8. Руководитель авиационной организации, чьи силы и средства привлекаются к проведению ПСО (Р)	51
5.9. Персонал оперативных органов Единой системы организации воздушного движения	51
5.10. Федеральные органы исполнительной власти, исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации	52
VI. Приложения	
1. Карта базирования дежурных сил и средств Северо-Западной зоны АКПС	53
2. Справочные данные об исполнительных органах власти и их оперативных органах, взаимодействующих при организации поиска и спасания	54
3. Схема оповещения о бедствии воздушного судна и вызова дежурных сил	57
4. Схема связи и управления при проведении поисково-спасательной операции (работы)	58
5. Дислокация, тип воздушного судна, режим дежурства, время готовности к вылету	59
6. Содержание плана поисково-спасательных операций (работ)	61
7. Реквизиты лечебных медицинских учреждений	63
8. Формы отчётов о проведённых поисково-спасательных операциях (работах)	66
9. Форма донесения об аварии	69
10. Место дислокации ПСВС типа Ми-8 (Ка-32) – мыс Баранова	70
11. Методика выполнения радиотехнического и визуального поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие	71
12. Сигналы, применяемые при проведении ПСО (Р)	83
13. Сроки проведения поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств	92

Список сокращений

АС-	авиационное событие
АДЦ-	аэродромный диспетчерский центр
АКПС-	авиационно-космический поиск и спасание
АРК-	Автоматический
АРМ-	аварийный радиомаяк
АСК-	аварийно-спасательная команда
АСПС-	авиационные силы поиска и спасания
АСФ-	аварийно-спасательное формирование
БВС-	беспилотное воздушное судно
БАС-	беспилотная авиационная система
ВС-	воздушное судно
ВЦПС-	вспомогательный центр поиска и спасания
ГКЦПС-	главный авиационный координационный центр поиска и спасания
ЕС АКПС-	единая система авиационно-космического поиска и спасения
ЕС ОргВД-	Единая система организации воздушного движения Российской Федерации
ИВП-	использование воздушного пространства
Инструкция-	инструкция по поиску и спасанию в Северо-Западной зоне авиационно-космического поиска и спасания
ИСЗ-	искусственный спутник земли
КО-	космический объект
КРЛ-	командная радиолиния
КЦПС-	координационный центр поиска и спасания (авиационный)
МДП-	местный диспетчерский пункт
МСКЦ-	морской спасательный координационный центр
МСПЦ-	морской спасательный центр
МЧС России	Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий
НПСК-	наземная поисковая спасательная команда
Оперативный- орган ЕС ОрВД	оперативный орган единой системы организации воздушного движения (управления полётами)
Органы ОВД- (управления полётами)	органы обслуживания воздушного движения (управления полётами)
ПСО-	поисково-спасательное обеспечение
ПСО(Р)-	поисково-спасательная операция (работа)
ПСВС-	поисково-спасательное воздушное судно
РДЦ-	районный диспетчерский центр
РегЦ ЕС ОрВД-	региональный центр единой системы организации воздушного движения
РП-	руководитель полётов аэродрома (района)

РТО- радиотехническое обеспечение
 СА- спускаемый аппарат
 САС- система аварийного спасания
 СЗ МТУ- Северо-Западное межрегиональное территориальное
 Росавиации управление воздушного транспорта Федерального агентства
 воздушного транспорта
 СПДГ- спасательная парашютно-десантная группа
 СУ-Р- спусковое устройство (роликовое)
 ФКУ «СЗ АПСЦ»- федеральное казённое учреждение «Северо-Западный
 авиационный поисково-спасательный центр»
 ФКУ «РПСБ» федеральное казённое учреждение «Вологодская региональная
 поисково-спасательная база»
 ЦУКС ГУ МЧС- центр управления в кризисных ситуациях главного управления
 России по МЧС России по субъекту Российской Федерации (г. Санкт-
 Петербург)
 UTC- всемирное координированное время (Москва - UTC+3)

I. Общие положения

1.1. Цели и назначение Инструкции

Настоящая Инструкция определяет порядок организации поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море (далее - поиск и спасание), порядок организации взаимодействия региональных органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания (далее - единая система), а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации, (исполнительными органами субъектов Российской Федерации), органами местного самоуправления, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - ОВД), оперативными органами ЕС ОрВД и пользователями воздушного пространства при организации и осуществлении поиска и спасания в Северо-Западной зоне авиационно-космического поиска и спасания (далее - АКПС).

1.2. Документы, в соответствии с которыми разработана Инструкция

1.2.1. Инструкция разработана на основании и в соответствии с:

«Воздушным кодексом Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 28.11.2025) («Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, № 12, ст. 1383);

Приложением № 11 к Конвенции о международной гражданской авиации «Обслуживание воздушного движения. Диспетчерское обслуживание воздушного движения. Полётно-информационное обслуживание. Служба аварийного оповещения», издание пятнадцатое, июль 2018 года;

Приложением №12 к Конвенции о международной гражданской авиации «Поиск и спасание», издание восьмое, июль 2004 года;

Постановлением Правительства РФ от 23.08.2007 № 538 (ред. от 04.07.2024) «О единой системе авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации» («Собрание законодательства РФ», 27.08.2007, № 35, ст. 4321);

Постановлением Правительства РФ от 04.07.2024 № 912 «Об утверждении Правил организации и проведения поиска и спасания, взаимодействия органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти и Государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос» («Собрание законодательства РФ», 08.07.2024, № 28, ст. 4039);

Постановлением Правительства РФ от 28.08.2015 № 901 «О единой системе организации воздушного движения Российской Федерации» («Собрание законодательства РФ», 07.09.2015, № 36, ст. 5041) (далее – Положение № 901);

Постановлением Правительства РФ от 22 февраля 2023 г. № 301 «Об утверждении Правил привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, включая беспилотные воздушные суда и беспилотные авиационные системы, авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, а также владельцев беспилотных воздушных судов к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ для оказания помощи пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации», («Собрание законодательства РФ», 27.02.2023, N 9, ст. 1513);

Распоряжением Правительства РФ от 28.03.2008 № 401-р «О создании подведомственных Росаэронавигации федеральных государственных учреждений» («Собрание законодательства РФ», 07.04.2008, № 14, ст. 1427);

Распоряжением Правительства РФ от 12.02.2011 № 185-р «О создании федеральных казенных учреждений» («Собрание законодательства РФ», 21.02.2011, № 8, ст. 1160);

Распоряжением Правительства РФ от 05.05.2011 № 755-р «О подписании Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике» («Собрание законодательства РФ», 16.05.2011, № 20, ст. 2840) (Дата подписания с Российской Федерации 12.05.2011 /С.В. Лавров/, дата вступления в силу 19.01.2013 г.) (Бюллетень международных договоров сентябрь 2013, № 9, стр. 21-32);

Приказом Минтранса России от 04.10.2019 № 322 «Об утверждении границ зон (районов) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, границ районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов), границ классов А и С воздушного пространства» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.11.2019 № 56481);

Приказом Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (ред. от 14.02.2017) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 № 22874);

Приказом Минтранса России от 09.07.2012 № 208 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 04.10.2012 № 25601);

Приказом Минтранса России от 24.01.2013 № 13 (ред. от 25.12.2018) «Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 23.05.2013 № 28488);

Приказом Минтранса России от 18.11.2025 № 400 «Об определении требований к подготовке персонала органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, сил

поиска и спасания к проведению поисково-спасательных операций (работ), а также экипажей воздушных судов к выживанию в условиях автономного существования, состава наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп, перечня оборудования, аварийно-спасательного имущества и снаряжения для оснащения поисково-спасательных воздушных судов, наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп, требований к оснащению помещений на аэродроме для экипажей поисково-спасательных воздушных судов, наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп, сроков проведения поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств» (Зарегистрировано в Минюсте России 28.11.2025 № 84365);

Приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 30 сентября 2025 № 732-П «Об определении требований к структуре и содержанию инструкции по поиску и спасанию в зоне авиационно-космического поиска и спасания и об установлении требований к инструкций, определяющих обязанности экипажей поисково-спасательных воздушных судов, наземных поисково-спасательных команд и спасательных парашютно-десантных групп, порядок несения ими дежурства и их действия при проведении поисково-спасательных операций (работ)» (Зарегистрировано в Минюсте России 28.11.2025 № 84360);

Приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 08.11.2022 № 795-П (ред. от 25.09.2025) «Об определении мест дислокации поисковых и аварийно-спасательных сил и средств на территории Российской Федерации, общего количества и типов дежурных поисково-спасательных воздушных судов».

1.3. Ответственность должностных лиц за организацию поиска и спасания в зоне АКПС, районе аэродрома

1.3.1. Организация функционирования единой системы авиационно-космического поиска и спасания (далее - Единой системы) в Северо-Западной зоне АКПС осуществляется:

региональным руководящим органом единой системы - Северо-Западным межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – СЗ МТУ Росавиации)

региональным оперативным органом единой системы - Санкт-Петербургским авиационным координационным центром поиска и спасания (далее – Санкт-Петербургский КЦПС);

местными оперативными органами единой системы ОрВД - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД).

1.3.2. Ответственным за организацию и осуществление поиска и спасания, поисково-спасательного обеспечения полетов и руководителем поисково-спасательными операциями (работами) (далее – ПСО (Р)) в Северо-Западной

зоне АКПС является начальник СЗ МТУ Росавиации (далее – начальник Управления).

1.3.3. Ответственным за организацию поиска и спасания, поисково-спасательного обеспечения полетов и руководителем ПСО (Р) в зоне военных действий при проведении контртеррористических операций и ведения военных действий является командующий 6-й гвардейской армией ВВС и ПВО, на территории Калининградской области - командующий Балтийским флотом (начальник морской авиации Балтийского флота) Ленинградского военного округа.

1.3.4. Ответственным за обеспечение руководства проведением ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС являются директор федерального казенного учреждения «Северо-Западный авиационный поисково-спасательный центр» (далее - ФКУ «Северо-Западный АПСЦ»), ответственным за оснащение сил и средств аварийно-спасательным имуществом и снаряжением, подготовку и содержание в постоянной готовности к проведению ПСО (Р) спасательных парашютно-десантных групп (далее – СПДГ) являются директора федеральных казенных учреждений ФКУ «Северо-Западный АПСЦ», ФКУ «Вологодская РПСБ» и ФКУ «Ухтинская РПСБ».

1.3.5. Ответственным за содержание в постоянной готовности к проведению ПСО (Р):

поисково-спасательных воздушных судов (далее – ПСВС) и их экипажей является руководитель авиационного предприятия, от которого привлекаются ПСВС и экипажи;

ПСВС и их экипажей, спасательных парашютно-десантных групп (далее - СПДГ) и наземных поисково-спасательных команд (далее - НПСК) государственной и экспериментальной авиации, является руководитель организации, силы и средства которого привлекаются к ПСО (Р).

1.3.6. Ответственным за организацию и проведение аварийно-спасательных работ, постоянную готовность сил и средств на аэродроме и в районе аэродрома (районе ответственности авиапредприятия) является оператор аэродрома гражданской авиации или организация, осуществляющая эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации либо уполномоченная федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации.

1.3.7. Справочные данные об органах исполнительной власти и их оперативных органах, взаимодействующих при организации поиска и спасания, приведены в приложении № 2 к Инструкции.

1.4. Климатогеографические и гидрометеорологические условия в Северо-Западной зоне авиационно-космического поиска и спасания

По климатогеографическим и гидрометеорологическим условиям Северо-Западная зона авиационно-космического поиска и спасания относится к сложным географическим районам для проведения ПСО (Р). Большая протяженность территории как с юга на север, так и с запада на восток, разнородность подстилающей поверхности, своеобразие атмосферной циркуляции, местные особенности в отдельных районах, обуславливают

существенные различия погодных условий, как в южных, так и в северных районах. Особенность рельефа - наличие морей, крупных водоемов, поясов холмистых высот, вытянутых с северо-северо-востока на юго-юго-запад, чередующихся с низменностями, определяют зону авиационно-космического поиска и спасания на севере, в центральной части и на юге, а Уральские горы высотой до 2000 м, густо покрытые лесными массивами - на востоке.

Зима (ноябрь - март) холодная, с преобладанием пасмурной погоды. Температура воздуха днем - 6°C - 10°C , ночью - 8°C - 18°C (минимальная - 42°C). Сильные морозы - 25°C - 35°C бывают редко. Почво - грунты промерзают на глубину 0,2 - 0,9 м. Снежный покров устанавливается в начале ноября. Весна (апрель - май) прохладная, затяжная, преимущественно с пасмурной погодой. Днем температура воздуха обычно выше 0°C , ночью - 5°C - 10°C . Дожди морозящие, часто с мокрым снегом. Снег истает в середине мая, распутица длится около месяца. Лето (июнь - август) прохладное, преимущественно с пасмурной погодой и морозящими дождями (с грозами и ливнями 2 - 4 дня в месяц). Температура днем + 14°C + 18°C (максимальная температура + 32°C), ночью + 6°C + 9°C . Осень (сентябрь - ноябрь) пасмурная, с затяжными дождями и густыми туманами, в конце сезона с мокрым снегом. Днем температура + 12°C - 2°C (максимальная температура + 23°C), ночью + 8°C - 4°C . Зимой преобладают ветры юго-западных направлений, их скорость 4 - 7 м/с, летом - южных направлений со скоростью 3 - 6 м/с.

Близость теплого течения Гольфстрим в районе Кольского полуострова обуславливает здесь высокие зимние температуры воздуха, а большие температурные различия Баренцева моря и материка в летние и зимние месяцы - большую изменчивость температуры при смене направления ветра. Среднегодовое количество дней со штормовым ветром составляет 80-120. Число дней со снежным покровом колеблется от 180 до 200, а в горах до 220. Высота снежного покрова колеблется от 80 см на юге, до 40 см на Мурманском побережье. Дождь зимой - обычное явление.

Климатические особенности территории Калининградского района обуславливаются близостью Балтийского моря и Атлантического океана. Местность с большим количеством озер, рек и болот, преимущественно холмисто-грядовая, заселенная, в теплое время года трудно проходимая вне дорог для всех видов транспорта. Все реки в зимний период с первой половины ноября замерзают, толщина льда достигает 60 см, и освобождаются ото льда во второй половине апреля. В период весеннего половодья уровень воды резко повышается, вода выходит из берегов, заливая широкие поймы рек. Грунты преобладают песчаные и субпесчаные с валунами и гравием, встречаются суглинистые, торфяные. Мощность торфяных грунтов 1 - 3 м, песчаные и субпесчаные, более 6 м.

Растительность зоны поиска и спасания представлена смешанными лесами (сосна, ель, береза, осина), преобладают хвойные породы. Высота деревьев 15 - 22 м. Толщина 0,17 - 0,25 м. Во всех лесных массивах имеются просеки шириной 2 - 4 м. На болотах лес редкий и низкорослый. Высота деревьев до 7 м.

Для зоны поиска и спасания характерно неравномерное распределение населения. Большое пространство, особенно в Заполярье, не имеет постоянной

сети населенных пунктов, однако совсем необитаемых территорий мало, т. к. почти вся тундра используется под оленьи пастбища.

Климат относится к поясу континентального климата умеренных широт, в котором преобладают воздушные массы умеренных широт, трансформированные из морских воздушных масс умеренного и арктического поясов.

Основной причиной ухудшения метеорологических условий является циклоническая деятельность в умеренных и субтропических широтах на полярном и арктическом фронтах. Циклоны обуславливают вынос влажного воздуха с Атлантического океана и вызывают пасмурную погоду с низкой облачностью, обложными осадками и туманами. Наиболее сложные погодные условия наблюдаются с сентября по февраль. Наибольшее количество дней и ночей с простыми метеорологическими условиями наблюдается в период с марта по август, наименьшее - в период с ноября по январь, в эти же месяцы велика повторяемость дней с нелетной погодой.

II. Порядок организации поиска и спасания

2.1. Границы Северо-Западной зоны АКПС

Поиск и спасание организуется в границах Северо-Западной зоны АКПС, которая совпадают с границами Санкт-Петербургского Регионального центра Единой системы организации воздушного движения (Санкт-Петербург), районного центра ЕС ОрВД (Калининград) и ограничены географическими точками с координатами:

Северный полюс, 873800с 1685824з, 780000с 1144500в, 772000с 0893000в, 752000с 0815000в, 743000с 0704100в, 734000с 0705500в, 734000с 0684000в, 713000с 0661700в, 705000с 0654000в, 685200с 0664700в, 682600с 0680000в, 672400с 0670200в, 662800с 0632600в, 642800с 0600400в, 631200с 0594300в, 620000с 0593000в, 611000с 0571300в, 604300с 0554200в, 600000с 0520000в, 600000с 0500000в, 602000с 0484000в, 600400с 0462000в, 593100с 0453000в, 584600с 0450000в, 583500с 0354900в, 581200с 0343400в, 572100с 0323300в, 565500с 0311000в, 553700с 0305500в, далее по государственной границе до 592818с 0280236в, 593642с 0273812в, 595300с 0255200в, 600800с 0263300в, 601201с 0271735в, далее по государственной границе до 694800с 0305000в, 700000с 0310800в, 701000с 0320500в, 740000с 0320500в, 740000с 0350000в, 810000с 0350000в, 810000с 0320000в, Северный полюс

В границах:

560542с 0180106в, 552224с 0203836в, 551654с 0205724в, далее по государственной границе до 542730с 0193830в, 543612с 0192424в, 555100с 0173300в, 560542с 0180106в

2.1.1. Зона авиационно-космического поиска и спасания делится на 8 районов поиска и спасания (Приложение №1)

Район поиска и спасания №1 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 662500с 0293500в, 662000с 0350500в, 660000с 0363900в, 650400с 0351000в, 643300с 0360000в, 635000с 0362600в, 612000с 0371800в, 611500с

0363900в, 605100с 0353700в, 592200с 0355900в, 583500с 0354900в, 581200с 0343400в, 572100с 0323300в, 565500с 0311000в, 553700с 0305500в, далее по государственной границе, 592818с 0280236в, 593642с 0273812в, 595300с 0255200в, 600800с 0263300в, 601201с 0271735в, далее по государственной границе до 662500с 0293500в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Санкт-Петербургской РПСБ.

Район поиска и спасания № 2 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: Северный полюс, 873800с 1685824з, 780000с 1144500в, 772000с 0893000в, 752000с 0815000в, 743000с 0704100в, 734000с 0705500в, 734000с 0684000в, 713000с 0661700в, 711000с 0573900в, 735400с 0580000в, 730000с 0483700в, 703000с 0493000в, 684000с 0431600в, 675200с 0440900в, 664700с 0423000в, 661500с 0400000в, 660000с 0383000в, 660000с 0363900в, 662000с 0350500в, 662500с 0293500в, далее по государственной границе до 694800с 0305000в, 700000с 0310800в, 701000с 0320500в, 740000с 0320500в, 740000с 0350000в, 810000с 0350000в, 810000с 0320000в, Северный полюс.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Мурманской РПСБ.

Примечание: В соответствии с Соглашением по Арктике 2013 года о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, авиационные и морские поисково-спасательные районы Норвегии и Российской Федерации разграничиваются непрерывной линией, соединяющей точки со следующими координатами (WGS-1984):

69°47'41.42"с, 030°49'03.55"в;

69°58'45.49"с, 031°06'15.58"в;

70°05'58.84"с, 031°26'41.28"в;

70°07'15.20"с, 031°30'19.43"в;

70°11'51.68"с, 031°46'33.57"в;

70°16'28.95"с, 032°04'23.00"в;

72°27'51.00"с, 035°00'00.00"в;

далее до Северного полюса

Район поиска и спасания № 3 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 672100с 0445800в, 665000с 0460100в, 664500с 0474600в, 654900с 0500000в, 645000с 0501600в, 630000с 0464500в, 625500с 0440300в, 620000с 0410000в, 611400с 0402000в, 612000с 0371800в, 635000с 0362600в, 643300с 0360000в, 650400с 0351000в, 660000с 0363900в, 660000с 0383000в, 661500с 0400000в, 664700с 0423000в, 675200с 0440900в, 672100с 0445800в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Архангельской РПСБ.

Район поиска и спасания № 4 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 735400с 0580000в, 711000с 0573900в, 704300с 0573600в, 692800с 0583400в, 685800с 0591900в, 682800с 0594200в, 670000с 0575800в, 660000с 0580000в, 654900с 0500000в, 664500с 0474600в, 665000с 0460100в, 672100с 0445800в, 675200с 0440900в, 684000с 0431600в, 703000с 0493000в, 730000с 0483700в, 735400с 0580000в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Нарьян-Марской РПСБ.

Район поиска и спасания № 5 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 630000с 0464500в, 620000с 0481000в, 602000с 0484000в, 600400с 0462000в, 593100с 0453000в, 584500с 0450000в, 583500с 0354900в, 592200с 0355900в, 605100с 0353700в, 611500с 0363900в, 612000с 0371800в, 611400с 0402000в, 620000с 0410000в, 625500с 0440300в, 630000с 0464500в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – директор ФКУ «Вологодская РПСБ».

Район поиска и спасания № 6 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 713000с 0661700в, 705000с 0654000в, 685200с 0664700в, 682600с 0680000в, 672400с 0670200в, 662800с 0632600в, 642800с 0600400в, 660000с 0580000в, 670000с 0575800в, 682800с 0594200в, 685800с 0591900в, 692800с 0583400в, 704300с 0573600в, 711000с 0573900в, 713000с 0661700в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Воркутинской РПСБ.

Район поиска и спасания № 7 - район ПСО (Р) ограниченный координатами: 642800с 0600400в, 631200с 0594300в, 620000с 0593000в, 611000с 0571300в, 604300с 0554200в, 600000с 0520000в, 600000с 0500000в, 602000с 0484000в, 620000с 0481000в, 630000с 0464500в, 645000с 0501600в, 654900с 0500000в, 660000с 0580000в, 642800с 0600400в.

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – директор ФКУ «Ухтинская РПСБ».

Район поиска и спасания № 8 - район ПСО (Р) в границах ответственности районного центра ЕС ОрВД (Калининград).

Старший (руководитель ПСО (Р)) в районе – начальник Калининградской РПСБ.

2.2. Поиск и спасание в Северо-Западной зоне АКПС осуществляется несущими дежурство силами и средствами. Состав сил и средств, места их дислокации, общее количество и типы дежурных поисково-спасательных воздушных судов определены в соответствии с Приказом № 795-П.

2.3. Дежурные силы и средства, их принадлежность, состав, дислокация, радиусы действий поисково-спасательных воздушных судов, время готовности к вылету

2.3.1. Для поиска и спасания в Северо-Западной зоне АКПС организуется дежурство:

- поисково-спасательных воздушных судов и экипажей авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации;
- спасательных парашютно-десантных групп;
- наземных поисково-спасательных команд;
- авиационного координационного центра поиска и спасания;
- органов обслуживания воздушного движения (управления полётами);
- радиотехнических средств обеспечения полетов и авиационной электросвязи.

Персонал сил поиска и спасания единой системы должен быть подготовлен к проведению и обеспечению ПСО (Р).

