



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

29.12.2016 № 736

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
08 лютого 2017 р.
за № 175/30043

Про затвердження Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України

Відповідно до частини другої статті 7 Повітряного кодексу України, пункту 7 Порядку залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 року № 1037 (зі змінами), та з метою визначення порядку організації пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України **НАКАЗУЮ:**

1. Затвердити Правила пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України, що додаються.
2. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України
генерал армії України

С.Т. Полторак

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
оборони України
29.12.2016 № 736

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
08 лютого 2017 р.
за № 175/30043

ПРАВИЛА пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України

I. Загальні положення

1. Ці Правила визначають порядок організації та здійснення пошуково-рятувального забезпечення (далі - ПРЗ) польотів державної авіації України (далі - ДА) і є обов'язковими для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності (далі - САД) ДА.

2. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

аварійна ситуація - відхилення від нормальних умов життя і діяльності людей, які призвели (можуть призвести) до загрози життю та здоров'ю людей, руйнування будівель, споруд, обладнання і транспортних засобів;

аварійне сповіщення - передача повідомлення про аварійну ситуацію з повітряним судном (далі - ПС) органу, який може надати допомогу або координувати її надання;

аварійна стадія - загальний термін, що визначає в різних обставинах стадію невизначеності, стадію тривоги або стадію лиха;

аварійний приводний передавач (ELT) - загальний термін, використовується щодо обладнання, яке передає відмітні сигнали на заданих частотах, і залежно від виду застосування може спрацьовувати автоматично в результаті удару або приводитися в дію вручну.

ELT буває таких типів:

автоматичний стаціонарний ELT (ELT(AF)) - ELT, який спрацьовує автоматично і стаціонарно, установлений на борту ПС;

аварійно-рятувальний ELT (ELT(S)) - ELT, який знімається з борту ПС та розміщується так, щоб його можна було легко використовувати в аварійній ситуації, і приводиться в дію вручну особами, які залишилися живими;

автоматичний переносний ELT (ELT(AP)) - ELT, який спрацьовує автоматично, нерухомо закріплюється на борту ПС та легко знімається;

ELT, що автоматично розгортається (ELT(AD)), - ELT, який нерухомо закріплюється на борту ПС, автоматично розгортається і спрацьовує у результаті удару, а в деяких випадках також приводиться в дію гідростатичними датчиками, передбачено також його розгортання вручну;

аварійно-рятувальна команда - підрозділ, особовий склад якого має спеціальну підготовку й оснащений засобами і обладнанням для швидкого та ефективного проведення аварійно-рятувальних робіт (далі - АРР);

аварійно-рятувальні засоби - технічні засоби спеціального призначення, науково-технічна продукція та інші об'єкти права інтелектуальної власності (засоби зв'язку, техніка, обладнання, спорядження, матеріали, відео-, кіно-, фотоматеріали з технології проведення аварійно-рятувальних та пошуково-рятувальних робіт, програмні продукти і бази даних та інші засоби), які використовуються під час проведення аварійно-рятувальних та пошуково-рятувальних робіт;

аварійно-рятувальні роботи - роботи, під час здійснення яких використовуються пошуково-рятувальні сили і засоби (далі - ПРСЗ) з метою ліквідації надзвичайних ситуацій та їх наслідків на аеродромі;

аварійна евакуація - процес аварійного покидання ПС екіпажем та пасажирями при аварії на суші або воді за допомогою бортових авіаційних засобів аварійної евакуації людей;

авіаційний допоміжний центр пошуку і рятування - орган управління, на який покладено координацію АРР та сприяння аварійно-рятувальним (пошуково-рятувальним) силам єдиної державної системи цивільного захисту (далі - ЄДСЦЗ) та Національної системи пошуку і рятування на морі (далі - НСПРМ) в ефективному проведенні АРР у відповідному підрайоні пошуку і рятування;

авіаційний пошук і рятування - комплекс заходів, спрямованих на виявлення ПС, які зазнали або зазнають лиха, та надання своєчасної допомоги потерпілим внаслідок авіаційної події (далі - АП);

авіаційний район пошуку і рятування України - зона, яка включає територію України та акваторії Чорного і Азовського морів, у межах якої Україна забезпечує авіаційний пошук і рятування (далі - АПР);

авіаційний рятувальник - особа, яка допущена до проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування та безпосередньо бере у них участь, має відповідний рівень фізичної, парашутно-десантної, медичної та інших видів спеціальної підготовки і використовує для прибуття до місця надзвичайної ситуації спеціальні авіаційні засоби;