2.3.2. К несению дежурства в Северо-Западной зоне АКПС привлекаются воздушные суда, оснащенные и подготовленные к выполнению радиотехнического и визуального поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, десантированию СПДГ, аварийно-спасательного имущества и снаряжения, а вертолеты, кроме того, оборудованы поисковыми фарами, спускоподъемными устройствами и имеют приспособление для применения спусковых устройств. Полёты пилотируемых воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, **запрещаются.**

2.3.3. Экипажи ПСВС должны быть подготовлены к:

радиотехническому и визуальному поиску ВС, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей, космонавтов, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море;

десантированию парашютным и беспарашютным способом спасательных парашютно-десантных групп, аварийно-спасательного имущества и снаряжения (грузов), с использованием средств десантирования, спусковых и спускоподъемных устройств вертолета, а также эвакуации пострадавших в вертолет при помощи спускоподъемных устройств (лебедочных грузовых систем), с суши и водной поверхности;

посадкам на площадки, подобранные с воздуха, а также к эвакуации пострадавших людей с этих площадок.

2.3.4. Внешние пилоты (операторы) беспилотных ВС и беспилотных авиационных систем (далее - операторы БВС) должны быть подготовлены к выполнению ПСО (Р) и допущены к выполнению радиотехнического и визуального поиска ВС, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей, космонавтов, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море.

2.3.5. Авиационные спасатели СПДГ должны быть подготовлены к:

десантированию к месту бедствия с аварийно-спасательным имуществом и снаряжением парашютным и беспарашютным способом днем и ночью на незнакомую, неподготовленную площадку, на воду, лес, лед (мерзлый грунт), плоскогорье (горы);

оказанию первой помощи пострадавшим и их эвакуации с места бедствия воздушным, водным, автомобильным и специальным транспортом, в том числе эвакуации в вертолеты, находящиеся в режиме висения, с помощью спускоподъемных устройств (лебедочных грузовых систем), с суши, водной поверхности, морских судов (судов внутреннего водного транспорта), с последующей передачей пострадавших в медицинские организации (выездной бригаде скорой медицинской помощи);

2.3.6. Специалисты наземных поисково-спасательных команд (далее - НПСК) должны быть подготовлены к:

выполнению наземного поиска терпящих или потерпевших бедствие ВС, их пассажиров и экипажей, исходя из климатогеографических особенностей региона ВС днем и ночью;

оказанию первой помощи пострадавшим и их эвакуации с места бедствия, в том числе эвакуации в вертолеты, находящиеся в режиме висения, с помощью специальных подъемных средств, с последующей передачей пострадавших в медицинские организации (выездной бригаде скорой медицинской помощи);

выживанию в условиях автономного существования.

2.3.7. Подготовка персонала сил поиска и спасания единой системы должна включать:

теоретическую подготовку;

практическую подготовку на тренажерах операторов беспилотных ВС (при наличии) и СПДГ, а также личного состава аварийно-спасательной команды (далее - АСК) на учебно-тренировочных полигонах аэродромов;

выполнение тренировочных полетов экипажей ПСВС с десантированием парашютным и беспарашютным способами личного состава СПДГ и грузов;

выполнение тренировочных полетов на беспилотных ВС;

практические тренировки СПДГ, НПСК и АСК;

полномасштабные (комплексные) учения, проводимые с выполнением полетов дежурных ПСВС, десантированием СПДГ с аварийно-спасательным имуществом и снаряжением, выходом НПСК, а также АСК - в случаях проведения учения в районе аэродрома гражданской авиации;

инструктажи, проводимые перед заступлением на дежурство, с целью доведения оперативной обстановки и мер безопасности при выполнении ПСО (Р);

контроль готовности персонала сил поиска и спасания единой системы к дежурству.

2.3.8. Персонал единой системы АКПС должен быть подготовлен к осуществлению функций:

с применением методики выполнения радиотехнического и визуального поиска ВС, терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море в приложении 10;

с соблюдением сроков проведения поиска ВС, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств.

2.3.9. Персонал руководящего и оперативного органов единой системы должен быть подготовлен к:

организации поиска и спасания в зоне (районе) АКПС;

формированию дежурных сил и средств и к их привлечению к ПСО (Р);

приему и передаче информации о ВС, терпящем или потерпевшем бедствие;

управлению дежурными АСПС и координации их действий в ходе проведения ПСО (Р);

подъему дежурных сил и средств при получении сигнала бедствия и проверках их готовности;

контролю за вылетом и выходом дежурных сил и средств и их деятельностью в ходе проведения ПСО (Р);

разработке и оформлению плана проведения ПСО (Р) на карте (планшете)

2.3.10. Экипажи ПСВС, операторы БВС должны быть подготовлены к:

приему и передаче сигналов бедствия;

использованию поисковой аппаратуры, аварийных радиостанций и ведению радиосвязи с терпящими бедствие, другими поисковыми экипажами, СПДГ и НПСК;

десантированию СПДГ и грузов (для экипажей ПСВС);

существующим методам радиотехнического и визуального поиска;

взаимодействию с силами поиска и спасания единой системы, участвующими в ПСО (Р);

ведению радиосвязи с взаимодействующими силами и средствами, осуществляющими ПСО (Р).

Подготовка экипажей ВС к выживанию в условиях автономного существования организуется руководителями авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.

Подготовка экипажей ВС к выживанию должна проводиться в авиационных учебных центрах (специальных центрах) и зависеть от целей и задач, определенных для гражданской, государственной или экспериментальной авиации.

2.3.11. Специалисты НПСК и авиационные спасатели СПДГ должны быть подготовлены к:

обращению со средствами аварийного покидания ВС;

безопасной эвакуации людей из ВС;

подаче сигналов, применяемых при проведении ПСО (Р);

работе в условиях радиационной, химической и биологической угроз;

тушению пожаров на ВС;

возможному возникновению опасных факторов при пожарах на ВС;

сохранению доказательственных материалов на месте происшествия;

открытию основных и аварийных выходов, поиску места вскрытия обшивки фюзеляжа ВС, применению бортового аварийно-спасательного оборудования, поиску и оценке рисков нахождения рядом с топливными баками, агрегатами электросистемы и кислородным оборудованием;

оценке психологических особенностей поведения людей в условиях чрезвычайных ситуаций (далее - ЧС) и общению с пострадавшими;

использованию наземного, водного и воздушного транспорта для эвакуации пострадавших с места происшествия, в том числе при помощи специальных спусковых (спускоподъемных) устройств, в вертолет, находящийся в режиме висения с суши и водной поверхности;

ведению радиообмена с экипажами ПСВС и морскими судами (судами внутреннего водного транспорта);

выживанию в различных климатических и физико-географических условиях;

обеспечению безопасности при проведении ПСО (Р);

использованию аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

извлечению пострадавших из ВС и эвакуации их с места бедствия наземным, воздушным и водным транспортом;
 выкладыванию на местности с использованием подручных средств сигналов, применяемых при проведении ПСО (Р) приложение 11;
 подбору, подготовке и обозначению площадки для посадки ВС;
 работе с топографической информацией и ориентированию на местности с помощью топографических карт и технических средств;
 применению способов проведения поиска и соблюдению мер безопасности при проведении аварийно-спасательных работ;
 использованию средств индивидуальной защиты;
 использованию схем ВС, содержащих указание на расположение основных и аварийных выходов, мест вскрытия обшивки, расположение бортового аварийно-спасательного оборудования, расположение топливных баков, агрегатов электросистемы и кислородного оборудования;
 осуществлению фиксирования признаков происшествия на месте бедствия ВС (путем фотографирования, видеозаписи или составления схем), которые могут быть уничтожены при воздействии внешней среды;
 пользованию средствами связи, ведению радиосвязи с экипажами ПСВС, морскими судами (судами внутреннего водного транспорта) и взаимодействующими аварийно-спасательными формированиями;
 эвакуации людей, потерпевших бедствие, с места происшествия в транспортное средство с суши, водной поверхности, морского судна (судна внутреннего водного транспорта), в том числе при помощи специальных спусковых (спускоподъемных) устройств в вертолет, находящийся в режиме висения;
 оказанию непосредственно на месте бедствия первой помощи пострадавшим, к определению очередности оказания первой помощи и определению очередности эвакуации людей, потерпевших бедствие, к определению способов их транспортировки для последующей передачи пострадавших выездной бригаде скорой медицинской помощи;
 взаимодействию с выездными бригадами скорой медицинской помощи при передаче им пострадавших;
 2.3.12. Авиационные спасатели СПДГ должны быть подготовлены к выполнению прыжков с парашютом, десантированию людей и грузов, спуску с вертолета с использованием спускового устройства, спуску и подъему с применением бортовых спускоподъемных устройств, а также к эксплуатации средств десантирования людей и грузов;
 2.3.13 Личный состав АСК должен быть подготовлен к:
 оказанию первой помощи пострадавшим;
 обращению со средствами аварийного покидания ВС;
 безопасной эвакуации людей из ВС;
 работе в условиях радиационной, химической и биологической угроз;
 тушению пожаров на ВС;
 возможному возникновению опасных факторов при пожарах на ВС;
 сохранению доказательственных материалов на месте происшествия;

открытию основных и аварийных выходов, поиску места вскрытия обшивки фюзеляжа ВС, применению бортового аварийно-спасательного оборудования, поиску и оценке рисков нахождения рядом с топливными баками, агрегатами электросистемы и кислородным оборудованием;

оценке психологических особенностей поведения людей в условиях ЧС и общению с пострадавшими;

эвакуации пострадавших с места происшествия;

обеспечению безопасности при проведении ПСО (Р);

использованию аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

извлечению пострадавших из ВС и эвакуации их с места бедствия наземным, воздушным и водным транспортом;

работе с графическим планом аэродрома, прилегающей местности в границах аэродрома, с координатной сеткой и картой района аэродрома по аварийно-спасательному обеспечению полетов, а также к ориентированию на местности с помощью технических средств;

использованию средств индивидуальной защиты;

использованию схем ВС, содержащих указание на расположение основных и аварийных выходов, мест вскрытия обшивки, расположение бортового аварийно-спасательного оборудования, расположение топливных баков, агрегатов электросистемы и кислородного оборудования;

организации мероприятий по сохранению доказательных материалов на месте происшествия;

пользованию средствами связи, ведению радиосвязи с экипажами ПСВС, морскими судами (судами внутреннего водного транспорта) и взаимодействующими аварийно-спасательными формированиями;

эвакуации людей, потерпевших бедствие, с места происшествия в транспортное средство с суши и водной поверхности;

оказанию непосредственно на месте бедствия первой помощи пострадавшим, к определению очередности оказания первой помощи и определению очередности эвакуации людей, потерпевших бедствие, к определению способов их транспортировки для последующей передачи пострадавших выездной бригаде скорой медицинской помощи;

взаимодействию с выездными бригадами скорой медицинской помощи при передаче им пострадавших;

2.3.14. Экипажи ПСВС должны быть подготовлены к выполнению поисково-спасательных работ днем и ночью в различных метеоусловиях, десантированию СПДГ и аварийно-спасательного имущества и снаряжения. Экипажи поисково-спасательных вертолетов должны быть подготовлены к выполнению посадок на площадки, подобранные с воздуха, а также к эвакуации пострадавших, в том числе людей, терпящих или потерпевших бедствие на море.

Экипажи ПСВС должны:

знать сроки проведения авиационного поиска и спасания ВС, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств (далее - РТС) поиска.

знать методику выполнения радиотехнического и визуального поиска ВС, терпящих или потерпевших бедствие.

знать порядок приема и передачи сигналов бедствия, а также сигналы, применяемые при проведении ПСО (Р).

знать правила использования поисковой аппаратуры, аварийных радиостанций и ведения радиосвязи с терпящими бедствие, другими поисковыми экипажами и НПСК;

знать правила десантирования СПДГ и грузов;

уметь применять существующие методы радиотехнического и визуального поиска;

уметь взаимодействовать АСПС, участвующими в ПСО (Р);

уметь вести радиосвязь с экипажами ПСВС, пунктами управления ПСО (Р) и взаимодействующими силами и средствами, осуществляющими ПСО (Р).

Должны быть готовы:

применять существующие правила и способы поиска, спасания, оказания помощи пострадавшим и взаимодействия с воздушными и наземными силами и средствами;

самостоятельно и грамотно оценивать обстановку и возможность своего воздушного судна и наземных поисково-спасательных сил и средств;

производить посадку на подобранные с воздуха площадки с учетом всех факторов, обеспечивающих безопасность приземления;

осуществлять высадку и прием людей и грузов в режиме висения, в том числе с применением спусковых и спуско-подъемных устройств, как над сушей (в горной и пересеченной местности), так и над водной поверхностью.

2.3.15. Дежурные ПСВС должны иметь заправку топливом, обеспечивающую радиус действия в зависимости от типа воздушного судна (не менее 320 километров для вертолета Ми-8, 150 километров для вертолета Ми-2, 900 километров для самолетов Ан-26, Ан-30, 320 километров для самолета Ан-2) и запас полетного времени не менее 45 минут на поиск и эвакуацию потерпевших бедствие.

Сроки проведения поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств, с использованием радиотехнических средств должны соответствовать срокам, приведенным в Приложении № 12.

2.3.16. Нормативное время вылета дежурного ПСВС с момента получения экипажем сигнала бедствия установлено 30 минут - летом и 45 минут - зимой.

2.3.17. Переход на соответствующие установленные сроки готовности осуществляется распоряжением руководителя авиационного предприятия и организаций государственной и экспериментальной авиации, от которых привлекаются воздушные суда, по окончании работ по переводу авиационной техники к осенне-зимней и весенне-летней эксплуатации.

2.3.18. О переходе на установленные сроки готовности руководители авиационных предприятий и организаций гражданской авиации письменно информируют СЗ МТУ Росавиации, Санкт-Петербургский КЦПС и филиалы «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

2.3.19. Сроки готовности НПСК к выходу (выезду) на поисково-спасательные работы устанавливаются 30 минут летом и 45 минут зимой.

2.3.20. Штатные и нештатные СПДГ формируются из числа специалистов региональных поисково-спасательных баз (далее - РПСБ) ФКУ «Северо-Западный АПСЦ», ФКУ «Вологодская РПСБ» и ФКУ «Ухтинская РПСБ» (авиационных спасателей), а также из числа организаций и подразделений государственной и экспериментальной авиации (персонала).

2.3.21. В состав СПДГ назначаются от 2 до 3 авиационных спасателей, в том числе старший подготовленных в соответствии с требованиями подпунктов 2.3.5, 2.3.11, 2.3.12 настоящей Инструкции.

2.3.22. Для проведения наземного поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, потерпевших бедствие, на аэродромах государственной и экспериментальной авиации, где штатом предусмотрена авиационная техника, создаются НПСК.

Штатные и нештатные НПСК формируются из персонала, прошедшего специальную подготовку для проведения ПСО (Р) в соответствии с требованиями подпунктов 2.3.6, 2.3.7, 2.3.11 настоящей Инструкции.

2.3.23. В состав НПСК, формируемых в организациях государственной и экспериментальной авиации, входят 8-10 человек, в том числе начальник команды. Личный состав НПСК подчиняется начальнику команды, а начальник команды – руководителю полётов.

НПСК формируется в составе: специалист по самолету и двигателю, по авиационному оборудованию, по средствам аварийного покидания самолета, по авиационному вооружению, по радиоэлектронному оборудованию, медицинский работник, радист, пожарный.

На период дежурства НПСК от организации выделяется автотранспорт повышенной проходимости.

2.3.24. Спасатели СПДГ и НПСК (НПСГ) должны:

знать правила оказания первой помощи пострадавшим;

знать правила безопасности при обращении со средствами аварийного покидания самолетов;

знать способы и меры безопасности при эвакуации людей из ВС;

знать средства и способы связи при проведении ПСО (Р);

знать сигналы, применяемые при проведении ПСО (Р);

знать основы радиационной, химической и биологической защиты;

уметь пользоваться аварийно-спасательным имуществом и снаряжением;

уметь пользоваться содержимым индивидуальных аптечек и медицинскими полевыми укладками;

уметь оказывать первую помощь штатными и подручными средствами;

уметь применять способы и средства дымогазозащиты и ликвидировать пожары на ВС, вскрывать аварийные люки, фонари кабин и фюзеляжи;

уметь извлекать пострадавших из ВС и эвакуировать с места бедствия наземным, воздушным и водным транспортом;

уметь выкладывать на местности с использованием подручных средств сигналы, применяемые при проведении ПСО (Р);

уметь подбирать и обозначать площадки для посадки вертолетов;

обладать альпинистской (водолазной) подготовкой (при необходимости);

уметь работать с топографической информацией и ориентироваться на

местности с помощью технических средств и без них.

Медицинские работники, входящие в состав НПСК (НПСГ), должны уметь оказывать непосредственно на месте бедствия первую помощь пострадавшим, определять очередность и порядок эвакуации потерпевших бедствие и способ их транспортировки в лечебные учреждения.

2.3.25. Дежурство радиотехнических средств обеспечения полетов и авиационной электросвязи осуществляется:

в соответствии с заявкой на обеспечение полетов или перелетов воздушных судов;

после получения сообщения о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, досрочном (срочном) спуске спускаемого аппарата.

2.3.26. **Привлечение воздушных судов и экипажей** авиационных предприятий и организаций экспериментальной авиации **к дежурству** по поиску и спасанию осуществляется на **основании договоров** на оказание услуг по поисково-спасательному обеспечению в части дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей в Северо-Западной зоне АКПС.

2.3.27. Карта базирования дежурных сил и средств - приложение № 1 к Инструкции.

2.3.28. Дислокация, тип воздушного судна, режимы дежурства, время готовности к вылету Северо-Западной зоны АКПС указаны в приложении № 5 к Инструкции.

2.4. Порядок несения дежурства и привлечения дежурных сил и средств к проведению поисково-спасательных работ

2.4.1. Перечень мест дислокации дежурных сил и средств в Северо-Западной зоне АКПС определен приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 08 ноября 2022 года № 795-П «Об определении мест дислокации поисковых и аварийно-спасательных сил и средств на территории Российской Федерации, общего количества и типов дежурных поисково-спасательных воздушных судов.

2.4.2. Дежурство сил и средств в Северо-Западной зоне АКПС и привлечение их к проведению ПСО (Р) осуществляется на основании заключенных договоров на оказание услуг по поисково-спасательному обеспечению полетов в части дежурства поисково-спасательных воздушных судов и экипажей в Северо-Западной зоне АКПС, приказов руководителей авиационных предприятий и организаций, от которых эти силы и средства выделяются и суточного плана дежурства сил и средств в Северо-Западной зоне АКПС.

2.4.3. Накануне дня заступления на дежурство руководители авиационных предприятий, организаций государственной и экспериментальной авиации, выделяющие на дежурство воздушные суда, до 12.00 местного времени представляют в Санкт-Петербургский КЦПС данные о заступающих на дежурство ПСВС, их экипажах, СПДГ:

количество и типы выделяемых воздушных судов;

количество заправленного топлива и радиус действия;
принадлежность воздушного судна;
фамилии командиров воздушных судов, их классность, уровень подготовки, регистрационные (бортовые) номера воздушных судов (сменные позывные командиров воздушных судов);
минимум погоды для взлета и посадки командира воздушного судна;
аэродром базирования;
наличие СПДГ, аварийно-спасательного имущества, снаряжения и оборудования;
время начала и окончания дежурства.

Перед выходными и праздничными днями данные о дежурных поисково-спасательных силах и средствах представляются на все дни, включая первый рабочий день после выходных.

2.4.4. На основании полученных данных КЦПС составляет план дежурства поисково-спасательных сил и средств на предстоящие сутки. План дежурства утверждается начальником СЗ МТУ Росавиации и доводится координационным центром поиска и спасания до сведения:

Главного координационного центра ЕС АКПС (далее - ГКЦПС);

Органов ЕС ОрВД (Региональный центр ЕС ОрВД (Санкт-Петербург), РегЦ ЕС ОрВД (Калининград), АДЦ ЕС ОрВД Санкт-Петербург, АДЦ ЕС ОрВД Вологда, АДЦ ЕС ОрВД Мурманск, АДЦ ЕС ОрВД Псков, АДЦ ЕС ОрВД Архангельск, АДЦ ЕС ОрВД Нарьян-Мар, АДЦ ЕС ОрВД Петрозаводск, АДЦ ЕС ОрВД Воркута, АДЦ ЕС ОрВД Ухта);

Центра Управления Авиацией Территориального Центра Управления (далее - ЦУА ТЦУ) 6 А ВВС и ПВО;

ОД КП ПВО и МА Балтийского флота Ленинградского военного округа;

Калининградского КЦПС;

Дальневосточного регионального КЦПС;

Уральского регионального КЦПС;

Центрального регионального КЦПС;

Сибирского регионального КЦПС;

Главного управления МЧС России по г. Санкт-Петербургу

Санкт-Петербургского МСКЦ;

Мурманского МСКЦ.

Информация по дежурным поисково-спасательным силам и средствам размещается на сайте Росавиации в разделе «Деятельность - Поиск и спасание – Базирование сил и средств поиска и спасания», а также может доводиться до пользователей воздушного пространства по их запросу.

Внесение изменений в утвержденный план (замена ВС, командиров ВС) допускается только с разрешения начальника СЗ МТУ Росавиации, путем подачи заявки в Санкт-Петербургский КЦПС установленным порядком.

2.4.5. Обязанности экипажей ПСВС, НПСК и СПДГ, порядок несения ими дежурства и действий при проведении ПСО (Р) определяются инструкциями, утверждаемыми руководителями авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации, поисково-спасательные силы и средства которых привлекаются к ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС.

2.4.6. Порядок выделения поисково-спасательных сил и средств и обеспечения их готовности определяется приказами руководителей авиационных предприятий и организаций, от которых эти силы и средства выделяются.

2.4.7. Время заступления на дежурство экипажей ПСВС производится, как правило, в 08.00 местного времени каждых суток;

2.4.8. Использование экипажей дежурных ПСВС для целей, не связанных с поиском и спасением, **запрещается**.

Право выдачи разрешений на использование (подъем), находящихся на дежурстве ПСВС и экипажей, для тренировки летного состава и СПДГ к выполнению ПСО (Р), предоставляется начальнику СЗ МТУ Росавиации по письменному запросу руководителя авиационного предприятия, от которого выделяется ПСВС. Условием выполнением данных полетов является соблюдение установленных сроков вылета на ПСО (Р) и обязательств типового договора на оказание услуг по ПСОП.

Разрешение и условия на использование воздушного пространства, в этом случае, выдается оперативными органами ЕС ОрВД после получения информации от Санкт-Петербургского КЦПС путем направления в адрес РегЦ ЕС ОрВД (Санкт-Петербург), РегЦ ЕС ОрВД (Калининград) разрешение на использование (подъем) ПСВС.

2.4.9. Распоряжение о начале ПСО (Р) с применением сил и средств дается Федеральным агентством воздушного транспорта (его территориальным органом) в случае, если:

- а) получен сигнал бедствия с борта воздушного судна;
- б) получен доклад от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие;
- в) получено сообщение о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, от очевидцев бедствия;

- г) получено сообщение о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, от правоохранительных органов, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации или органов местного самоуправления;

- д) воздушное судно не прибыло в пункт назначения в течение 10 минут после расчетного времени и радиосвязь с ним отсутствует в течение более 5 минут (за исключением полета воздушного судна, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства);

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

- ж) радиосвязь с экипажем воздушного судна потеряна и одновременно пропала отметка воздушного судна на экране аппаратуры отображения радиолокационной информации или потеряна радиосвязь более чем на 5 минут, если радиолокационный контроль не осуществлялся (за исключением полета воздушного судна, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства);

- з) осуществляется спуск с орбиты искусственного спутника Земли, спускаемого аппарата, спуск при аварии ракеты-носителя;

2.4.10. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна используют любую возможность для своевременного оповещения о случившемся.

2.4.11. Передачу информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, в координационный центр поиска и спасания осуществляют:

оперативные органы ЕС ОрВД (РегЦ ЕС ОрВД (Санкт-Петербург), РегЦ ЕС ОрВД (Калининград), АУДЦ, АДЦ);

службы аэропортов (аэродромов) вылета (посадки) воздушных судов;

взаимодействующие координационные центры поиска и спасания;

органы и пункты управления полетами государственной и экспериментальной авиации;

морские спасательные координационные центры (подцентры).

Источниками информации также могут быть:

должностные лица авиационных предприятий, органы местного самоуправления, организации или воинские части, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне;

любой гражданин, которому стало известно о воздушном судне, потерпевшем бедствие.

2.4.12. Решение о подъеме дежурных поисково-спасательных сил и средств принимается после сбора, обработки и анализа информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, метеорологических условиях и прогнозе погоды в районе поиска и спасания.

2.4.13. ПСО (Р) считается начатой с момента вылета (выхода) дежурных сил и средств (подачи команды перенацеливания на поиск находящимся в полете воздушным судам), а оконченной - с окончанием эвакуации пострадавших в лечебные учреждения, на ближайший аэродром (в населенный пункт) или момента установления факта гибели экипажа и пассажиров воздушного судна.

ПСО (Р) для поиска и спасания людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, считается начатой с момента вылета (выхода) дежурных сил и средств (подачи команды перенацеливания на поиск находящимся в полете воздушным судам), а оконченной - с принятием решения о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением сил и средств.

Решение о прекращении поиска людей, терпящих бедствие на море, с привлечением сил и средств, принимается начальником СЗ МТУ Росавиации (лицом его замещающим) в случае, если все принятые для поиска людей меры не дали результатов.

2.4.14. Для проведения ПСО (Р), кроме дежурных ПСВС, могут привлекаться воздушные суда, не имеющие поисково-спасательного оборудования, а также резервные, санитарные и находящиеся в воздухе воздушные суда, которые могут быть направлены в район бедствия для выполнения визуального поиска и эвакуационных работ.

2.4.15. С целью наращивания поисково-спасательных сил и средств в ходе проведения ПСО (Р) могут привлекаться дополнительные силы и средства с других аэродромов.

2.4.16. Решение о привлечении дополнительных сил и средств принимается руководителем ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС.

2.5. Порядок привлечения сил и средств для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера

2.5.1. При чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера порядок привлечения сил и средств для оказания помощи населению определяется по согласованию с ГУ МЧС России по г. Санкт-Петербургу в соответствии с «Положением о привлечении гражданской авиации к ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций», утверждённым приказом МЧС России и Минтранса России от 20 октября 1995 года № 714/87).

2.5.2. На силы и средства, по согласованию с Федеральным агентством воздушного транспорта, могут быть возложены следующие задачи:

воздушная разведка общей обстановки, состояния объектов народного хозяйства, коммуникаций, газопроводов, электролиний и других объектов;

спасание пассажиров и экипажей судов при бедствии на море;

спасание пострадавших с изолированных объектов и площадок;

наведение морских и речных судов в район бедствия.

2.5.3. Для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, из состава дежурных сил и средств, привлекаются ПСВС с экипажем и СПДГ.

2.5.4. Состав, количество авиационных поисково-спасательных сил и средств, привлекаемых к работам по ликвидации чрезвычайных ситуаций, определяется Санкт-Петербургским КЦПС (оперативным штабом СЗ МТУ Росавиации).

2.5.5. Решение на проведение ПСО (Р) поисково-спасательными силами и средствами при чрезвычайных ситуациях вырабатывается с учетом:

времени, места, характера происшествия и размеров охваченной им территории;

характера и объема помощи, которая может быть оказана силами и средствами;

метеорологических, климатических и географических условий района бедствия;

характера проводимых спасательных работ;

базирования и готовности авиационных сил и средств, которые могут быть привлечены к участию в спасательных работах.

2.5.6. Распоряжение на вылет (выход) дежурных сил и средств для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера дает начальник СЗ МТУ Росавиации (далее – начальник Управления).

2.6. Перечень должностных лиц и органов, имеющих право давать распоряжения на подъем дежурных сил и средств при получении сигнала о бедствии и при проверках их готовности

2.6.1. Право давать распоряжения на подъем дежурных сил и средств при получении сигнала бедствия и при проверках их готовности предоставляется:

- а) Главному координационному центру поиску и спасания;
- б) координационному центру поиска и спасания;
- в) Северо-Западному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (начальнику Управления);
- г) командующему 6-й гвардейской армии ВВС и ПВО, командующему Балтийским флотом (начальнику морской авиации Балтийского флота - командиру войсковой части 51280) Ленинградского военного округа с немедленным уведомлением Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (начальника Управления);
- д) руководителям авиационных предприятий, организаций государственной и экспериментальной авиации, осуществляющих поиск и спасание на аэродромах базирования сил и средств;
- е) органам пользователей воздушного пространства - органам обслуживания воздушного движения (управления полетами);
- ж) командирам кораблей и капитанам судов, имеющих на борту поисково-спасательные вертолеты, а при выполнении полетов с авианесущих кораблей - руководителям полетов.

Должностные лица, указанные в подпунктах «д», «е» и «ж» имеют право давать распоряжения на подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств с последующим немедленным докладом в вышестоящий орган ОВД (управления полетами) и Санкт-Петербургский КЦПС.

2.6.2. При проверке готовности дежурных поисково-спасательных сил и средств их вылет должен быть предварительно согласован с начальником СЗ МТУ Росавиации.

2.6.3. Во всех случаях подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств производится с уведомлением командования ВВС и ПВО Ленинградского военного округа, ВВС и ПВО Объединенного стратегического командования «Север», в районе ответственности РегЦ ЕС ОрВД Калининград - командования Балтийским флотом.

III. Порядок организации управления и связи

3.1. Порядок аварийного оповещения, приема и передачи сообщений о бедствии

3.1.1. Для передачи и приема сообщений о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, используются радиотехнические средства обеспечения полетов и авиационной электросвязи авиационных предприятий, организаций государственной и экспериментальной авиации и оперативных органов ЕС ОрВД.

3.1.2. На всех пунктах ОВД (управления полетами), кроме диспетчерских пунктов руления и стартовых диспетчерских пунктов, организуется аварийно - спасательная радиосеть на частоте 121,5 МГц, работа которой осуществляется в

круглосуточном режиме, с постоянным прослушиванием, а в пунктах ОВД (управления полетами), работающих по регламенту - в период действия регламента.

Центры полетной информации и органы районного диспетчерского обслуживания являются главными пунктами для сбора всей полетной информации, относящейся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации соответствующему координационному центру поиска и спасания.

3.1.3. Должностные лица авиационных предприятий, организаций государственной и экспериментальной авиации, органов ОВД (управления полетами), которым стало известно о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, обязаны немедленно оповестить об этом Санкт-Петербургский КЦПС.

3.1.4. Оповещение о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, в установленном порядке передается в КЦПС по каналам (средствам) связи, обеспечивающим максимальную оперативность их прохождения.

В отдельных случаях, когда это безотлагательно требуется в связи с создавшейся обстановкой, соответствующий орган ОВД сначала оповещает (при необходимости приводит в готовность) все соответствующие местные аварийно-спасательные службы, которые могут оказать необходимую немедленную помощь, а затем предпринимает другие необходимые меры для введения их в действие.

3.1.5. Органы ОВД немедленно уведомляют Санкт-Петербургский КЦПС о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения:

а) **стадия неопределенности** характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 минут после того времени, когда должно было быть получено сообщение, либо после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном, в зависимости от того, что наступает раньше;

воздушное судно не прибывает в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, сообщенного им в последней передаче или рассчитанного органами обслуживания воздушного движения, в зависимости от того, какое из них позднее;

б) **стадия тревоги** характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии неопределенности и при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне;

воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии пяти минут после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена;

получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна

вынужденная посадка;

известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства;

б) **стадия бедствия** характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии тревоги дополнительные безуспешные попытки установить связь с воздушным судном и безрезультатные запросы в более широком масштабе указывают на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

считается, что запас топлива на борту израсходован или недостаточен для достижения безопасного места;

получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка;

получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку.

3.1.6. Уведомление содержит следующую имеющуюся информацию в указанном порядке:

- а) аварийная стадия;
- б) орган, распространяющий аварийное оповещение;
- в) характер аварийной обстановки;
- г) существенная информация из плана полета;
- д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованная частота;
- е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего;
- ж) окраска и отличительная маркировка воздушного судна;
- з) любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление;
- и) другие относящиеся к событию сведения.

Отсутствие каких-либо из указанных сведений не должно задерживать передачу первоначального донесения. В сообщении не должны содержаться предположительные сведения об обстоятельствах и причинах происшествия.

3.1.7. Экипажи воздушных судов, которые приняли сигнал бедствия, передают подтверждение о приеме сигнала бедствия и незамедлительно сообщают об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное обслуживание воздушного движения в данном районе.

3.1.8. Экипаж воздушного судна, наблюдавший бедствие визуально, докладывает о своих наблюдениях и координатах места бедствия диспетчеру органа ОВД (управления полетами), устанавливает связь с воздушным судном, терпящим бедствие, выясняет его состояние, уточняет координаты.

3.1.9. После получения уведомления координационный центр поиска и спасания обеспечивает получение дополнительной информации от собственника воздушного судна и перевозчика, уточняет стадии аварийного положения или отмену действий по аварийному оповещению.

3.1.10. Кроме уведомления, указанного в пункте 3.1.7 Инструкции, координационному центру незамедлительно передается любая дополнительная

поступающая полезная информация, особенно об изменении аварийных стадий, или информация об отмене аварийной обстановки.

По возможности данная информация должна содержать:

- предполагаемый вид события (авиационное происшествие, инцидент, чрезвычайное происшествие);

- дата, время (местное и скоординированное всемирное (UTC), место происшествия;

- тип, государственный и регистрационный опознавательный знаки, принадлежность воздушного судна;

- наименование владельца, эксплуатанта, если такой имеется;

- метеоусловия в момент происшествия;

- фамилию, имя, отчество командира воздушного судна (проверяющего и его должность), сменный позывной;

- количество членов экипажа и пассажиров, наличие и характер опасных грузов на борту;

- характер задания, номер рейса, с указанием начального пункта вылета и пункта назначения;

- последний пункт вылета и намеченный пункт посадки;

- предполагаемое местоположение воздушного судна, потерпевшего бедствие, относительно какого-либо легко определяемого географического пункта, с указанием геодезических координат;

- физико-географическую характеристику местности, где произошло событие;

- обстоятельства события, достоверно известные к моменту подачи донесения;

- число членов экипажа и пассажиров на борту воздушного судна, в том числе погибших и получивших телесные повреждения, а также число погибших и получивших телесные повреждения лиц, не находившихся на борту воздушного судна;

- гражданство пассажиров;

- степень повреждения воздушного судна;

- наличие у потерпевших бедствие аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

- принятые меры по обеспечению поиска и спасания и оказанию помощи;

- другие достоверные сведения о событии, известные к моменту передачи информации.

3.1.11. Для приведения поисково-спасательных сил и средств в готовность к немедленному вылету (выходу) должностными лицами и органами, имеющими право давать распоряжения на подъем дежурных сил и средств при получении сигнала о бедствии и при проверках их готовности, могут применяться сигналы оповещения «Готовность» и (или) «Тревога».

3.1.12. Сигнал «Готовность» подается, если существует неуверенность или опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту людей («стадия неопределенности», «стадия тревоги») и (или) когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается 30 мин и более.

3.1.13. Сигнал «Тревога» подается, если воздушному судну и находящимся на его борту людям грозит непосредственная опасность, требуется немедленная помощь, когда авиационное происшествие произошло внезапно и (или) когда до ожидаемой посадки воздушного судна, терпящего бедствие, на данном аэродроме остается менее 30 мин («стадия бедствия»).

3.1.14. Руководитель полетов района (руководитель полетов аэродрома, старший диспетчер), получив сообщение о бедствии, объявляет сигнал «Тревога», уведомив об этом КЦПС.

3.1.15. По сигналу «Готовность»:

СПДГ, под постоянным управлением и контролем начальника РПСБ (его заместителя), прибывает к дежурному ПСВС, осуществляет укладку снаряжения и оборудования на борт ВС с тем, чтобы обеспечить его вылет в нормативное время (30 минут - летом, 45 минут - зимой);

Экипаж ПСВС прибывает на ВС, занимает рабочие места и докладывает на рабочей частоте органу ОВД о готовности к запуску двигателей;

НПСК прибывает к месту сбора, указанному при оповещении и ждет дальнейших указаний.

3.1.16. По сигналу «Тревога»:

СПДГ, под постоянным управлением и контролем начальника РПСБ (его заместителя), прибывает к дежурному ПСВС, осуществляет укладку снаряжения и оборудования с тем, чтобы обеспечить его вылет в нормативное время (30 минут - летом, 45 минут - зимой);

экипаж ПСВС, получив информацию о предполагаемом районе поиска и выполняемой задаче, прибывает на ВС, занимает рабочие места, запускает двигатели и докладывает на рабочей частоте органу ОВД о готовности к вылету на ПСО (Р);

НПСК прибывает к месту сбора или квадрат, указанный при оповещении, в состоянии готовности к выезду на поисково-спасательные работы не позднее чем через 30 минут - летом и 45 минут - зимой.

3.1.17. При объявлении сигнала «Тревога» и принятии решения на вылет орган ОВД дает команду на вылет в район бедствия дежурным поисково-спасательным силам и средствам по указанию начальника дежурной смены КЦПС.

3.1.18. При получении сигнала «Тревога» или распоряжения на подъем дежурных поисково-спасательных сил и средств от КЦПС, начальник РПСБ объявляет сбор всему персоналу, не задействованному в дежурстве, для подготовки наземной группы или подготовки спасателей для ПСО (Р) в случае наращивания сил.

3.1.19. Оповещение дежурных поисково-спасательных сил осуществляется органом ОВД или дежурной сменой КЦПС объявлением сигнала «Тревога» («Готовность») по громкоговорящей связи, радиосвязи и (или) телефонам по схемам оповещения и должностным инструкциям.

3.1.20. Сигнал оповещения должен передаваться громко, разборчиво и повторяться дважды, с указанием текущего времени с последующей квитанцией о принятии сигнала.

3.1.21. Типовая схема оповещения о бедствии и вызова дежурных сил и средств приведена в приложении № 3 к Инструкции. На каждом аэродроме разрабатывается собственная схема оповещения на основе типовой с учетом местных особенностей, структуры предприятий и организаций и т.д.

3.1.22. Оповещение КЦПС от МСКЦ (МСПЦ) осуществляется по установленной форме (АВАРИЯ) в соответствии с приложением № 9.

3.2. Действия расчетов координационных центров поиска и спасания, органов ОВД (управления полетами) и экипажей поисково-спасательных воздушных судов при получении сообщений о бедствии

3.2.1. **Координационный центр поиска и спасания** при получении сообщения о бедствии воздушного судна (людях, терпящих или потерпевших бедствие на море):

3.2.1.1. оценивает обстановку, определяет, какой аварийной стадии соответствует данная ситуация (стадии «неопределенности», «тревоги» или «бедствия»);

3.2.1.2. объявляет (подтверждает) самостоятельно или через органы ЕС ОрВД (управления полётами) сигнал «Тревога» («Готовность») для ближайших к месту бедствия дежурных сил и средств;

3.2.1.3. в установленном порядке докладывает полученную информацию о сигналах бедствия начальнику СЗ МТУ Росавиации, дежурной смене ГКЦПС, информирует начальника отдела ОАКПС и готовит предложения руководителю ПСО (Р) для принятия им решения по ее организации и проведению;

3.2.1.4. устанавливает местонахождение воздушного судна (определяет размер района бедствия);

3.2.1.5. организует сбор, обработку и анализ информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие (людях, терпящих или потерпевших бедствие на море);

3.2.1.6. уточняет метеобстановку в районе бедствия, на аэродромах базирования дежурных сил и средств, на запасных аэродромах и запас светлого времени;

3.2.1.7. обеспечивает получение дополнительной информации о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне (людях, терпящих или потерпевших бедствие на море);

3.2.1.8. доводит принятое решение на проведение ПСО (Р) до органов ОВД (управления полётами) в районе бедствия воздушного судна (в районе нахождения людей, терпящих или потерпевших бедствие на море);

3.2.1.9. обеспечивает руководство проведением ПСО (Р) через органы ОВД (управления полётами) в районе бедствия;

3.2.1.10. уведомляет взаимодействующие КЦПС, МСКЦ (МСПЦ);

3.2.1.11. организует оповещение и согласовывает вопросы по взаимодействию с органами исполнительной власти, авиационными предприятиями и организациями, которые могут быть задействованы в проведении ПСО (Р);

3.2.1.12. организует совместно с руководителем организации, от которой дежурное ПСВС осуществляло дежурство и вылетело на ПСО (Р), замену вылетевшего на ПСО (Р) дежурного ПСВС другим воздушным судном с экипажем.

3.2.2. Региональный центр ЕС ОрВД (Санкт-Петербург), РегЦ ЕС ОрВД (Калининград) при получении информации о бедствии воздушного судна:

3.2.2.1. незамедлительно передает полученную информацию о бедствии в Санкт-Петербургский КЦПС и в адреса согласно Табелю сообщений о движении воздушных судов (далее - Табель сообщений);

3.2.2.2. уточняет информацию о бедствии и передает в КЦПС обновленные данные (при наличии);

3.2.2.3. обеспечивает приоритет по использованию воздушного пространства (далее - ИВП) в районе ПСО (Р) в отношении ПСВС, осуществляющих поиск и спасание, вводит в установленном порядке в районе ПСО (Р) местный режим или кратковременное ограничение на ИВП;

3.2.2.4. анализирует фактическую и прогнозируемую метеорологическую обстановку в районе бедствия воздушного судна, на аэродромах базирования ПСВС и маршрутах их полета, доводит информацию до КЦПС;

3.2.2.5. обеспечивает взаимодействие с центрами ЕС ОрВД в процессе проведения ПСО (Р).

3.2.3. **Орган ОВД (обслуживания воздушного движения)**, получив сообщение о бедствии воздушного судна:

3.2.3.1. по команде Санкт-Петербургского КЦПС, а в случаях, когда это требуется безотлагательно, самостоятельно объявляет сигнал «Тревога» для дежурных сил и средств;

3.2.3.2. незамедлительно передает полученную информацию о бедствии в Санкт-Петербургский КЦПС, в адреса согласно, схеме оповещения на данном аэродроме по каналам связи, обеспечивающим максимальную оперативность ее прохождения, и в адреса согласно Табелю сообщений;

3.2.3.3. уточняет район и характер бедствия;

3.2.3.4. при необходимости перенацеливает в район бедствия экипажи самолетов (вертолетов), находящихся в воздухе вблизи района бедствия;

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

3.2.3.6. по указанию руководителя ПСО (Р) доводит задачу и координирует действия дежурных сил и средств в ходе поисково-спасательных работ;

3.2.3.7. при необходимости ограничивает или прекращает полеты на своем аэродроме;

3.2.3.8. обеспечивает соблюдение мер по обеспечению безопасности полетов воздушных судов при ОВД в процессе проведения ПСО (Р);

3.2.3.9. незамедлительно уведомляет КЦПС о всей поступающей информации в ходе ПСО (Р).

3.2.3.10. при получении информации от МСКЦ (МСПЦ), передает эту информацию в КЦПС.

3.2.4. Командир и экипаж ПСВС, получив сигнал «Тревога» («Готовность») немедленно приступают к подготовке к полету, в процессе которой:

3.2.4.1. получает информацию о метеобстановке и прогнозе погоды в районе полетов;

3.2.4.2. уточняет у органов ОВД (управления полётами) или в КЦПС район поиска, тип и номер воздушного (морского) судна потерпевшего бедствие;

3.2.4.3. уточняет порядок ведения радиосвязи;

3.2.4.4. проверяет готовность воздушного судна, поисковой радиоаппаратуры, наличие и состояние аварийно-спасательного имущества и снаряжения;

3.2.4.5. уточняет задачу СПДГ и порядок взаимодействия в экипаже;

3.2.4.6. по сигналу «Тревога» запускает двигатели и докладывает на рабочей частоте органу ОВД (управления полётами) о готовности к вылету (по сигналу «Готовность» докладывает о готовности к запуску двигателей).

3.2.4.7. после взлета и набора высоты:

включает бортовой комплекс поисковой аппаратуры;

прослушивает аварийный канал радиосвязи;

постоянно докладывает органу ОВД (управления полётами) о результатах поиска.

3.2.5. При срочном вылете уточнение данных о воздушном судне и экипаже, потерпевшем бедствие, о метеоусловиях, маршруте и высоте полета, порядке взаимодействия с воздушными и наземными поисково-спасательными силами и передача другой информации осуществляется после взлета ПСВС по радио.

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

3.2.6.1. при работе аварийной радиостанции - с помощью радиотехнических средств поиска;

3.2.6.2. при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие - по их целеуказанию;

3.2.6.3. если над местом бедствия находится другое воздушное судно - с помощью АРК, используя командную радиостанцию воздушного судна как привод или используя его целеуказания;

3.2.6.4. по командам органа ОВД (управления полётами) или с пункта управления поиском.

3.2.7. О времени и месте пролета ПСВС аварийного радиомаяка (радиобуя) экипаж докладывает органу ОВД (управления полётами) и запрашивает разрешение на снижение для визуального обнаружения потерпевших бедствие.

3.2.8. Поиск потерпевших бедствие с использованием радиотехнических средств является основным методом поиска.

3.2.9. Если в результате радиотехнического поиска потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, по решению руководителя ПСО (Р) производится визуальный поиск.

3.2.10. Визуальный поиск осуществляется по заданным квадратам, определенным с помощью палетки с сеткой визуального поиска. Палетка должна

находиться на борту каждого ПСВС и у органа ОВД, управляющего полетом ПСВС. Разбивка района поиска на квадраты организуется руководителем ПСО (Р).

3.2.11. Очередность обследования района поиска по квадратам указывается экипажу перед вылетом или по радио.

3.2.12. В поиске принимает участие весь экипаж, включая СПДГ, сектора наблюдения определяет командир ПСВС. Кроме того, при переходе на визуальный поиск в состав экипажа могут включаться наблюдатели.

3.2.13. При постановке задачи экипажу командир воздушного судна определяет для каждого члена экипажа и наблюдателя сектора просмотра пролетаемой местности.

3.2.14. Высота полета воздушных судов при производстве ПСО (Р) назначается в пределах:

3.2.14.1. При радиотехническом поиске:

для самолетов - 6000 - 8100 м (ЭП 190 – ЭП 260);

для вертолетов - 600 - 1200 м (2000 – 4000 фут).

3.2.14.2. При визуальном поиске: 100 - 400 м.

Рекомендуемая длина галсов - 10 - 20 км.

3.2.14.3. Конкретная высота поиска рассчитывается в зависимости от типа ПСВС и схемы поиска.

3.2.15. Перед началом визуального поиска или в процессе радиотехнического поиска в пересеченной местности и над густым лесом выполняется обзорный полет на большой высоте, обеспечивающей общий просмотр заданного района с целью обнаружения очагов пожара, дымов или других признаков возможного места бедствия.

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

3.2.17. В целях тщательного осмотра сильно пересеченной местности полет осуществляется по проложенным на карте маршрутам в обоих направлениях, а затем таким же образом - по перпендикулярным маршрутам.

3.2.18. Экипаж ПСВС при обнаружении места бедствия сообщает органу ОВД (управления полётами):

время обнаружения и координаты района бедствия;

наблюдаемое состояние и положение воздушного (морского) судна, наличие и видимое состояние членов экипажа и людей, потерпевших бедствие;

информацию, переданную потерпевшими бедствие по радио или с помощью визуальных знаков;

метеоусловия в районе бедствия;

оценку рельефа местности и состояние земной (водной) поверхности (волнение моря, ледовую обстановку), на которой находится воздушное (морское) судно и люди, потерпевшие бедствие;

возможность использования средств передвижения (железнодорожных, водных, автотранспортных, гужевых и др.);

действия, предпринятые для оказания помощи потерпевшим бедствие (десантирование СПДГ, выброска аварийно-спасательного имущества, наведение наземных или других сил и средств к месту бедствия и т.д.);

наличие ущерба на местности.

3.2.19. Экипаж поисково-спасательного вертолёта, выбрав площадку для посадки, сообщает ее координаты органу ОВД (управления полётами). После выполнения посадки докладывает о ней и согласовывает свои действия по вылету для эвакуации потерпевших бедствие с органом ОВД (управления полётами).

3.2.20. Ответственность за безопасность посадки и эвакуации потерпевших бедствие несет командир воздушного судна.

3.2.21. При невозможности выполнить посадку командир ПСВС десантирует СПДГ парашютным способом или (на вертолете) высаживает их с режима висения с помощью спускового устройства или лебедки.

3.2.22. После посадки командир ПСВС, поддерживая радиосвязь с органом ОВД (управления полётами), в первую очередь организует оказание первой помощи пострадавшим и эвакуацию их на ближайший аэродром или в лечебные учреждения.

3.2.23. Первая помощь оказывается непосредственно на месте бедствия медицинским персоналом, входящим в состав групп спасателей СПДГ, НПСК, а при невозможности ее оказания - в ближайших лечебных учреждениях.

3.2.24. Очередность эвакуации пострадавших определяет старший СПДГ или командир ПСВС по докладу медицинского работника из состава СПДГ.

3.2.25. При пожаре на воздушном судне, потерпевшем бедствие экипаж ПСВС вместе с СПДГ после посадки немедленно приступает к эвакуации людей из воздушного судна, в первую очередь - раненых и, одновременно принимает меры к ликвидации пожара.

3.2.26. Старший расчета СПДГ или командир ПСВС руководит эвакуацией, распределив обязанности между членами экипажа и спасателями. При этом необходимо максимально использовать средства для тушения пожара, имеющиеся на борту ПСВС, а также подручные средства (воду, песок землю и т.д.). При возможности - привлечь местное население.

3.2.27. Для эвакуации пассажиров и экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, члены экипажа ПСВС, СПДГ, НПСК используют аварийные люки, выходы и места возможного вскрытия фюзеляжа воздушного судна.

3.2.28. Подъем потерпевших бедствие на борт вертолета в режиме висения производится, как правило, с помощью спасателя.

3.2.29. При обнаружении экипажа или пассажиров воздушного судна, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море (воде), экипаж ПСВС:

производит выброску потерпевшим бедствие укладок с аварийно-спасательными плавсредствами и другим имуществом (при необходимости);

оценивает возможность выполнения посадки вблизи района бедствия и эвакуации потерпевших;

при невозможности выполнить посадку на воду производит десантирование СПДГ.

3.2.30. Десантирование с самолетов выполняется парашютным способом, а с вертолетов - одним из следующих способов:

- парашютным способом;
- беспарашютным десантированием спасателей;
- с режима висения вертолета с помощью спускового устройства или электролебедок.

3.2.31. Подъем людей с водной поверхности на борт вертолета осуществляется с помощью спасателей. В случае невозможности высадки на воду спасателей командир вертолета может принять самостоятельное решение о подъеме потерпевших с помощью ковша-корзины или другого устройства.

3.2.32. Перед спуском спасателей с вертолетов на воду пострадавшим сбрасываются плавсредства (надувные лодки, плоты и т.д.), а спасатели надевают гидрокостюмы или спасательные пояса.

3.2.33. Выполнение захода для зависания над водой осуществляется командиром вертолета с учетом гидрометеоусловий и в соответствии с рекомендациями Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации» и Руководства по летной эксплуатации вертолета.

3.2.34. В случае невозможности десантирования СПДГ, эвакуации потерпевших бедствие посадочным способом или с режима висения, им сбрасываются укладки с аварийно-спасательным снаряжением и специальными грузами для обеспечения их жизнедеятельности.

3.2.35. Наведение кораблей, судов в район бедствия осуществляется экипажем ПСВС по радио, а при отсутствии радиосвязи - посредством установленных визуальных сигналов.

3.2.36. Если воздушное (морское) судно, потерпевшее бедствие, затонуло, то командир ПСВС с максимально возможной точностью сбрасывает буй, радиомаяк, другие средства, имеющиеся на борту для обозначения места затопления, или осуществляет привязку этого места к характерным ориентирам.

3.2.37. О месте затопления воздушного (морского) судна и сброса маркировочных средств командир экипажа докладывает органу ОВД (управления полётами) и продолжает полет над объектом до получения указаний о дальнейших действиях.

3.3. Организация управления дежурными силами и дополнительно привлекаемыми силами, и средствами для обеспечения поисково-спасательных работ

3.3.1. Управление силами и средствами заключается в осуществлении постоянной и целенаправленной деятельности по поддержанию их в постоянной готовности к выполнению задач по предназначению и руководству ими в ходе ПСО (Р).

3.3.2. Управление силами и средствами в Северо-Западной зоне АКПС осуществляется по общим и специально выделенным каналам связи через:

- Санкт-Петербургский КЦПС;

- Региональный центр ЕС ОрВД (Санкт-Петербург);

РегЦ ЕС ОрВД (Калининград);
органы ЕС ОрВД;
вспомогательный центр поиска и спасания (далее - ВЦПС) (при его создании).

3.3.3. Руководитель ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС осуществляет оперативное руководство силами и средствами, привлекаемыми для проведения ПСО (Р).

3.3.4. Основными задачами управления при проведении ПСО (Р) является:
своевременное принятие решения на проведение ПСО (Р);
постановка и уточнение задачи поисковым силам на подготовку и проведение ПСО (Р);
непосредственное руководство действиями сил при проведении ПСО (Р);
координация действий сил, привлекаемых к ПСО (Р);
обеспечение наращивания сил и средств в процессе поиска и спасания;
сбор информации о ходе выполнения работ, ее обработку и передачу по назначению;

обеспечение взаимодействия сил в процессе ПСО (Р);
обеспечение мер безопасности при проведении.

3.3.5. **Руководитель ПСО (Р)** в Северо-Западной зоне АКПС при получении информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, принимает решение на ПСО (Р), при этом учитывается:

характер бедствия;
тип и класс воздушного судна;
задача, выполняемая экипажем воздушного (морского) судна;
количество членов экипажа воздушного (морского) судна, пассажиров, наличие груза и его характер;
высота, скорость и направление полета воздушного судна;
местонахождение воздушного (морского) судна;
удаление мест базирования сил и средств, а также дополнительно привлекаемых сил и средств от места (района) бедствия;
радиус действия ПСВС и наличие аэродромов (площадок) заправки топливом;

возможность применения сил и средств в соответствии с физико-географическими, климатическими и метеорологическими условиями;

возможность применения сил и средств, находящихся в непосредственной близости от места (района) бедствия;

уровень подготовки привлекаемых экипажей ПСВС;
целесообразность привлечения дополнительных сил и средств;
возможность организации постоянного контроля за действиями сил и средств, а также надежного управления ими при проведении ПСО (Р);
информация, полученная о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море.

3.3.6. Решение, принятое руководителем ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС, дежурная смена Санкт-Петербургского КЦПС немедленно доводит до органа ОВД (управления полётами) в районе бедствия.

3.3.7. Принятое решение дежурная смена Санкт-Петербургский КЦПС оформляет в виде плана проведения ПСО (Р), который утверждается руководителем ПСО (Р), докладывается в ГКЦПС и доводится до исполнителей.

3.3.8. План проведения ПСО (Р) оформляется на карте масштаба 1:500000. Содержание и образец плана приведены в приложении № 6 к Инструкции.

3.3.9. КЦПС на основании принятого начальником Управления решения на ПСО (Р) готовит органу ОВД информацию для доведения задачи командиру ПСВС.

3.3.10. При доведении задачи, как правило, указываются:
время и место происшествия (если оно известно) либо район поиска;
тип воздушного судна, потерпевшего бедствие, регистрационный (бортовой) номер, номер рейса или позывной;
информация, полученная о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море.

характер происшествия, количество пассажиров и членов экипажа;
наличие аварийно-спасательных средств у потерпевших бедствие;
рекомендуемый маршрут и способ поиска, характеристика местности;
метеоусловия и прогноз погоды в районе поиска и на запасных аэродромах;

порядок связи с органами ОВД и другими ПСВС, а также порядок передачи информации о ходе ПСО (Р);
меры безопасности.

3.3.11. При доведении задачи на поиск для каждого экипажа определяется время полета и поиска с учетом запаса топлива, светлого времени суток, а также действия на случай ухудшения метеоусловий.

3.3.12. **Орган ОВД (управление полётами)**, непосредственно управляющий дежурным ПСВС, на основании указаний Санкт-Петербургского КЦПС доводит задачу экипажу ПСВС на проведение ПСО (Р).

3.3.13. При срочном вылете дежурных ПСВС постановка задачи на поиск, уточнение данных о воздушном судне и экипаже, потерпевшем бедствие (людях, терпящих или потерпевших бедствие на море), о метеоусловиях, маршруте и высоте полета, порядке взаимодействия с воздушными, наземными и морскими поисково-спасательными силами, и передача другой информации осуществляется по радио после взлета.

3.3.14. При организации последующих вылетов ПСВС постановка задачи производится, по возможности, перед вылетом. В процессе предполетной подготовки проводится подготовка полетных карт для визуального поиска с детальным изучением района поиска.

3.3.15. Непосредственное управление воздушным движением ПСВС при полете в район бедствия и обратно осуществляют органы ОВД (управления полётами) в пределах своих зон, районов и секторов, при этом должен быть обеспечен выход их в район бедствия по кратчайшему пути.

3.3.16. Орган ОВД (управление полётами) в ходе ПСО (Р) обязан:
обеспечить безопасность полетов при ОВД в процессе проведения ПСО (Р), информировать экипажи ПСВС об изменениях в навигационной и воздушной

обстановке, опасных явлениях погоды, выдавать диспетчерские рекомендации и указания экипажам;

осуществлять обслуживание воздушного движения ПСВС, участвующих в ПСО (Р);

обеспечить приоритет в использовании воздушного пространства ПСВС;

оказывать содействие в обеспечении взаимодействия между поисково-спасательными силами и средствами, участвующими в ПСО (Р);

постоянно знать местонахождение ПСВС;

передавать информацию о ходе ПСО (Р) в КЦПС (руководителю поисково-спасательной операции (работ) в районе поиска);

передавать указания КЦПС и руководителя ПСО (Р) экипажу (экипажам) ПСВС.

3.3.17. В необходимых случаях для управления полетами ПСВС привлекается воздушное судно-ретранслятор.

3.3.18. **Координационный центр поиска и спасания** в процессе управления ПСО (Р) осуществляет:

непрерывный сбор, обобщение, анализ информации и данных о пассажирах и экипаже воздушного судна, потерпевшего бедствие, о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, а также о ходе ПСО (Р) с докладом о полученных сведениях руководителю ПСО (Р), начальнику отдела ОАКПС и в ГКЦПС;

подготовку предложений по наращиванию поисково-спасательных сил и средств и порядку их использования, применению сил и средств соседних зон АКПС медицинских учреждений для оказания помощи пострадавшим и организует их оповещение;

доведение указаний до экипажей ПСВС;

организацию контроля за полетами ПСВС, действиями СПДГ, НПСК, а также обеспечением мер безопасности в ходе ПСО (Р);

организацию выполнения и ведение плана проведения ПСО (Р) на карте;

анализ хода проведения-ПСО (Р);

подготовку и представление предварительных итогов руководителю ПСО (Р), ГКЦПС.

3.3.19. В процессе ПСО (Р) КЦПС документирует наиболее важные этапы ПСО (Р):

сообщение о бедствии;

объявление сигнала «Тревога» («Готовность»);

вылет дежурного ПСВС;

перенацеливание ВС, находящихся в полете вблизи района бедствия;

обнаружение потерпевшего бедствие воздушного судна;

посадки ПСВС на месте происшествия;

начало и окончание эвакуации пострадавших;

количество пострадавших, наличие ущерба на земле, поступившие и переданные сообщения и указания.

3.3.20. Если в результате обследования района поиска с помощью радиотехнических средств, потерпевшее бедствие воздушное (морское) судно не обнаружено и связь с ним не установлена, КЦПС готовит предложения

руководителю ПСО (Р) на проведение визуального поиска и разрабатывает план проведения ПСО (Р) с визуальным поиском на карте по заданным квадратам с использованием палетки с сеткой визуального поиска.

3.3.21. Разбивка района поиска на квадраты организуется руководителем ПСО (Р) и доводится через КЦПС в центры ОВД, экипажам ПСВС.

3.3.22. В решении на проведение визуального поиска руководитель ПСО (Р) определяет:

- границы района поиска и квадраты, на которые он разделен в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;

- квадраты первоочередного обследования и порядок проведения последующего поиска;

- состав авиационных воздушных и наземных сил и средств для осуществления поиска;

- способы поиска;

- аэродромы базирования ПСВС;

- основные и вспомогательные пункты управления ПСО (Р);

- привлекаемые дополнительные средства связи и РТО;

- порядок, время и место постановки задач экипажам ПСВС;

- плановая таблица вылета ПСВС и выхода НПСК на поиск;

- порядок эвакуации пассажиров и экипажа, потерпевшего бедствие воздушного судна, привлекаемые медицинские силы (средства) и лечебные учреждения;

- меры по обеспечению безопасности полетов при выполнении ПСО (Р);

- порядок представления донесений о результатах ПСО (Р).

3.3.23. На основе принятого решения КЦПС (оперативным штабом) разрабатывается план ПСО (Р) на предстоящие сутки, который утверждается руководителем ПСО (Р) и доводится КЦПС до исполнителей.

3.3.24. План проведения ПСО (Р) на предстоящие сутки (визуальный поиск) воздушного судна, потерпевшего бедствие, и маршруты полетов поисково-спасательных воздушных судов, оформляются на картах масштаба 1:200000 или 1:500000, в зависимости от размеров района поиска.

3.3.25. Для организации управления ПСО (Р) может создаваться оперативный штаб, который возглавляет начальник Управления.

3.3.26. Основными задачами оперативного штаба являются:

- определение состава сил и средств, необходимых для проведения ПСО (Р);

- выработка предложений для принятия решения руководителем ПСО (Р) в зоне (районе) поиска и спасения на проведение ПСО (Р);

- разработка плана проведения ПСО (Р);

- организация взаимодействия и координация действий основных и дополнительно привлекаемых сил и средств;

- обеспечение безопасности при полетах ПСВС;

- анализ действий сил и средств в процессе проведения ПСО (Р);

- формирование ежесуточных отчетов о результатах проведения ПСО (Р).

3.3.27. При необходимости решением руководителя ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС в районе поиска может создаваться вспомогательный

центр поиска и спасания (далее - ВЦПС). ВЦПС, как правило, создается на базе действующего центра (отделения) ОВД.

3.3.28. В случаях, когда ВЦПС создается на базе центра (отделения) ОВД, начальник центра (отделения) ОВД (управления полётами) оказывает содействие в организации работы ВЦПС в части предоставления помещения, каналов связи, оргтехники и выделения специалистов центра (отделения) ОВД (управления полётами) для работы в составе ВЦПС.

3.3.29. В ходе организации и проведения ПСО (Р) органы ОВД (управления полётами), руководители авиационных предприятий и организаций уточняют и передают в КЦПС (ВЦПС) информацию (в части касающейся):

3.3.29.1. о развитии ситуации (краткое описание происшествия, число лиц, нуждающихся в спасании, степень полученных ими повреждений, наличие аварийно-спасательного снаряжения, прогноз погоды и период его действия, поисково-спасательные силы, имеющиеся на месте проведения операции);

3.3.29.2. о районе спасательных работ (местоположение происшествия посредством указания района, характера местности, широта, долгота или пеленг относительно известного географического пункта, маршруты следования к месту происшествия сил и средств);

3.3.29.3. о действиях сил и средств (выделенные средства поиска и спасания, включая позывные и фамилии командиров экипажей, методы спасания, применяющиеся при поиске), аэродром и время вылета дежурного ПСВС, пункты выхода и маршруты движения НПСК;

3.3.29.4. об организации связи и управления на месте происшествия (позывные воздушных судов, ретрансляторов, каналы связи и управления и другая информация по вопросам связи).

3.3.30. При обнаружении воздушного судна, терпящего или потерпевшего бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, экипажи ПСВС, органы ОВД в районе бедствия уточняют и передают в КЦПС следующие сведения:

3.3.30.1. время обнаружения и координаты потерпевших бедствие;

3.3.30.2. состояние и положение воздушного (морского) судна, наличие и состояние членов экипажа и пассажиров;

3.3.30.3. метеоусловия в районе бедствия;

3.3.30.4. данные о рельефе и состоянии земной (водной) поверхности, на которой находятся воздушные (морские) суда и люди, потерпевшие бедствие;

3.3.30.5. принятые меры для оказания помощи (десантирование СПДГ, выброска аварийно-спасательного имущества, наведение наземных или других поисково-спасательных сил и средств к месту бедствия и т.д.);

3.3.30.6. предварительные данные об ущербе, нанесенном на местности.

3.3.31. Уточненные сведения КЦПС докладывает руководителю ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС, в ГКЦПС, информирует начальника отдела ОАКПС.

3.3.32. После посадки ПСВС (десантирования СПДГ) для оказания помощи пострадавшим, командир воздушного судна через орган ОВД (управление полётами) сообщает сведения о потерпевших бедствие и согласует свои действия по их эвакуации.

3.3.33. По окончании ПСО (Р) руководители авиационных предприятий или организаций, чьи силы и средства привлекались к проведению ПСО (Р), в трехдневный срок представляют в адрес Санкт-Петербургского КЦПС сведения о силах и средствах, участвовавших в ПСО (Р), о ходе и результатах поиска и предварительный анализ проведенной ПСО (Р).

3.3.34. Руководители авиационных предприятий или организаций, а также владельцы воздушных судов, потерпевших бедствие в трехдневный срок представляют в адрес Санкт-Петербургского КЦПС полную информацию о воздушном судне, командире воздушного судна (лице) осуществлявшем пилотирование летательного аппарата.

Информацию о морских судах, а также о людях потерпевших бедствие на море, в трехдневный срок представляет МСКЦ (МСПЦ), осуществляющий координацию при проведении ПСО (Р).

3.3.35. Начальник КЦПС в семидневный срок представляет, за подписью начальника Управления, «Отчет о проведенной ПСО (Р)» в адрес руководителя Росавиации.

3.3.36. Формы отчетов (командира экипажа ПСВС, старшего СПДГ, старшего НПСК, начальника КЦПС о проведенной ПСО (Р) приведены в приложении № 8 к Инструкции.

3.4. Организация связи

3.4.1. Оповещение дежурных сил и средств, управление силами и средствами в ходе проведения ПСО (Р), осуществляется по общим и специально выделенным каналам связи.

3.4.2. КЦПС оснащается средствами двусторонней связи с ГКЦПС, оперативными органами ЕС ОрВД, органами ОВД (управления полётами), оперативными штабами поиска и спасания, КЦПС в соседних зонах поиска и спасания, оперативными органами взаимодействующих органов исполнительной власти, организациями и медицинскими учреждениями.

3.4.3. Все переговоры по сетям речевой телефонной связи должны документироваться.

3.4.4. Сообщения о бедствии передаются и принимаются на рабочих частотах радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД и по наземным каналам связи обеспечения взаимодействия органов ОВД (управления полётами), а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц, над морем - 2182 кГц или 4125 кГц и пунктах приема информации спутниковой системы «КОСПАС - САРСАТ».

3.4.5. Управление силами и средствами при проведении ПСО (Р) осуществляется:

- на рабочей частоте органов ОВД (управления полётами);

- на аварийной частоте - 121,5 МГц;

- на специально-выделенной частоте с поисковыми экипажами – 123,1 МГц.

3.4.6. Для связи ПСВС с морскими и речными судами в целях взаимодействия используется частота 130,0 МГц.

3.4.7. Для связи между воздушными судами или между воздушными судами и наземными службами, занятыми ПСО (Р), дополнительно к частоте

121,5 МГц используется частота 123,1 МГц, переход на которую производится после установления связи на частоте 121,5 МГц.

3.4.8. Для связи с ПСВС и органом ОВД (управления полётами) в районе поиска СПДГ и НПСК оснащаются переносными средствами связи.

3.4.9. Схема связи и управления при проведении ПСО (Р) приведена в приложении № 4 к Инструкции.

IV. Порядок организации взаимодействия Инструкции приводятся:

4.1 Порядок взаимодействия при организации и осуществлении поиска и спасания

4.1.1. Взаимодействие сил и средств в Северо-Западной зоне АКПС организует начальник Управления через отдел организации АКПС, Санкт-Петербургский КЦПС и местные оперативные органы единой системы.

4.1.2. При организации и осуществлении поиска и спасания в Северо-Западной зоне АКПС КЦПС осуществляет взаимодействие с:

- оперативными органами ЕС ОРВД;

- авиационными предприятиями и организациями, участвующими в проведении ПСО (Р);

- авиационным предприятием и организацией по принадлежности воздушного судна, потерпевшего бедствие;

- КЦПС в смежных зонах поиска и спасания;

- морскими спасательными координационными центрами;

- оперативными органами главных управлений МЧС России;

- оперативными органами 6 А ВВС и ПВО;

- оперативными органами ПВО и МА Балтийского флота Ленинградского военного округа;

- оперативными органами Главных управлений МВД России (далее - ГУВД) по субъектам Российской Федерации;

- органами гражданской защиты населения субъектов Российской Федерации и лечебными учреждениями.

4.1.3. При осуществлении взаимодействия согласуется и уточняются:

- состав, количество и порядок участия сил и средств;

- маршруты следования, места сосредоточения сил и средств;

- позывные ПСВС, воздушных судов ретрансляторов, морских спасательных судов, другой техники, групп спасателей;

- обеспеченность сил и средств, наличие и готовность лечебных учреждений к оказанию помощи;

- пункты управления силами и средствами;

- порядок взаимного информирования.

4.1.4. Взаимодействие сил, участвующих в ПСО (Р) в районе бедствия, организует Санкт-Петербургский КЦПС.

4.1.5. При проведении ПСО (Р) в двух и более зонах АКПС, с участием сил и средств других федеральных органов исполнительной власти, взаимодействие с этими органами организует ГКЦПС.

4.1.6. Местные оперативные органы единой системы осуществляют взаимодействие в соответствии со схемой оповещения об авиационном происшествии на данном аэродроме или в районе ответственности.

4.1.7. Реквизиты лечебных медицинских учреждений приведены в приложениях № 7 к Инструкции.

4.2. Организация управления привлекаемыми силами и средствами для обеспечения поисково-спасательных операций (работ):

4.2.1. Для проведения ПСО (Р), кроме дежурных ПСВС, могут привлекаться ВС, не имеющие поисково-спасательного оборудования, а также резервные, санитарные и находящиеся в воздухе ВС, которые могут быть направлены в район бедствия для выполнения визуального поиска и эвакуации пострадавших с места бедствия.

4.2.2. С целью наращивания сил и средств в ходе проведения ПСО (Р) могут привлекаться дополнительные силы и средства.

Привлечение к ПСО (Р) сил и средств, включая БВС и БАС, авиационных предприятий и организаций экспериментальной авиации осуществляется на основании приказов их руководителей и планов дежурств сил и средств.

Привлечение к ПСО (Р) сил и средств, включая БАС, организаций государственной авиации осуществляется на основании приказов их руководителей и планов дежурств сил и средств, в которых установлено, что силы и средства осуществляют дежурство в единой системе.

БАС привлекается к ПСО (Р) в период их проведения на основании письменного согласия владельца БВС, направляемого по электронной почте в Северо-Западное МТУ Росавиации.

Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации могут привлекаться к поиску потерпевшего бедствие ВС, его экипажа и пассажиров, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, и до прибытия сил и средств, принимать неотложные меры по спасанию людей, оказанию им первой помощи, охране потерпевшего бедствие ВС и находящихся на его борту документации и имущества.

Решение о привлечении дополнительных сил и средств принимается руководителем ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС.

Состав, количество сил и средств, привлекаемых к ПСО(Р), определяется руководителем ПСО (Р), оперативным штабом Северо-Западного МТУ Росавиации.

На привлекаемые силы и средства могут быть возложены следующие задачи:

воздушная разведка общей обстановки, состояния объектов народного хозяйства, коммуникаций, газопроводов, электролиний и других объектов; спасание пострадавших с изолированных объектов и площадок; наведение морских и речных судов в район бедствия.

Решение на проведение ПСО (Р) привлекаемыми силами и средствами вырабатывается с учетом:

времени, места, характера и размеров территории;
характера и объема помощи, которая может быть оказана;
метеорологических, климатических и географических условий района бедствия;
характера проводимых спасательных работ;
базирования, готовности и оснащения сил и средств, которые могут быть привлечены к участию в спасательных работах.

4.3 Организация связи и обмена информацией между взаимодействующими органами и службами единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти и Государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос»:

4.3.1. Федеральное агентство воздушного транспорта при организации и проведении поиска и спасания обеспечивает взаимодействие органов и служб единой системы с федеральными органами исполнительной власти и Государственной корпорацией по космической деятельности "Роскосмос".

Взаимодействие органов и служб единой системы с федеральными органами исполнительной власти и Государственной корпорацией по космической деятельности "Роскосмос" осуществляется путем обмена:

- а) информацией о дежурных силах и средствах;
- б) информацией о полученных сигналах аварийного оповещения о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие, а также о людях, терпящих или потерпевших бедствие на море;
- в) информацией о спуске с орбиты искусственного спутника Земли спускаемого (возвращаемого) аппарата, спуске при аварии ракеты космического назначения;
- г) информацией о принятом решении о начале проведения ПСО (Р);
- д) информацией о порядке организации управления силами и средствами и организации связи;
- е) информацией о необходимости выделения дополнительных сил и средств;
- ж) информацией о ходе проведения ПСО (Р) и ее результатах.

4.3.2. Обмен информацией, указанной в пункте 4.3.1., осуществляется по общим или специально выделенным каналам связи и с использованием информационных систем.

4.3.3. Поиск и спасание организуются по зонам авиационно-космического поиска и спасания, границы которых совпадают с границами зон Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

4.3.4. Оперативным пунктом управления является Главный координационный центр поиска и спасания единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

4.3.5. ГКЦПС организует доведение уточненных исходных данных и информации о срочном спуске спускаемого аппарата до дежурных сил и средств через оперативные органы Министерства обороны Российской Федерации (Военно воздушных сил и Военно-Морского Флота).

Уточнение исходных данных производится из Главной оперативной группой управления Центра управления полетами с передачей их в ГКЦПС.

Информация о предполагаемых районах посадки при срочном спуске выдается Главной оперативной группой управления Центра управления полетами в ГКЦПС на каждые сутки полета.

В случае аварии на старте или на участке выведения космического корабля информация о факте аварии передается из Главной оперативной группой управления Центра управления полетами в ГКЦПС немедленно, а расчетный район посадки - не позднее чем через 30 минут после приземления (приводнения) спускаемого аппарата.

V. Обязанности должностных лиц, участвующих в организации авиационного поиска и спасания

5.1. Начальник Северо-Западного межрегионального, территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (начальник СЗ МТУ Росавиации)

5.1.1. Начальник СЗ МТУ Росавиации отвечает за организацию и осуществление поиска и спасания и поисково-спасательного обеспечения в Северо-Западной зоне АКПС.

5.1.2. Начальник Управления обязан:

- проводить активную работу по совершенствованию единой системы и повышению эффективности её функционирования;
- руководить деятельностью организаций, подведомственных Росавиации, в сфере авиационно-космического поиска и спасания;
- знать состояние поисково-спасательного обеспечения в зоне АКПС;
- организовывать дежурство сил и средств и утверждать план дежурства;
- осуществлять контрольные функции в сфере АКПС;
- организовывать разработку и издание организационно-методических документов по организации и проведению поиска и спасания;
- лично принимать решение на проведение ПСО (Р), организовывать ПСО (Р) и руководить ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС;
- назначать (при необходимости) руководителя ПСО (Р) в районе бедствия;
- организовывать взаимодействие структур федеральных органов исполнительной власти при проведении ПСО (Р);
- организовать работу оперативного штаба при проведении ПСО (Р).

5.2. Начальник отдела организации авиационно-космического поиска и спасания

5.2.1. Начальник отдела организации авиационно-космического поиска и спасания (ОАКПС) непосредственно отвечает за состояние и организацию поиска и спасания в Северо-Западной зоне поиска и спасания и обеспечивает деятельность СЗ МТУ Росавиации в сфере АКПС, как регионального руководящего органа единой системы.

5.2.2. Начальник отдела ОАКПС обязан:

разрабатывать и готовить к изданию организационно-методические документы по организации и проведению авиационно-космического поиска и спасания в Северо-Западной зоне АКПС;

участвовать в организации и проведении ПСО (Р) в границах зоны АКПС;

обеспечивать размещение и работу оперативного штаба при проведении ПСО (Р);

участвовать в организации взаимодействия авиационных поисково-спасательных служб с поисково-спасательными службами других федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и местного самоуправления в границах зоны АКПС;

принимать участие в сборах, учениях, проверках, инструктивно-методических и контрольных занятиях, внезапных проверках готовности к действиям по поиску и спасанию и подготовки авиационного персонала в сфере АКПС;

осуществлять контроль по вопросам поисково-спасательного обеспечения, готовности оперативного органа в обеспечении проведения ПСО (Р);

проводить в зоне АКПС работу, направленную на недопущение и (или) пресечение нарушений юридическими лицами и гражданами обязательных требований в сфере АКПС;

принимать участие в проведении исследований по совершенствованию и развитию единой системы в зоне АКПС;

участвовать в работе оперативного штаба при проведении ПСО (Р).

5.3. Директор федерального казенного учреждения «Северо-Западный АПСЦ»

5.3.1. Директор ФКУ «Северо-Западный АПСЦ» отвечает за обеспечение руководства проведением ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС, оснащение сил и средств аварийно-спасательным имуществом и снаряжением, координацию действий авиационных сил поиска и спасания при проведении ПСО (Р).

5.3.2. В целях организации и выполнения ПСО (Р) и координации действий авиационных поисково-спасательных сил при их проведении директор ФКУ «Северо-Западный АПСЦ» обязан:

участвовать в работе оперативного штаба при проведении ПСО (Р);

организовывать работу КЦПС по:

обеспечению руководства проведением ПСО (Р);

координации действий авиационных поисково-спасательных сил при проведении ПСО (Р), а также организации взаимодействия между ними;

контролю готовности дежурных сил и средств к проведению ПСО (Р);

доведению до органов ОВД (управления полётами) сведений о дежурных силах и средствах;
принятию решения на подъем дежурных сил и средств в целях проведения ПСО (Р) или проверки их готовности;
организовывать работу РПСБ по:
подготовке СПДГ к проведению ПСО (Р);
поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море;
организации дежурства СПДГ на аэродромах базирования дежурных ПСВС;
подготовке грузов к десантированию;
оказанию первой помощи потерпевшим бедствие, а также их эвакуации в медицинские учреждения или ближайшие населенные пункты (аэродромы);
подготовке СПДГ к выживанию в условиях автономного существования.

5.4. Директор федерального казенного учреждения (начальник РПСБ) – старший (руководитель ПСО (Р)) в районе поиска

5.4.1. Директор ФКУ (начальник РПСБ) отвечает за обеспечение действий поисково-спасательного формирования при проведении ПСО (Р), его оснащение аварийно-спасательным имуществом и снаряжением.

5.4.2. В целях организации и выполнения ПСО (Р) и координации действий авиационных поисково-спасательных сил при их проведении директор ФКУ (начальник РПСБ) обязан:

организовывать обучение работников РПСБ методам и способам проведения поиска, правилам доставки имущества и снаряжения к месту бедствия, действиям в аварийной ситуации в воздухе, правилам применения аварийно-спасательных средств и выживанию в экстремальных условиях;

организовывать оповещение и сбор спасателей при получении информации о бедствии ВС;

докладывать руководителю ПСО (Р) в зоне поиска и спасания (в Санкт-Петербургский КЦПС) предложения по организации и проведению поисково-спасательных работ;

организовывать усиление дежурных поисково-спасательных сил и средств;

организовывать взаимодействие между СПДГ, НПСК, силами наращивания;

согласовывать вопросы взаимодействия с поисково-спасательными силами и средствами органов исполнительной власти, авиационных предприятий и учреждений;

обеспечивать доведение дежурной смене КЦПС, органам ОВД (управления полетами) сведений о дежурных поисково-спасательных силах и средствах, участвующих в ПСО (Р);

организовывать управление и постоянный контроль за действиями поисково-спасательных сил и средств;

организовывать постоянную двухстороннюю радиосвязь с поисково-спасательными силами и средствами;

организовывать оказание первой помощи пассажирам и экипажам, терпящим бедствие, а также их эвакуацию в медицинские учреждения или ближайшие населенные пункты (на аэродромы);

при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера в районе ответственности РПСБ, принимать участие в поиске и эвакуации людей, терпящих бедствие;

анализировать и проводить разбор действий поисково-спасательных сил и средств.

5.5. Начальник Санкт-Петербургского авиационного координационного центра поиска и спасания (Санкт-Петербургского КЦПС)

5.5.1. Отвечает за обеспечение руководства проведением ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС, оснащение КЦПС и подготовку персонала.

5.5.2. Начальник КЦПС обязан:

знать особенности зоны АКПС, дислокацию сил и средств и порядок проведения ПСО (Р);

принимать участие в проверках состояния дежурных сил и средств в зоне АКПС;

организовывать и контролировать несение дежурства дежурными сменами КЦПС;

контролировать составление плана дежурства поисково-спасательных сил и средств на предстоящие сутки и их готовность к проведению ПСО (Р);

обучать персонал КЦПС вопросам организации поиска и спасания;

участвовать в организации ПСО (Р) и координировать действия поисково-спасательных сил;

при проведении ПСО (Р) обеспечивать взаимодействие с органами исполнительной власти, организациями и учреждениями;

анализировать качество проведения ПСО (Р);

разрабатывать предложения по совершенствованию поиска и спасания;

представлять установленным порядком «Отчет о проведенной ПСО (Р)»;

о нарушениях в организации поиска и спасания докладывать директору ФКУ «Северо-Западный АЦПС» и принимать меры к их устранению;

участвовать в работе оперативного штаба при проведении ПСО (Р).

5.6. Начальник смены координационного центра поиска и спасания

5.6.1. Начальник смены КЦПС обеспечивает управление проведением ПСО (Р) в зоне АКПС.

5.6.2. Начальник смены КЦПС обязан:

знать требования документов, регламентирующих организацию и функционирование единой системы АКПС;

знать состав и уровень подготовки дежурных сил и средств, привлекаемых к проведению ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС;

знать дислокацию медицинских учреждений своей и смежных зон, которые могут быть привлечены для оказания помощи потерпевшим бедствие;

знать метеорологическую, гидрологическую и ледовую обстановку, характер и состояние местности и возможности применения поисковых средств;

знать состояние аэродромов и посадочных площадок, состояние дежурных сил и средств, местоположение, степень и время их готовности, уровень подготовки экипажей и спасателей, порядок управления ими при проведении ПСО (Р), основные тактико-технические характеристики ВС, средств поиска и спасания, порядок их применения;

руководить деятельностью дежурных сил и средств РПСБ по организации и проведению ПСО (Р);

готовить предложения в решение начальника Управления на проведение ПСО (Р), вести план проведения ПСО (Р), готовить отчетную документацию по результатам ПСО (Р);

осуществлять взаимодействие с силами и средствами органов исполнительной власти, авиационных предприятий и организаций, лечебных учреждений в ходе ПСО (Р);

осуществлять контроль готовности дежурных сил и средств к проведению ПСО (Р), участвовать в разработке предложений по их совершенствованию;

контролировать метеобстановку в зоне ответственности и в районе проведения ПСО (Р);

принимать участие в проверках готовности дежурных сил и средств при проведении тренировок и учений;

в установленном порядке доводить полученную информацию о сигналах бедствия до ГКЦПС, центров ЕС ОрВД, органов ОВД (управления полетами) и взаимодействующих органов исполнительной власти в Северо-Западной зоне АКПС;

вести учет информации о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие, людях, терпящих или потерпевших бедствие на море, о ходе ПСО (Р) в журнале учета.

5.7. Диспетчер координационного центра поиска и спасания принимает участие в обеспечении управления проведением ПСО (Р) в зоне АКПС.

Диспетчер КЦПС обязан:

знать требования документов, регламентирующих организацию и функционирование единой системы АКПС;

знать состав и уровень подготовки дежурных сил и средств, привлекаемых к проведению ПСО (Р) в Северо-Западной зоне АКПС;

знать дислокацию медицинских учреждений своей и смежных зон, которые могут быть привлечены для оказания помощи потерпевшим бедствие;

знать метеорологическую, гидрологическую и ледовую обстановку, характер и состояние местности и возможности применения поисковых средств;

знать состояние аэродромов и посадочных площадок;

вести учет готовности дежурных сил и средств к проведению ПСО (Р), участвовать в разработке предложений по его совершенствованию;

принимать участие в подготовке предложений в решение начальника Управления на проведение ПСО (Р), в ведении плана проведения ПСО (Р), подготовке отчетной документации по результатам ПСО (Р);

готовить предложения начальнику смены КЦПС по управлению поисково-спасательными силами и средствами, организации взаимодействия, привлечению дополнительных сил и средств, использованию медицинских учреждений для оказания помощи пострадавшим;

контролировать метеообстановку в районе проведения ПСО (Р).

5.8. Руководитель авиационной организации, чьи силы и средства привлекаются к проведению ПСО (Р):

5.8.1. Руководитель авиационной организации, чьи силы и средства привлекаются к проведению ПСО (Р) отвечает за содержание в постоянной готовности ПСВС и его экипажа, СПДГ и НПСК (для организаций государственной и экспериментальной авиации) к ПСО (Р).

5.8.2. Руководитель авиационной организации обязан:

организовывать подготовку и поддержание уровня лётной подготовки экипажей ПСВС;

организовывать теоретическую и практическую подготовку авиационного персонала к проведению ПСО (Р);

организовать размещение ПСВС и его экипажа на аэродроме в месте, обеспечивающем выполнение договорных обязательств по поисково-спасательному обеспечению в части дежурства ПСВС и экипажа с последующим, при необходимости, выполнением ПСО (Р);

организовать контроль готовности ПСВС и экипажа к дежурству, проведение инструктажей перед заступлением на дежурство по поиску и спасанию и доведение мер безопасности при проведении ПСО (Р);

организовывать комплексные тренировки, с выполнением тренировочных полетов дежурных ПСВС, десантированием СПДГ;

организовать замену вылетевшего на ПСО (Р) дежурного ПСВС другим воздушным судном с экипажем.

5.9. Персонал оперативных органов Единой системы организации воздушного движения обязан:

оповещать КЦПС о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие;

принимать меры для обнаружения воздушного судна, определения его координат, установления с ним радиосвязи, выяснения характера бедствия (стадии аварийного положения);

принимать участие в оказании помощи воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, а также в обеспечении поисково-спасательных работ;

обеспечивать приведение в готовность дежурных сил и средств, доведение им задач по проведению ПСО на основе указания КЦПС и непосредственное управление ими в ходе проведения ПСО (Р);

обеспечивать приоритет в использовании воздушного пространства ПСВС и безопасность ОВД при проведении ПСО (Р), ограничивать использование воздушного пространства другими воздушными судами;

осуществлять сбор, обработку и анализ информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие;

осуществлять ввод в установленном порядке в районе ПСО (Р) местного режима или кратковременного ограничения на использование воздушного пространства;

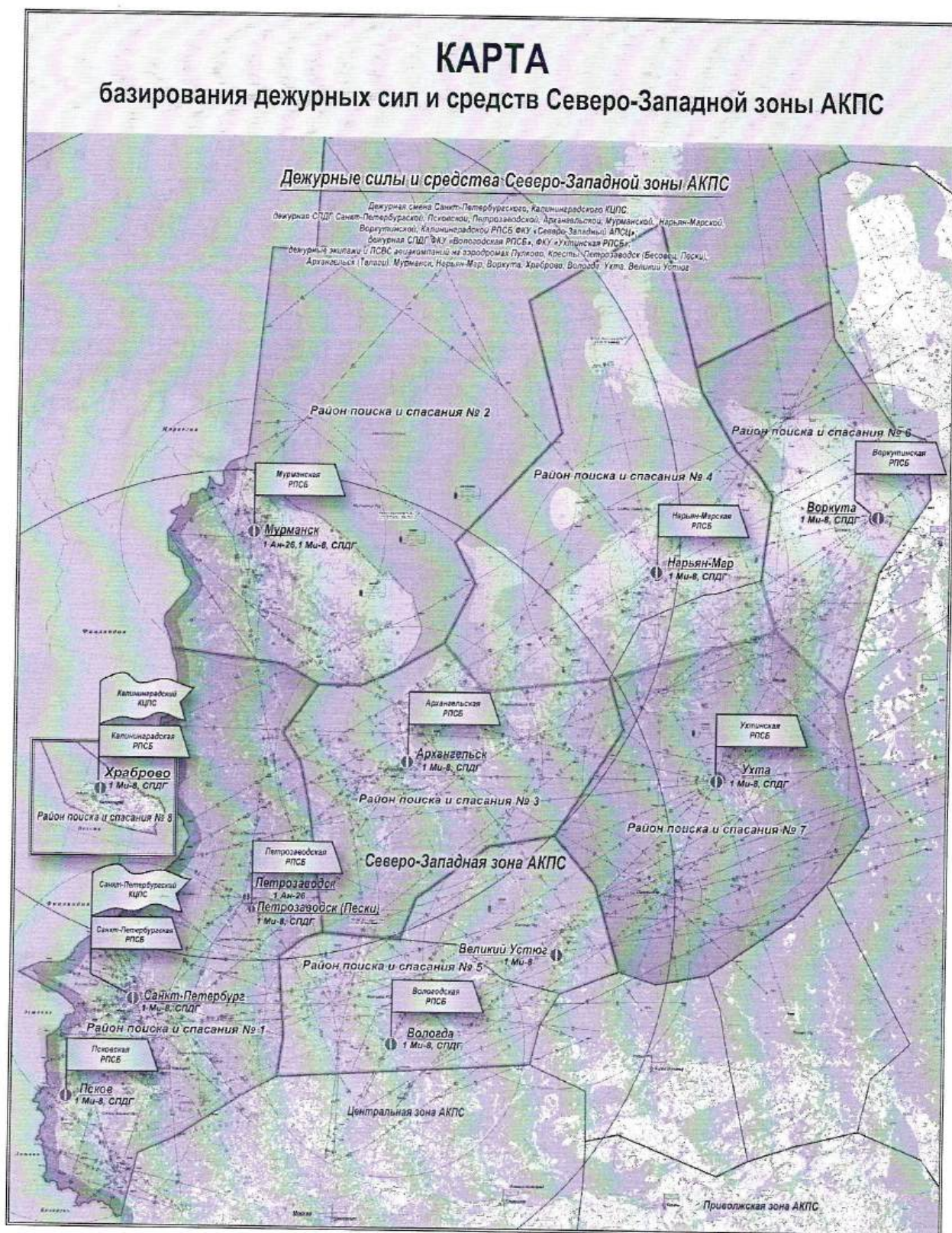
анализировать фактическую и прогнозируемую метеорологическую обстановку в районе поиска, на аэродромах базирования ПСВС и маршрутах их полета, доводить информацию до координационного центра поиска и спасания;

передавать информацию о ходе поисково-спасательных работ в КЦПС;

своевременно информировать экипажи поисково-спасательных воздушных судов об изменениях навигационной, метеорологической обстановки в районе поиска.

Персонал органов ЕС ОрВД должен постоянно знать местонахождение ПСВС и применяемые ими методы радиотехнического и визуального поиска.

5.10. Федеральные органы исполнительной власти, исполнительные органы субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации обязаны участвовать в организации поиска потерпевшего бедствие воздушного судна и до прибытия поисковых и аварийно-спасательных сил и средств принимать неотложные меры по спасанию людей, оказанию им первой помощи, охране данного воздушного судна и находящихся на его борту документации и имущества.

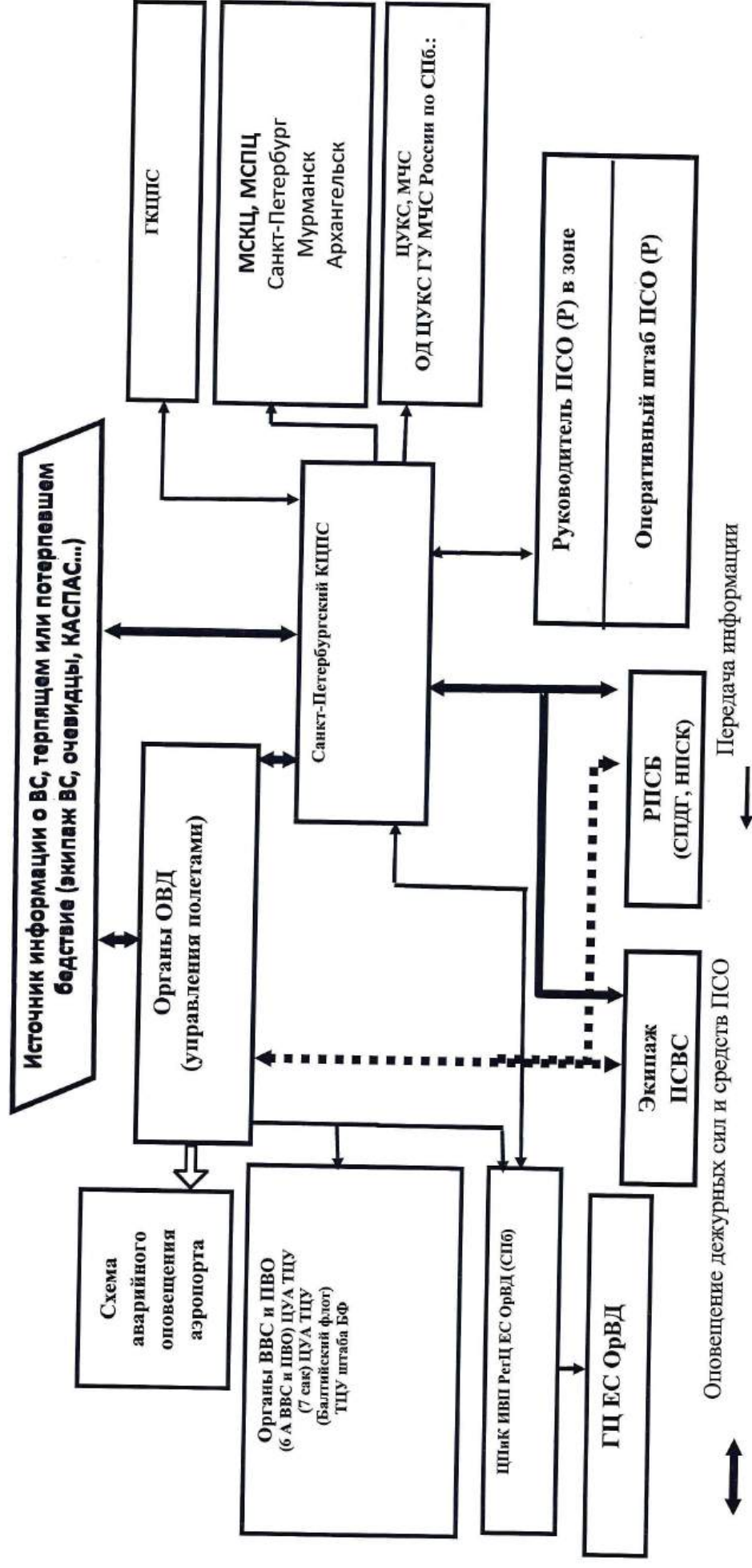


**Справочные данные об органах исполнительной власти и их
оперативных органах, взаимодействующих при организации поиска и
спасания.**

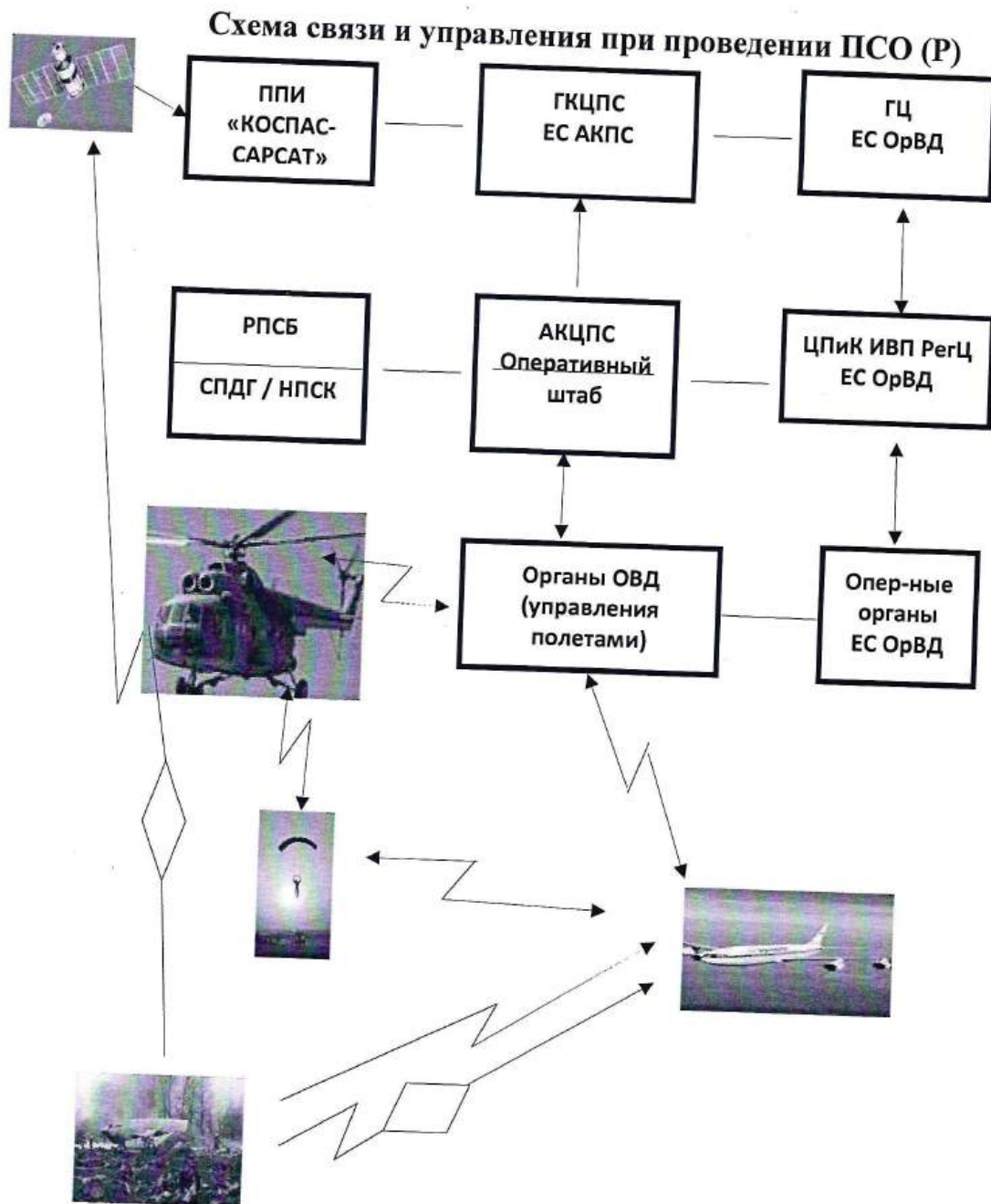
№ п/п	Наименование организации	Телефон, факс, АФТН
1	Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (СЗ МТУ Росавиации)	Начальник управления: 8(812) 313-70-50; факс: 8(812) 313-70-51; тел. 8(911)-020-33-59; АФТН: УЛЛУЗЬУЖ.
2	ГУ МЧС по г. Санкт-Петербургу	ОД: 8(812) 601-85-50; 8(812) 601-85-51;
3	Главный авиационный КЦПС	8(499) 231-62-50; 8(499) 231-64-58; факс: 231-68-83; АФТН: УУУКЫЦЬ.
4	ФКУ «Северо-западный авиационный поисково- спасательный центр»	тел./ факс: 8(812) 611-09-99 - директор; тел./ факс: 8(812) 611-09-90; тел. КЦПС: (812) 611-09-91; факс: (812) 611-09-92; тел. 8(921)-900-11-35;
5	ФКУ «Вологодская РПСБ»	8(8172) 55-36-23; факс: 8 (8172) 55-35-50; Дежурная смена СПДГ: 8(8172) 55-36-22.
6	ФКУ «Ухтинская РПСБ»	тел./ факс: 8(82167) 5-79-01 Дежурная смена СПДГ: 8(912) 114-11-51
7	Санкт-Петербургская РПСБ	8 (812) 611-09-86; Дежурная смена СПДГ: 8(921) 900-05-03.
8	Архангельская РПСБ	тел/факс: 8(8182) 63-14-61; 8(8182) 63-14-62 Дежурная смена СПДГ: 8(921) 817-78-81.
9	Воркутинская РПСБ	тел. 8 (82151) 29-668; 8(921) 414-52-79; Дежурная смена СПДГ: 8(921) 414-52-82
10	Калининградская РПСБ	тел. 8(4012) 539-810; 8(921) 008-09-95; Дежурная смена СПДГ: 8(4012) 539-811;
11	Мурманская РПСБ	тел./факс: 8(8152) 28-13-72 ; 8(8152) 28-14-25; Дежурная смена СПДГ: 8(921) 040-99-15.
12	Нарьян-Марская РПСБ	тел/факс: 8(81853) 91-633; 8(921) 817-87-70; Дежурная смена СПДГ: 8(921) 295-01-28.

13	Петрозаводская РПСБ	тел./факс: 8(8142) 568-940; 8(921) 019-24-77; Дежурная смена СПДГ: 8(8142) 568-942; 8(921) 019-24-85
14	Псковская РПСБ	8(8112) 62-09-30; факс:8(8112) 62-09-28; 8(921) 003-33-34; Дежурная смена СПДГ: 8(921) 003-03-11.
15	Филиал «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	8 (812) 323-84-70- секретарь директора; 8 (812) 331-01-65- зам. директора филиала - начальник регионального центра ЕС ОрВД.
17	Региональный центр ЕС ОрВД (Санкт-Петербург)	Зам. директора филиала - начальник регионального центра ЕС ОрВД 8 (812) 331-01-65; Факс: 8 (812) 305-17-97; Зам. начальника ЦПиК ИВП РегЦ – 8 (812) 305-17-98.
17.1	РегЦ ЕС ОрВД (Калининград)	Начальник РегЦ ЕС ОрВД 8(4012) 579 922 Приемная 8(4012) 579 921 Зам. начальника ЦПиК ИВП РегЦ 8(4012)579 909
18	Управление организации АКПС (Москва)	Начальник: 8(499) 231-69-25; факс: 8(499) 231-55-63; АФТН: УУУКЫЦЫД.
19	Приволжское МТУ Росавиации (Самара)	Тел./факс: 8(846) 205-96-22; АФТН: УВВУЗЬУЬ отдел ОАКПС: 8(846) 205 96 28 (ф), 8(846) 205 96 57 (ф), АФТН: УВВВЗЬУС
20	Уральское МТУ Росавиации (Екатеринбург)	8 (343) 235-11-00; 8 (343) 235-11-01 факс: 8 (343) 235-11-23; АФТН: УСССЗЬЙЬ; УСССЗЬЙЦ.
21	МСКЦ Калининград	8(4012) 53-84-70; 8(4012) 57-94-71- дежурный координатор; факс:8(4012)64-31-99; 8(4012) 579-475-руководитель МСКЦ.
22	МСКЦ Мурманск	8(8152) 68-91-18- дежурный координатор; факс: 8(8152) 42-32-56 8(921) 664-77-47- руководитель МСКЦ.
23	МСКЦ Санкт-Петербург	8(812) 327-41-47-дежурный координатор; факс: 8(812) 327-41-46; 8(812) 937-23-93 - руководитель МСКЦ.
24	МСПЦ Архангельск	ОД: 8(8182)20-89-21; факс: 8(8182) 63-74-60.

25	ТЦУ 6 А ВВС и ПВО	8(812) 453-41-04
26	ЦУА ТЦУ 6 А ВВС и ПВО	8(812) 453-40-82
27	ТЦУ 7 сак	8(81537) 43-570
28	ЦУА ТЦУ 7 сак	8(953) 302-36-40
29	ТЦУ штаба БФ (начальник дежурной смены управления ПВО и МА)	8(4012) 50-27-68
30	Управление Поискового и Аварийно-Спасательных Работ (далее – УПАСР) Северного Флота ОД УПАСР СФ: Пом. ОД по ПСО: ОД Северного флота:	8(815-37) 6-11-61; факс: 8(815-37) 4-91-06. 8(815-37) 6-11-61; 8(815-37) 4-62-23;
31	УПАСР Балтийского Флота Деж. по штабу БФ: Ст. пом по авиации:	ОД: 8(4012) 502-707; 8(4012) 50-27-68.
32	ФСБ России	ФСБ Санкт-Петербург: 8(812) 438-71-10. ФСБ (Архангельская обл.): 8(8182) 60-18-08 ФСБ (Калининград): 8(4012) 214-885. ФСБ (Мурманская обл.): 8(8152) 454-076.
33	ГУВД по Санкт-Петербургу	8(812) 573-34-26; 8(812) 573-35-72.
34	УВД по Архангельской обл.	8(8182) 28-60-20
35	Северо-Западное таможенное управление	ОД: 8(812) 640-32-27; авиационный отдел: 8(812) 640-35-13. 8(812) 640-35-15 – руководитель



1. Оповещение дежурных сил и средств ПСО осуществляется немедленно (если ситуация не терпит отлагательств) с последующим оповещением КЦПС.
 2. Оповещение дежурных сил и средств ПСО по команде КЦПС.
- АП произошло в районе ответственности аэропорта (на аэродроме). Оповещение сил и средств собственника аэропорта для проведения АСР осуществляется в соответствии со схемой аварийного оповещения аэропорта.



ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
(к главе 2) к п. 2.3.28. Инструкции

Дислокация, тип ВС, режим дежурства, время готовности к вылету

Аэродром дежурства ПСВС	Авиапредприятие, (организация)	Тип ПСВС	Режим дежурства	Сроки готовности к вылету (летний/зимний период)	Наличие СПДГ
Санкт-Петербург	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ка-32)	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Псков	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ан-2)	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Петрозаводск	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ка-32),	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Нарьян-Мар	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ка-32)	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Мурманск	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ка-32), Ил-76 (Ан-26)	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Архангельск	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8, (Ка-32)	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ

Вологда	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Воркута	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ка-32)	По регламенту работы аэродрома	30/45 мин	СПДГ
Ухта	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8	Круглосуточно	30/45 мин	СПДГ
Калининград			Круглосуточно	30/45 мин	НПСК
Великий Устюг	Заклучившее договор на оказание услуг по ПСОП с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»	Ми-8 (Ан-2)	Круглосуточно	30/45 мин	

Примечание: при отсутствии заявителей на воздушных судах типа Ан-26 к дежурству по поисково-спасательному обеспечению в качестве поисково-спасательных воздушных судов, в виде исключения, допускается привлечение воздушных судов типа Ан-30.

Содержание плана ПСО (Р)

При проведении ПСО (Р) в КЦПС на карте масштаба 1:500000 (при визуальном поиске - на карте масштаба 1:200000) разрабатывается план проведения ПСО (Р) с пояснительной запиской, в которых должны быть отражены:

- обстоятельства авиационного происшествия;
- маршрут полета ВС;
- границы вероятного района бедствия (района поиска);
- поисково-спасательные силы и средства, привлекаемые для осуществления поиска;
- поисково-спасательные силы и средства взаимодействующих авиационных предприятий и организаций;
- маршрут полета ПСВС на радиотехнический поиск и полоса обследования радиотехническим способом;
- квадраты, на которые разделен район поиска в соответствии с установленной сеткой визуального поиска;
- время вылета ПСВС и выхода НПСК на поиск;
- аэродромы и места базирования поисково-спасательных сил и средств, участвующих в ПСО (Р);
- пункты управления поисково-спасательными силами и средствами;
- маршрут полета ВС - ретранслятора;
- район аэрофотосъемок;
- должности и фамилии: руководителя ПСО (Р) в зоне поиска и спасания, руководителя ПСО (Р) в районе поиска и спасания;
- состав экипажа и количество пассажиров (груза);
- местоположение медицинских учреждений;
- погода и прогноз погоды в районе поиска и спасания;
- астрономические и справочные данные;
- учет выполненных работ.

Пояснительная записка к плану ПСО (Р)

1. Обстоятельства авиационного происшествия (дата, время, тип ВС, регистрационный номер, принадлежность, рейс (полет по маршруту), район авиационного события, что произошло): _____

2. Руководитель ПСО (Р) в зоне поиска и спасания _____

3. Руководитель ПСО (Р) в районе поиска и спасания _____
4. Привлекаемые поисково-спасательные силы и средства _____
5. Привлекаемые поисково-спасательные силы и средства взаимодействующих предприятий и организаций _____
6. Астрономические данные в районе ПСО (Р):
 время наступления рассвета - _____;
 время восхода солнца - _____;
 время захода солнца - _____;
 время наступления темноты - _____.
7. Метеорологические условия в районе ПСО (Р):
 облачность: количество баллов - _____; нижний край облаков - _____ м;
 видимость под облаками - _____ км;
 ветер у земли - _____ м/с; на высоте (полета ПСВС) - _____ м/с;
 температура наружного воздуха - _____ град.
8. Прогноз погоды на период ПСО (Р):
 облачность: количество баллов - _____; нижний край облаков - _____ м;
 видимость под облаками - _____ км;
 ветер у земли - _____ м/с; на высоте (полета ПСВС) - _____ м/с;
 температура наружного воздуха - _____ град.;
 опасные явления погоды _____
9. Сведения о пассажирах и экипаже ВС, потерпевшего бедствие:
 командир экипажа - _____ (ф.и.о)
 члены экипажа - _____
- количество пассажиров - _____
10. Учет выполненных работ:

№ п/п	Тип ВС, регистра. номер	Аэродром/площадка		Количество выпол. пол./налет	Количество эвакуированных
		Взлет	Посадка		
(дата)					
1	Ми-8 22670	наименование аэродрома	место ав. события	1п/01.30	
2	Ми-8 22670	место авиац. события	место ав. события	1п/01.53	
3	Ми-8 24561	наименование аэродрома	место ав. события	1п/01.50	
4	Ми-8 24551	наименование аэродрома	место ав. события	1п/01.52	

Реквизиты лечебных медицинских учреждений

Центр медицины катастроф республики Карелия:

Город Петрозаводск:

Код города: 8142.

Главный врач ГУЗ «Территориальный центр медицины катастроф», - телефон:
72-84-93, 78-14-31, Факс: 76-44-77.

ОД УВД Республики Карелия.

ГУ МЧС России по Республике Карелия, г. Петрозаводск.

Центр медицины катастроф республики Коми:

Город Сыктывкар:

Код города: 8212.

Главный врач ГУЗ «Коми республиканская больница» центр медицины катастроф, - телефон / Факс: 21-59-16, 44-12-03.

ОД УВД республики Коми.

ГУ МЧС России по Республике Коми, г. Сыктывкар.

ОД ГУ МЧС Телефоны пресс-службы: (8212) 28-59-38.

Центр медицины катастроф Архангельской области:

Город Архангельск.

Код города: 8182.

Директор ГУЗ «Территориальный центр медицины катастроф», - телефон: 26-13-87, 22-31-48.

ОД, тел: 27-67-77, тел/факс: 27-61-10.

УВД по Архангельской области ГУВД.

ГУ МЧС России по Архангельской области, г. Архангельск.

ОД ГУ МЧС области Телефон пресс-службы: (8182) 65-03-65.

Центр медицины катастроф Вологодской области:

Город Вологда.

Код города: 8172.

Директор областного центра медицины катастроф ГУЗ «Вологодская областная больница №1», - телефон: 71-65-44, 53-17-50, телефон /факс: 51-17-09.

ОД УВД по Вологодской области ГУВД.

ГУ МЧС России по Вологодской области, г. Вологда.

ОД ГУ МЧС области телефон горячей линии: 79-47-73.

Центр медицины катастроф Калининградской области:

Город Калининград.

Код города: 4012.

Директор ГУЗ «Калининградская областная клиническая больница», - телефон/факс: 57-84-37.

ГУВД области.

ГУ МЧС России по Калининградской области, г. Калининград.

ОД ГУ МЧС области телефоны пресс-службы: тел/факс: 8(4012) 98-64-13.

Центр медицины катастроф города Санкт-Петербурга:

Город Санкт-Петербург.

Код города: 812.

Заместитель главного врача Санкт-Петербургского ГУЗ «Городская станция скорой медицинской помощи» по территориальному центру медицины катастроф, - телефон: 595-37-45, телефон/факс: 571-06-12.

ГУ МЧС России по СПб, г. Санкт-Петербург.

ЦУКС, тел: (812) 573-96-01.

Центр медицины катастроф Ленинградской области:

Город Санкт-Петербург.

Код города: 812.

Директор территориального центра медицины катастроф ГУЗ «Ленинградская областная клиническая больница», - телефон: 558-55-55, тел/факс: 592-24-64.

ГУ МЧС России по Ленинградской области, г. Санкт-Петербург.

Центр медицины катастроф Мурманской области:

Город Мурманск.

Код города: 8152.

Директор ОГУЗ «Мурманский территориальный центр медицины катастроф», - телефон: 25-01-66, тел/факс: 25-03-12.

ГУВД по Мурманской области.

ГУ МЧС России по Мурманской области, г. Мурманск.
ОД ГУ МЧС области, телефон пресс-службы: (8152) 52-69-55.

Центр медицины катастроф Новгородской области:

Город Великий Новгород.
Код города: 8162.

Директор областного центра медицины катастроф при ГУЗ Новгородская областная клиническая больница, - телефон: 64-10-89, тел/факс: 64-18-97.

УВД по Новгородской области ГУВД.

ГУ МЧС России по Новгородской области, г. Великий Новгород.
ОД ГУ МЧС области телефон пресс-службы: (8162) 66-12-78.

Центр медицины катастроф Псковской области:

Город Псков.
Код города: 8112.

Директор Псковского областного центра медицины катастроф на базе ГУЗ «Псковская областная больница», - телефон: 69-98-99, 44-95-94, тел/факс: 69-99-14, 56-22-62.

УВД по Псковской области ГУВД.

ГУ МЧС России по Псковской области, г. Псков.
ОД ГУ МЧС телефоны пресс-службы: (8112) 72-19-44.

Центр медицины катастроф Ненецкого автономного округа:

Город Нарьян-Мар.
Код города: 81853.

Заместитель главного врача ОГУЗ «Ненецкая окружная больница», - телефон/факс: 4-31-56.

ГУВД Ненецкого АО.

ГУ МЧС России по Ненецкому АО, г. Нарьян-Мар.

ОД ГУ МЧС автономного округа: телефон секретаря: (818 53) 4-20-79.

Формы отчетов о проведенной ПСО (Р)

ОТЧЕТ

командира поисково-спасательного воздушного судна
о выполнении задания на полет

Тип поискового самолета (вертолета) и его учетный номер;
Командир экипажа (Ф.И.О.);
Дата и аэродром (площадка) вылета;
Время вылета (UTC);
Состав (количество) спасателей ПДГ на борту;
Метод и способы поиска проведен (вид обеспечения);
Выделенный маршрут и район поиска (название н.п. или географические координаты);
Фактически осмотренный район поиска (название н.п. или географические координаты);
Высота полета при поиске;
Время (UTC) начала поиска;
Время (UTC) конца поиска;
Характеристика местности (трудность поиска);
Способ десантирования СПДГ и грузов;
Обнаружено (не обнаружено) ВС терпящее (потерпевшее) бедствие;
Сведения об объекте поиска (при обнаружении):
- время (UTC) обнаружения,
- координаты местоположения,
- состояние объекта,
- место обнаружения основных элементов ВС,
- количество и состояние пассажиров и членов экипажа,
- полученные сигналы (информация);
Десантируемые грузы и результаты выброски (спуска);
Частоты радиосвязи, использовавшиеся при выполнении задания;
Дата и аэродром (площадка) посадки;
Время посадки (UTC);
Погода в районе проведения ПСО (Р);

Подпись, расшифровка и дата.

ОТЧЕТ
старшего спасательной парашютно-десантной группы

По окончании ПСО (Р), старший СПДГ предоставляет руководителю ПСО (Р) в районе (начальнику РПСБ) отчет следующего содержания:

- количество и пофамильный состав СПДГ;
- поставленная задача;
- способ и район десантирования;
- местонахождение объекта поиска и его состояние;
- обстановка на месте авиационного происшествия и условия аварийно-спасательных работ;
- последовательность действий СПДГ на месте авиационного происшествия после десантирования;
- количество спасенных, получивших телесные повреждения, какая помощь оказана пострадавшим;
- количество эвакуированных, время и способ эвакуации потерпевших бедствие (наземным, воздушным транспортом);
- используемое имущество, снаряжение в процессе ПСО (Р);

Подпись, расшифровка и дата.

ОТЧЕТ
старшего наземной поисково-спасательной команды

По окончании ПСО (Р) старший НПСК предоставляет руководителю ПСО (Р) в районе (начальнику РПСБ) отчет следующего содержания:

- аэродром дежурства, степень готовности;
- пофамильный состав НПСК;
- поставленная задача по поиску и спасанию;
- время и дата получения команды на поиск;
- фактическое время выхода НПСК в назначенный район поиска;
- удаление района поиска от аэродромов дежурства;
- способ доставки и время прибытия НПСК в район поиска;
- погода в районе поиска;
- какие способы поиска применялись;
- время начала и окончания поиска;
- результаты поиска;
- осмотренный район;
- характеристика местности;
- объект поиска найден (не найден);
- местонахождение объекта поиска и его состояние;
- количество спасенных, получивших телесные повреждения, какая помощь оказана пострадавшим;
- средства связи и используемые частоты для радиосвязи;

используемое имущество, снаряжение в процессе ПСО (Р);
предложения по совершенствованию ПСО (Р).

Подпись, расшифровка и дата.

ОТЧЕТ

начальника координационного центра поиска и спасания

По окончании ПСО (Р), начальник КЦПС предоставляет руководителю ПСО (Р) в зоне (начальнику Межрегионального территориального управления) отчет следующего содержания:

- дата, время (местное и УТЦ) авиационного события;
- данные о ВС (тип и принадлежность воздушного судна), потерпевшем бедствие;
- характер авиационного события (все виды авиационных происшествий, включая аварийную посадку ВС);
- количество пассажиров и членов экипажа, находящихся на борту.
- данные об экипаже;
- метеорологические условия (количество баллов, верхняя (если известна) и нижняя граница облаков, видимость под облаками, скорость ветра у земли, температура наружного воздуха, опасные явления погоды) и характер местности на аэродромах дежурства ПСВС и в районе бедствия;
- временные данные (хронометраж) и последовательность действий дежурных поисково-спасательных сил (дежурной смены КЦПС, органов ОВД (управления полетами), СПДГ, НПСК): время объявления тревоги; время вылета поисковых воздушных судов; время обнаружения судна, потерпевшего бедствие; время оказания помощи потерпевшим бедствие; время эвакуации потерпевших бедствие.
- обстановка к моменту прибытия СПДГ (НПСК) на место авиационного происшествия и условия аварийно-спасательных работ;
- поисково-спасательные силы и средства, задействованные для проведения ПСО (Р);
- количество спасенных; количество получивших телесные повреждения; какая помощь оказана пострадавшим);
- оценка эффективности действий поисково-спасательных сил и средств;
- анализ проведения ПСО (Р);
- отмеченные недостатки и ошибки при проведении ПСО (Р);
- предложения по совершенствованию организации ПСО (Р).

Подпись, расшифровка и дата.

АВАРИЯ

Дата, время происшествия _____

Обстоятельства происшествия _____

Место происшествия (координаты) _____

Метеоусловия в районе происшествия _____

Орган, принявший решение на эвакуацию пострадавших _____

Прошу Вас поднять дежурное воздушное судно для участия в поисково-спасательной операции (медицинской эвакуации).

Координатор на месте действия: _____

Дежурный капитан-координатор МСКЦ _____

Примечание: Привлечение ПСВС, осуществляющего дежурство по поисково-спасательному обеспечению полётов воздушных судов в Северо-Западной зоне авиационно-космического поиска и спасания, к проведению ПСО (Р) по оказанию помощи людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, производится решением начальника СЗ МТУ Росавиации по письменному запросу МСКЦ в адрес КЦПС и через ГМСКЦ в адрес ГКЦПС.

Место дислокации ПСВС типа Ми-8 (Ка-32) – мыс Баранова

В соответствии с приказом Росавиации от 9 июля 2024 г. № 625-П «О внесении изменения в приложение № 1 к приказу Федерального агентства воздушного транспорта от 8 ноября 2022 г. № 795-П «Об определении мест дислокации поисковых и аварийно-спасательных сил и средств на территории Российской Федерации, общего количества и типов дежурных поисково-спасательных воздушных судов», вступающим в силу с 1 октября 2024 г., для поисково-спасательного обеспечения в Красноярской зоне авиационно-космического поиска и спасания (далее – АКПС) местом дислокации поисково-спасательного воздушного судна типа Ми-8 (Ка-32) (далее – ПСВС) определен мыс Баранова.

При этом в соответствии с границами зон (районов) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее – ЕС ОрВД), утвержденными приказом Минтранса России от 23 июля 2020 г. № 248, мыс Баранова находится в границах Санкт-Петербургской зоны ЕС ОрВД.

Красноярское МТУ Росавиации на мысе Баранова:

- а) организует дежурство авиационных сил и средств поиска и спасания;
- б) осуществляет контрольные функции в сфере авиационно-космического поиска и спасания;
- в) организует и руководит проведением поисково-спасательных работ.

СОГЛАСОВАНО
Начальник СЗ МТУ Росавиации

О.М. Ширин

« 6 » августа 2024 г.

СОГЛАСОВАНО
Руководитель
Красноярского МТУ Росавиации

П.В. Клундук

« 26 » августа 2024 г.

МЕТОДИКА
ВЫПОЛНЕНИЯ РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО И ВИЗУАЛЬНОГО ПОИСКА
ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ, ТЕРПЯЩИХ ИЛИ ПОТЕРПЕВШИХ БЕДСТВИЕ

1. При выполнении поиска ВС, терпящих или потерпевших бедствие, применяются следующие виды поиска:

- радиотехнический поиск;
- визуальный поиск;
- наземный поиск.

При выполнении радиотехнического и визуального поиска выход в район бедствия осуществляется поисковым ВС с использованием всех средств навигации, а также:

- при работе аварийного радиомаяка - с помощью РТС поиска;
- при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие – по их целеуказанию;
- если над местом бедствия находится другое ВС - по его целеуказанию или используя командную радиостанцию как привод;
- по командам органа (пункта) управления полетами;
- при отсутствии вышеперечисленной информации - визуально.

2. Радиотехнический поиск

Радиотехнический поиск является основным видом поиска. Для увеличения дальности обнаружения объекта бедствия РТС выход в район бедствия выполняется в диапазоне высот: для самолетов - 6000 - 8100 м, для вертолетов - 600 - 1200 м.

Поиск экипажа ВС, терпящего бедствие, поисковыми самолетами (вертолетами) может выполняться с применением следующих РТС:

- самолетных бортовых ультракоротковолновых радиостанций - по уровню слышимости;
- самолетной поисковой радиопеленгаторной аппаратуры (типа АРК);
- самолетных радиолокационных станций, имеющих специальную поисковую приставку (типа РПМС);
- устройств, использующих инфракрасное излучение.

2.1. Поиск по уровню слышимости аварийного радиомаяка

Поиск потерпевших бедствие с помощью самолетной бортовой ультракоротковолновой радиостанции при наличии у потерпевших бедствие аварийного радиомаяка (далее - АРМ) производится при отсутствии на борту самолета поисковой аппаратуры.

Ценность этого способа заключается в том, что им может воспользоваться любое ВС. Для определения местонахождения АРМ данным способом необходимо иметь два отрезка, соединяющих точки начала и конца слышимости радиомаяка, расположенных под углом $45 - 90^\circ$ друг к другу. Пересечение перпендикуляров к серединам этих отрезков показывает приблизительное местонахождение АРМ.

Экипаж, пролетая через район бедствия, отмечает на карте (рис. 1) и сообщает в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД) координаты точек начала a и конца b слышимости АРМ. Второму самолету, как только он принял сигнал маяка, орган ОВД дает команду отвернуть в сторону на $45 - 60^\circ$. Как только слышимость маяка прекратится, самолет может вернуться на свой маршрут. По полученным точкам орган ОВД определяет координаты АРМ.

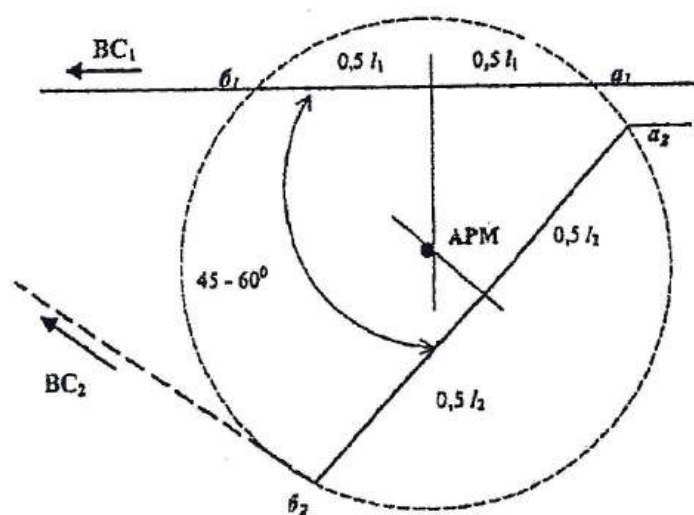


Рис. 1. Схема поиска по слышимости двумя пролетающими самолетами

При этом не имеет значения то, что пролетающие самолеты могут находиться на разных эшелонах. При полете ВС на меньшей высоте зона слышимости АРМ соответственно уменьшается.

Если в пределах действия АРМ имеются две пересекающиеся воздушные трассы, то необходимость отворачивания с курса одного из самолетов отпадает.

Одиноким ВС поиск на слух можно произвести способом "треугольное

галсирование" или "перпендикулярное галсирование".

2.2. Поиск способом "треугольное галсирование"

В момент захода в зону слышимости сигналов АРМ на карту наносится место самолета (точка А) и продолжается полет прежним курсом до момента выхода из зоны слышимости (точка В), которая также наносится на карту, и отмечается время полета между точками А и В (рис. 2).

Определяется и откладывается на карте путь:

$$S_1 = W_{t1},$$

где: W - путевая скорость на участке АВ;

t_1 - время полета между точками А и В.

Выполняется разворот и берется новый курс, отличающийся от прежнего на 45 - 60°. На новом курсе полета в зоне слышимости сигналов АРМ определяется и наносится на карту путь S_2 . Через середины отрезков S_1 , S_2 проводятся перпендикуляры до взаимного пересечения.

Точка пересечения перпендикуляров является расчетным местонахождением АРМ.

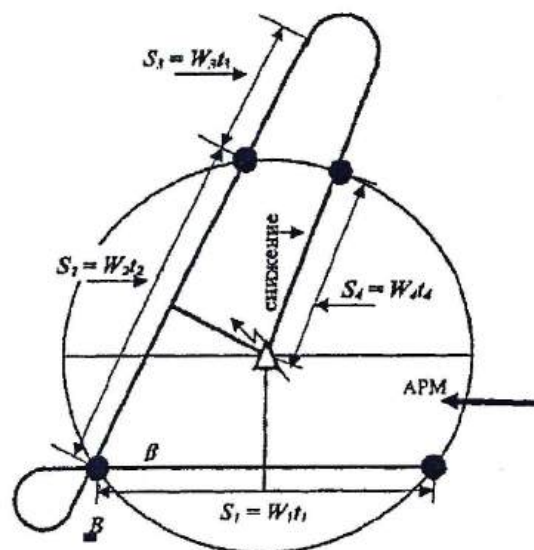


Рис. 2. Схема поиска способом "треугольное галсирование"

При отсутствии слышимости сигналов АРМ на новом курсе в течение 5 - 10 минут следует возвратиться в исходную точку и взять другой курс, отличающийся от прежнего на 90°.

Затем ВС направляется в расчетную точку и выполняет снижение для визуального определения места бедствия. Способ "треугольное галсирование" целесообразно применять в ясную погоду.

2.3. Поиск способом "перпендикулярное галсирование"

В момент входа в зону слышимости сигналов АРМ отмечаются место и время поискового самолета на карте (точка А) и продолжается полет до момента выхода из зоны слышимости (точка В). Прокладывается на карте путь. Выполняются стандартный разворот на обратный курс и проход этим курсом от момента входа в зону слышимости АРМ пути $S_2 = S_1 / 2$ (рис. 3).

Полет контролируется по счислению пути. В конце пути с учетом радиуса разворота выполняется разворот вправо или влево на новый курс, отличный от предыдущего на 90° , и продолжается полет этим курсом до выхода из зоны слышимости АРМ (точка С).

Затем выполняется разворот на 180° , самолет снова пролетает через зону действия АРМ до точки D.

В зоне слышимости АРМ определяется путь $S_3 = W_{13}$, который является диаметром этой зоны.

Для выхода в расчетную точку нахождения АРМ производится стандартный разворот на обратный курс и выполняется проход с этим курсом от точки D пути, равному S_4 , который равен половине пути S_3 . Точка в середине пути S_3 будет расчетным местонахождением АРМ.

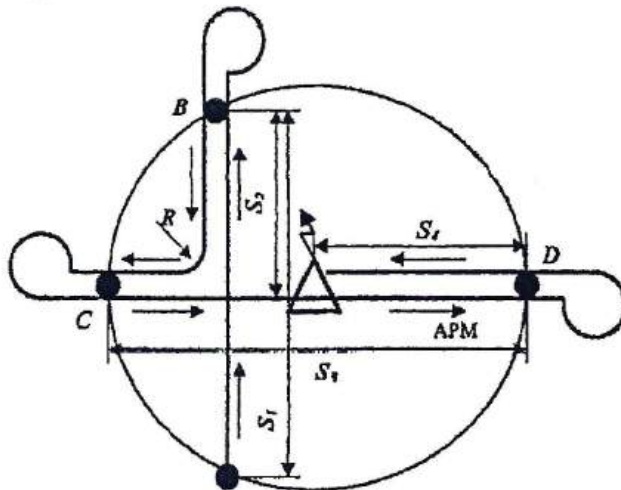


Рис. 3. Схема поиска способом "перпендикулярное галсирование"

Данный способ применим в любую погоду, но требует большего маневрирования.

В ясную погоду, пролетая по диаметру зоны, экипаж поискового ВС может

обнаружить место бедствия визуально, не долетая до точки D. В пасмурную погоду экипаж, потерпевший бедствие, услышав звук летящего самолета, выйдет с ним на связь по аварийной радиостанции.

2.4. Поиск с помощью автоматического радиоконпаса (АРК)

При обнаружении работы АРМ экипаж поискового ВС, убедившись в устойчивости индикации указателя курсовых углов радиостанции (далее - указатель КУР) самолетного ультракоротковолнового радиопеленгатора, осуществляет привод самолета на АРМ ($KУР = 0^\circ$). После пролета АРМ, что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180° , экипаж выполняет маневр (рис. 4) с расчетом повторного выхода на АРМ на высоте полета, при которой обеспечивается визуальное обнаружение пострадавших.

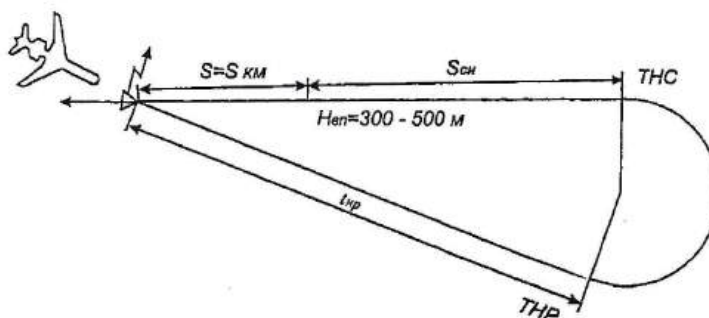


Рис. 4. Схема маневра для выхода на аварийный радиомаяк с использованием АРК

При выполнении радиопоиска в горных условиях (в каньонах, долинах) нужно учесть влияние отражения радиоволн от склонов. При полете на малой высоте отраженные радиоволны влияют на показания радиоконпаса. При приближении к склону стрелка указателя КУР показывает на этот склон, работа АРК неустойчива. На большей высоте отраженные радиоволны гаснут, в то время как основное излучение имеет достаточную мощность. Радиоконпас работает устойчиво и достаточно точно определяет пеленг АРМ.

2.5. Поиск с использованием бортовых радиолокационных станций с приставками РПМС

Поиск потерпевших бедствие, при наличии у них радиолокационных маяков-ответчиков, производится самолетами, оборудованными радиолокационными станциями (далее - РЛС) с приставками РПМС.

Обнаружив на индикаторе РЛС отметку сигналов аварийного

радиолокационного маяка-ответчика, экипаж поискового ВС определяет азимут и удаление от него, а затем производит выход на АРМ. По разрешению органа ОВД осуществляет визуальный поиск потерпевших бедствие.

2.6. Поиск с помощью устройств, использующих инфракрасное излучение

Устройства инфракрасного излучения (далее - ИК-устройства) являются пассивными системами поиска, используемыми для обнаружения теплового излучения. Они позволяют обнаружить оставшихся в живых по контрасту температуры их тел с окружающей средой, а также по горячему воздуху, выходящему от костров в укрытиях.

2.6.1. ИК-устройства

ИК-устройства обычно используются в темное время суток. При поиске с ВС относительная высота поиска, как правило, должна составлять от 70 до 150 м для небольших объектов (например, находящихся в воде людей) и достигать, как максимум, примерно 450 м для более крупных объектов или объектов с более выраженной тепловой сигнатурой. Ширина обзора определяется исходя из эффективной дальности обнаружения.

2.6.2. Очки ночного видения

Использование очков ночного видения (MVG) может оказаться эффективным при поиске с применением ВС, спасательных морских судов, вспомогательных катеров и сухопутных поисковых партий.

Необходимо свести к минимуму возможность появления бликов вблизи средства, на котором находятся пользователи (MVG). Видимый лунный свет может значительно повысить вероятность обнаружения с помощью (MVG) объектов поиска, не имеющих огней. Источники света, имеющиеся на объектах поиска, например, проблесковые или аналогичные огни и даже зажженная сигарета, могут значительно повысить вероятность обнаружения даже при плохой видимости, например, при легком снегопаде.

Сотрудники КЦПС должны знать о том, что при определении ширины обзора необходимо учитывать местные условия и рекомендации, поступающие от лиц, находящихся на месте проведения операции.

На эффективность применения очков ночного видения значительно влияет уровень подготовки и опыт наблюдателя, условия внешней среды (особенно наличие осадков), состояние поверхности земли и волнение моря. Нужно избегать попадания в поле зрения наблюдателя поисковых фар, осветительных ракет и бомб.

Если в результате обследования района поиска с помощью РТС потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, с разрешения пункта управления ПСО (Р) проводится визуальный поиск. При низкой облачности, когда визуальный поиск невозможен, производится только радиотехнический поиск.

3. Визуальный поиск

Полеты поисковых ВС выполняются с включенной поисковой радиоаппаратурой. В хорошую погоду радиотехнический и визуальный поиск совмещаются. Высота полета предопределяется возможностями поискового ВС. Ширина полосы обследования определяется дальностью радиовидимости. Чем больше высота полета, тем больше дальность радиовидимости. Руководитель ПСО (Р), исходя из условий поиска и чувствительности РТС поиска, выбирает оптимальную высоту полета.

В любом случае, пока радиокontakt с потерпевшими бедствие не установлен, полеты выполняются по схемам визуального поиска.

Поиск экипажей ВС, потерпевших бедствие, поисковыми ВС может осуществляться следующими способами:

- "заданный маршрут";
- "гребенка";
- "параллельное галсирование";
- "расширяющийся квадрат";
- "секторный поиск";
- "контурный поиск".

3.1. Поиск способом "заданный маршрут"

Способ применяется в случае, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0,5 - 0,75 дальности видимости или действия поисковой аппаратуры на заданной высоте полета поискового ВС. Полет выполняется по линии заданного пути ВС, потерпевшего бедствие (рис. 5).

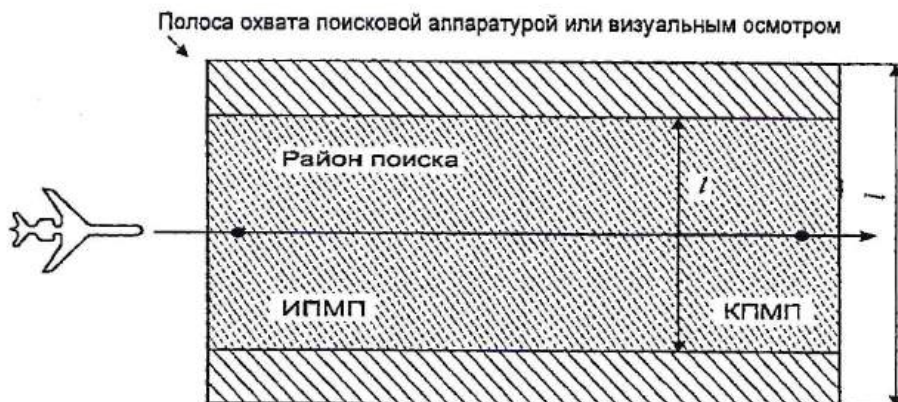


Рис. 5. Схема поиска способом "заданный маршрут"

3.2. Поиск способом "гребенка"

Применяется в целях просмотра большей площади в минимальное время и при наличии достаточного количества поисковых ВС (рис. 6).

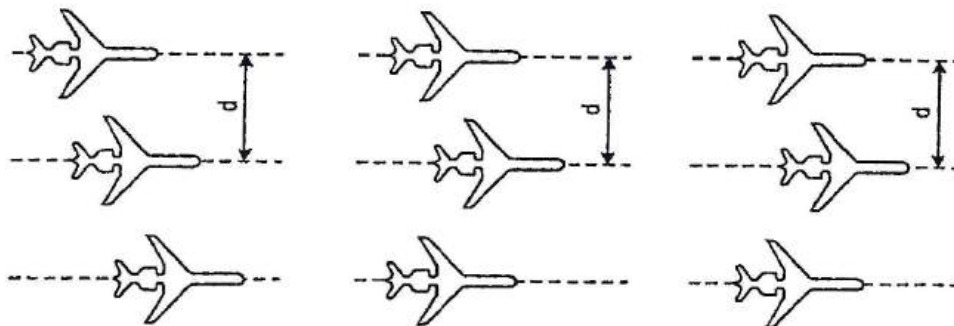


Рис. 6. Схема поиска способом "гребенка"

Интервал между поисковыми ВС d равен ширине полосы обследования L . Строй поисковых ВС выбирается в зависимости от схемы полета. Если требуется полет по заданному маршруту, то выбирается клин. Правый пеленг выбирается, если при смене галса выполняется правый разворот, левый пеленг, если выполняется левый разворот.

За выдерживание заданного курса отвечает ведущий, поэтому он должен быть оборудован спутниковой навигационной системой.

3.3. Поиск способом "параллельное галсирование"

Применяется при недостаточном количестве имеющихся поисковых ВС и для обследования значительной площади (рис. 7).

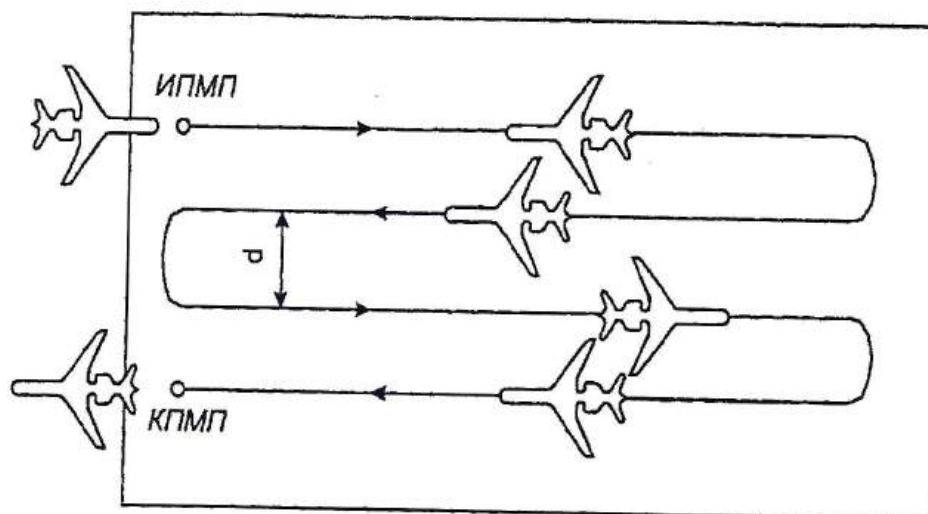


Рис. 7. Схема поиска способом "параллельное галсирование"

Если в ПСО (Р) участвуют несколько ВС, а полет в составе звена признается нецелесообразным, то район поиска может быть разделен на несколько секторов поиска (полос). Каждая полоса обследуется одновременно несколькими одиночными ВС.

Когда в распоряжении руководителя ПСО (Р) имеется только одно ПСВС, тогда оно обследует район поиска поэтапно. Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения ВС, потерпевшего бедствие (рис. 8).

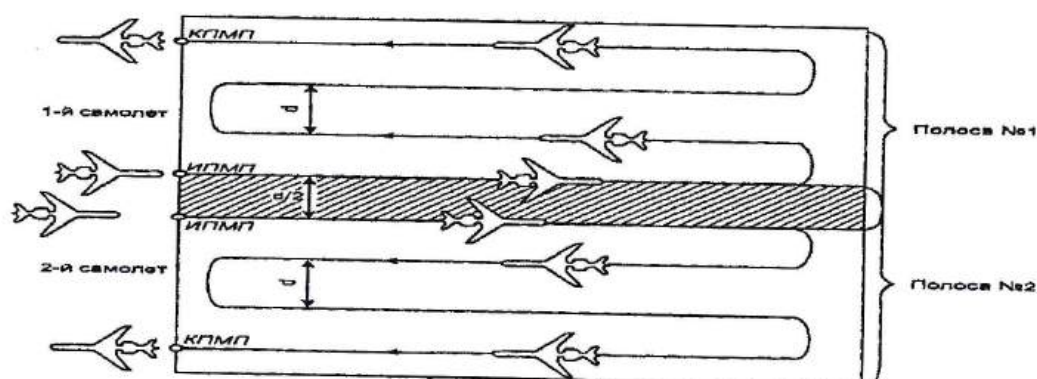


Рис. 8. Схема обследования двух полос района поиска
двумя самолетами способом "параллельное галсирование"

Обследование района поиска отдельными полосами предъявляет дополнительные требования к самолетовождению. Для повышения его точности желательно, чтобы все поисковые ВС были оборудованы спутниковыми навигационными системами. Поиск начинается от оси воздушной трассы. Расстояние между первыми галсами принимается равным половине ширины

полосы обследования. Это позволяет быть самолетам на дистанции прямой видимости друг от друга. К тому же это уменьшает вероятность появления пробела (необследованного участка) на стыке полос.

3.4. Поиск способом "расширяющийся квадрат"

Применяется, как правило, при наличии достоверных данных о районе бедствия ВС (работа на "точке", в зоне пилотирования) (рис. 9).

При повторном обследовании сильнопересеченной местности или одновременном поиске двумя самолетами, второй маршрут прокладывается с отклонением на 45° относительно первого маршрута.

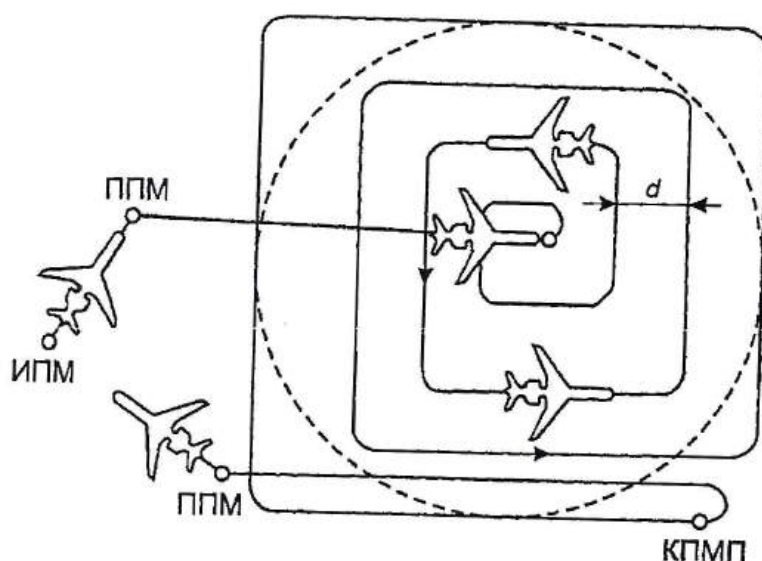


Рис. 9. Схема поиска способом "расширяющийся квадрат"

Данный способ применяется также для обследования отдельных сопок и вершин гор.

В целях обеспечения безопасности полетов поиск ведется, начиная от вершины вниз к подножию. Пилот не должен отвлекаться от пилотирования ВС и обязан постоянно следить за пространством впереди самолета с тем, чтобы вовремя уклониться от препятствия.

Полет выполняется по кругу со снижением на 150 - 300 м на наиболее безопасном участке. Если нет возможности облета горы по кругу, следует выполнять последовательные пролеты вдоль ее склона, снижаясь через одинаковые интервалы.

3.5. Поиск способом "секторный поиск"

Этот способ целесообразно применять над водой в том случае, когда экипаж

передал свои точные координаты, запеленгован АРМ или сотовый телефон и т.п. Район поиска имеет форму круга (рис. 10) небольшого размера.

При повторном поиске или при поиске двумя поисковыми ВС одновременно направления маршрутов поисковых ВС отличаются от первых на 30° .

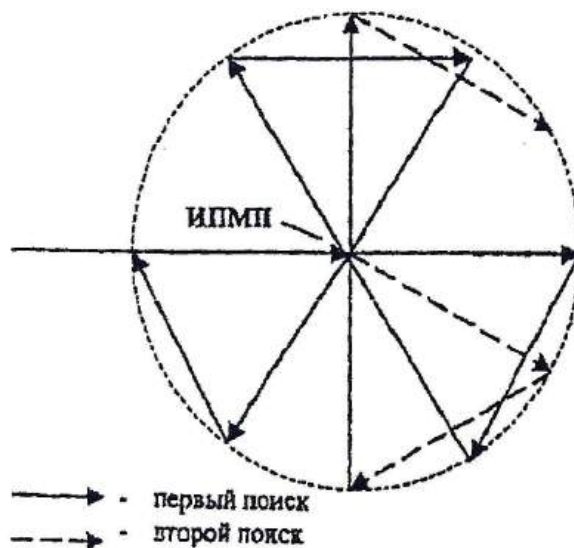


Рис. 10. Схема "секторного поиска"

Для обозначения центра схемы поиска экипаж может сбросить дымовой или радиобуй.

При каждом новом галсе меняется угол солнца и, соответственно, меняются условия наблюдения. Солнечные блики от воды сильно мешают наблюдателям. Поэтому выбор направления полета имеет не последнее значение.

Как при секторном поиске, так и при "расширяющемся квадрате", первый галс рекомендуется выполнять параллельно линии ветра. Это значительно облегчает самолетовождение.

3.6. Поиск способом "контурный поиск"

Этот способ применяется при поиске вокруг гор и в долинах (рис. 11), когда резкие изменения превышения местности делают применение других способов практически неосуществимыми.

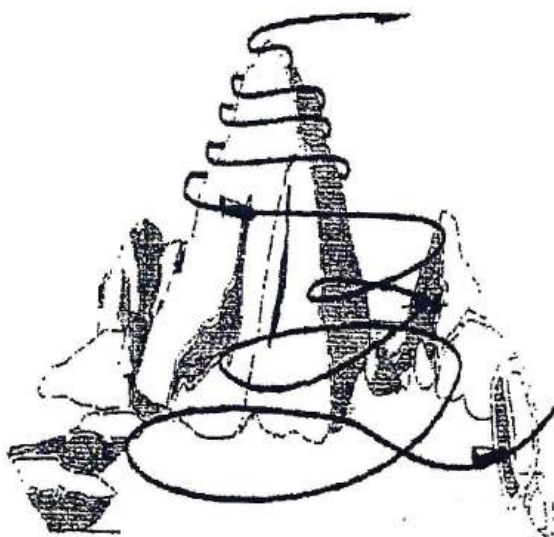


Рис. 11. Контурный поиск

Поисковое ВС начинает поиск над самым высоким пиком с выполнения полного кругового облета горы на этом эшелоне. Чтобы ВС могло плавно и безопасно снизиться до следующего эшелона контурного поиска, который может быть на 150 - 300 м ниже, оно может выполнить облет по кругу со снижением в стороне от горы, а затем продолжить контурный поиск на более низкой высоте. Когда нет достаточного пространства для полета по кругу в направлении, обратном направлению поиска, ВС может снижаться по спирали вокруг горы с небольшой, но постоянной скоростью снижения.

Если по какой-либо причине невозможно совершить круговой облет горы, следует выполнять последовательные пролеты вдоль ее склона через одинаковые интервалы по высоте, как указано выше. Поиск в долинах осуществляется кругами с перемещением центра круга на один интервал между линиями пути после завершения каждого облета по кругу.

Контурный поиск может быть очень опасен. Поэтому следует проявлять чрезвычайную осторожность при осуществлении поиска в каньонах и узких долинах. Наиболее опасен поиск в ущельях треугольной формы. Экипаж не должен увлекаться и заходить далеко в ущелье. Ему может не хватить пространства для выполнения разворота или мощности двигателя для набора высоты.

Гряда сопок обследуется двумя ВС с противоположных склонов. Правила безопасности идентичны.

Для обеспечения непрерывного управления поисковыми ВС в районе бедствия по решению руководителя ПСО (Р) могут выделяться самолеты-ретрансляторы.

СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПСО (Р)

1. Визуальные сигналы (знаки), передаваемые потерпевшими бедствие, а также поисково-спасательными воздушными самолетами (вертолетами)

Таблица 1

Значение сигнала (знака)	Выполнение сигналов (знаков) членом экипажа потерпевшего бедствие самолета (вертолета)		Сигналы (знаки), подаваемые экипажем поисково-спасательного самолета (вертолета)	
	с помощью фигур человека	с помощью парашюта	эволюциями самолета (вертолета)	с помощью ракет
1	2	3	4	5
Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека (рис. 1)	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека (рис. 2)		
Нуждаемся в продовольствии, воде, в теплом обмундировании	Фигура сидящего человека (рис. 3)	Купол парашюта сложен треугольником (рис. 4)		
Покажите, в каком направлении идти	Обе руки подняты вверх и разведены несколько в стороны (рис. 5)	Купол парашюта вытянут в длину (рис. 6)		

Здесь можно произвести посадку	Приседание на корточки с вытянутыми вперед руками (рис. 7)	Купол парашюта сложен квадратом (рис. 8)		
Приземляйтесь в указанном направлении	Обе руки вытянуты вперед в направлении захода на посадку (рис. 9)	Купол парашюта сложен в виде посадочного "Т" (рис. 10)		
Здесь садиться нельзя	Подняты руки кверху и сложены крестообразно (рис. 11)	Купол парашюта в виде креста (рис. 12)		
Вас вижу			Вираз в горизонтальной плоскости (крут над обнаруженными людьми)	Зеленая ракета
Ожидайте помощи на месте, за вами придет самолет (вертолет)			Полет в горизонтальной плоскости восьмеркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении			Полет самолета над потерпевшим и бедствие в направлении курса движения	Желтая ракета
Вас понял			Покачивание с крыла на крыло	Белая ракета
Вас не понял			Полет	Две красные

			змейкой	ракеты
Обозначьте направление посадки и место приземления			Пикирование с последующи м заходом в вираж	Две зеленые ракеты



Рис. 1. Лежащий человек.



Рис. 2. Купол парашюта разослан на земле в форме круга, в середине круга - лежащий человек.



Рис. 3. Сидящий человек.

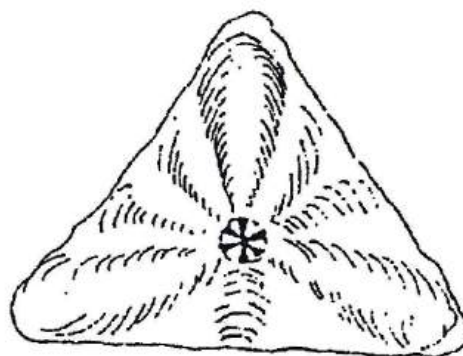


Рис. 4. Купол парашюта сложен треугольником.



Рис. 5. Стоящий человек с поднятыми руками, несколько разведенными в стороны.



Рис. 6. Купол парашюта вытянут в длину.



Рис. 7. Человек, присевший на корточки, с вытянутыми руками.

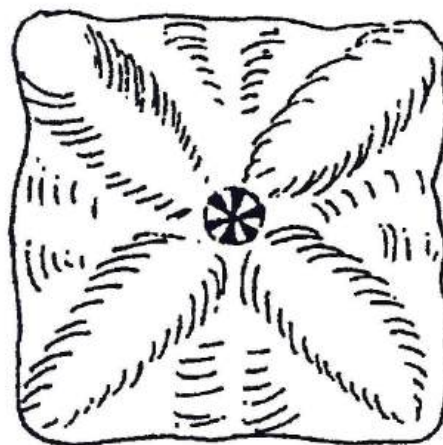


Рис. 8. Купол парашюта сложен квадратом.



Рис. 9. Стоящий человек с вытянутыми вперед руками.

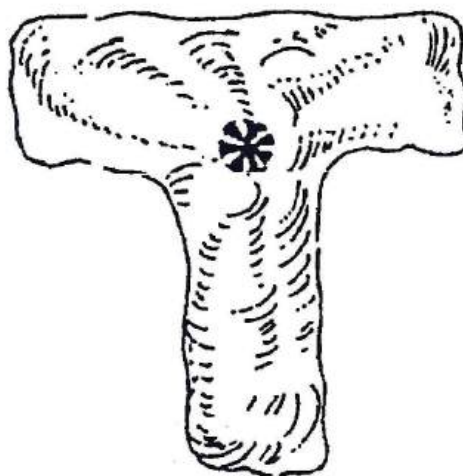


Рис. 10. Купол парашюта сложен в виде развернутого "Т".



Рис. 11. Человек с поднятыми и сложенными крестообразно руками.

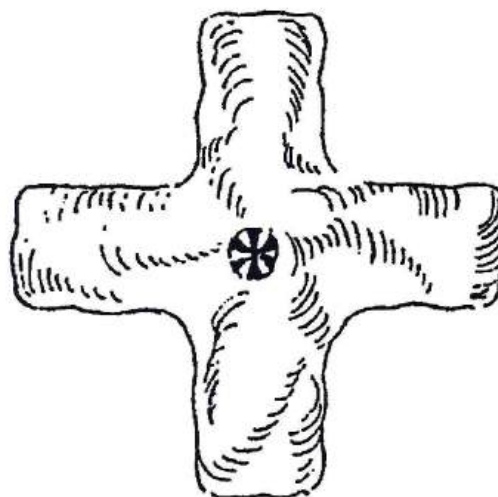
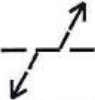


Рис. 12. Купол парашюта сложен в виде креста.

2. Визуальные международные сигналы (знаки), передаваемые с земли (с моря, надводного судна) экипажам поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и экипажам и поисково-спасательных самолетов (вертолетов) экипажам ВС, потерпевших бедствие, и экипажам надводных кораблей гражданской авиации.

Таблица 2

Значение сигнала (знака)	Сигнал (знак)
Требуется помощь.	V
Требуется медицинская помощь.	X
Нет или отрицательно.	N
Да или положительно.	Y
Двигаемся в этом направлении.	↑
Операции закончены.	LLL
Мы нашли всех людей.	L L
Мы нашли только нескольких человек.	++
Мы не в состоянии продолжать поиск. Возвращаемся на базу.	XX
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении.	
Получены сведения, что ВС находится в этом направлении.	→ →
Ничего не обнаружено. Продолжаем поиск.	NN

Примечания:

1. При бедствии российских ВС на территории Российской Федерации, как правило, применяются визуальные сигналы (знаки), приведенные в таблице 1.

2. При бедствии российских ВС на территории иностранных государств и вне российских зон авиационно-космического поиска и спасания, а также ВС иностранных государств на территории Российской Федерации и в российских

зонах авиационно-космического поиска и спасания применяются визуальные международные сигналы (знаки), приведенные в таблице 2.

3. Размер сигналов (знаков) должен быть не менее 2,5 м и их следует делать в максимальной степени заметными.

Сигналы (знаки) могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение сигналов (знаков) на поверхность земли производится маслом, уранином и т.п.

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

Если сигналы (знаки), подаваемые с земли, поняты экипажем ВС, то он обязан подавать следующие сигналы (знаки):

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

Отсутствие вышеуказанных сигналов (знаков) означает, что сигнал (знак), поданный с земли, не понят.

4. При выполнении ПСО (Р) на море могут подаваться следующие сигналы (знаки):

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

выполнить, по крайней мере, один круг над водным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями, осуществить открытие и закрытие заслонок или изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

- б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал (знак), указанный в подпункте "а" пункта 4, больше не требуется, то экипаж ВС должен выполнить следующие маневры:

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

- в) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала (знака), указанного в подпункте "а" пункта 4, должен дать следующие сигналы (знаки):

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

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв "Т";

изменить курс и следовать за ВС.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна должен:

поднять международный флаг No (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв No.

5. Средства визуальной сигнализации

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

К пиротехническим средствам относятся различные типы ракет и сигнальные патроны.

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

К звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки.

К цветовым средствам относятся химические вещества для окрашивания окружающей среды в контрастные цвета.

Патрон сигнальный ночного действия (ПСН-30) горит огнем красного цвета в течение 30 секунд.

Дальность видимости огня при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м - 25 - 30 км;

над водной поверхностью с корабля - 20 км.

Патрон сигнальный дневного действия (ПСД-30) горит в течение 30 секунд с выделением дыма оранжевого цвета. Дальность видимости дыма при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м - 8 - 10 км;

над водной поверхностью с корабля - 6 км.

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 секунд. Дальность видимости огня (ночью) и дыма (днем) такая же, как и патронов ПСН-30 и ПСД-30.

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 РПСР-40 К красного цвета служит для подачи сигналов в дневное и

ночное время. Правила пользования сигнальным патроном имеются на патроне.

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

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

Стреляющее приспособление и сигнальные патроны укладываются в коробку.

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 НАЗа, достигает 14 км, из комплекта группового плота - 37 км.

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. С помощью красителя на снегу можно наносить различные сигналы (знаки).

**СРОКИ
ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ТЕРПЯЩИХ ИЛИ
ПОТЕРПЕВШИХ
БЕДСТВИЕ, ИХ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖЕЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ**

1. Сроки проведения поиска воздушных судов (далее - ВС), терпящих или потерпевших бедствие, их пассажиров и экипажей с использованием радиотехнических средств (далее - срок поиска), с использованием радиотехнических средств должны соответствовать срокам, приведенным в таблице.

Таблица

Район поиска	С рок поиска
В границах районов аэродромов:	
а) для европейской части территории Российской Федерации южнее 58° с.ш.;	45 минут
б) для европейской части территории Российской Федерации севернее 58° с.ш. и территории Сибири и Дальнего Востока	1 час
Вне границ районов аэродромов:	
для европейской части территории Российской Федерации южнее 58° с.ш. и территории Сибири и Дальнего Востока южнее 58° с.ш.	2 часа

2. В сроки поиска включается время от момента взлета и до момента выхода поисково-спасательного ВС (далее - ПСВС) в точку над потерпевшим бедствие ВС.

3. Сроки поиска вне границ аэродромов на территории Российской Федерации севернее 58° с.ш., а также на акваториях морей и океанов в границах зон авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации должны определяться в зависимости от удаления района бедствия и базирования ПСВС по следующей формуле:

$$T = D / V + t_{\text{в}},$$

где T - срок радиотехнического поиска;

D - расстояние удаления аэродрома (площадки) вылета ПСВС от района бедствия;

V - скорость полета ПСВС;

$t_{\text{в}}$ - нормативное время готовности к вылету ПСВС.

ВСЕГО ПРОНУМЕРОВАНО,
ПРОШНУРОВАНО И СКРЕПЛЕНО
ПЕЧАТЮ СЗ МТУ РОСАВИАЦИИ
22 (двадцать два) ЛИСТОВ

Сотрудник отдела

РКПС АСОП

Андреев А.А.

22.08.2025

Подпись

20.26 г.