авіаційні роботи з пошуку і рятування - польоти, під час здійснення яких пошуково-рятувальне повітряне судно (далі - ПРПС) використовується для визначення місцезнаходження об'єктів, що зазнали лиха, а також для рятування та надання допомоги особам, які постраждали;

автономне існування - вимушене перебування пасажирів і екіпажу ПС у безлюдній місцевості або на водній поверхні без допомоги ззовні;

бортове аварійно-рятувальне обладнання (аварійно-рятувальне обладнання) - комплект обладнання на борту ПС, призначений для аварійної евакуації та аварійного рятування екіпажу і пасажирів ПС, яке використовується під час аварії на суші або воді;

бортові засоби аварійної евакуації (засоби евакуації) - частина бортового аварійно-рятувального обладнання, призначена для забезпечення аварійної евакуації людей з ПС на сушу або воду;

бортові засоби аварійного рятування (засоби рятування) - частина бортового аварійно-рятувального обладнання, призначена для збереження життя екіпажу та пасажирів ПС після їх аварійної евакуації з ПС, яке зазнає або зазнало лиха на суші або воді;

виживання екіпажу повітряного судна - активні дії екіпажу ПС, спрямовані на збереження життя і здоров'я екіпажу в умовах автономного існування;

вимушене покидання повітряного судна - покидання ПС у повітрі, на землі (на воді) при виникненні загрози життю пасажирів або екіпажу;

Головний авіаційний координаційний центр пошуку і рятування - орган управління, який відповідає за координацію АПР в авіаційному районі пошуку і рятування України, координацію авіаційних робіт з пошуку і рятування та сприяння аварійно-рятувальним (пошуково-рятувальним) силам ЄДСЦЗ та НСПРМ в ефективному проведенні АПР;

“Зазнаю лиха” - сигнал, що передається екіпажем ПС радіотелефоном або за допомогою інших технічних засобів, коли йому або особам, які перебувають на борту ПС, загрожує безпосередня небезпека, яку неможливо усунути лише силами екіпажу;

засоби рятування і життєзабезпечення - набір пристосувань та пристроїв для евакуації та рятування екіпажів та пасажирів в аварійній ситуації з ПС у повітрі, на землі (на воді), а також запас їжі, води, медичних засобів, засобів зв'язку та сигналізації;

координатор авіаційних сил та засобів - уповноважена особа з числа авіаційних фахівців суб'єктів єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - ЄСПАРПР), яка призначається Державною службою України з надзвичайних ситуацій (далі - ДСНС) до штабу операції з АПР;

координатор авіаційних сил та засобів на місці проведення робіт - уповноважена особа з числа авіаційних фахівців суб'єктів ЄСПАРПР, яка призначається ДСНС у групу координатора на місці проведення робіт;

координатор на місці проведення робіт - керівник на місці проведення робіт з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, пов'язаної з АП;

координатор операції з авіаційного пошуку і рятування - керівник робіт з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, пов'язаної з АП;

координатор повітряних суден - командир ПРПС, який координує проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - АРПР) декількома ПРПС;

операція з авіаційного пошуку і рятування - сукупність узгоджених та взаємопов'язаних за єдиними задумом, планом, метою, місцем та часом пошуково-рятувальних дій органів управління, сил і засобів системи авіаційного пошуку і рятування;

пошук - це комплекс координованих дій, направлених на визначення місцезнаходження суб'єктів та об'єктів, що зазнають або зазнали лиха;

пошуково-рятувальна і парашутно-десантна служба (пошуково-рятувальна служба) - структурний підрозділ суб'єкта ДА, органу управління авіації (далі - ОУА) ЦОВВ та ЗСУ, що здійснює заходи з ПРЗ польотів, парашутно-десантної і аварійно-рятувальної підготовки;

пошуково-рятувальне забезпечення польотів державної авіації - комплекс заходів, що виконуються з метою збереження життя і здоров'я екіпажу та пасажирів ПС в аварійних ситуаціях та направлені на підготовку льотного складу до дій в аварійних ситуаціях і виживання в умовах автономного існування, забезпечення льотного складу захисним спорядженням, індивідуальними та колективними засобами рятування і життєзабезпечення, оснащення ПС бортовими засобами аварійної евакуації і рятування, оснащення ПРСЗ аварійно-рятувальним та парашутно-десантним майном, технікою і спеціальним спорядженням (далі - АР ПДМ та СС), підготовку та підтримання рівня підготовки ПРСЗ, організацію та здійснення АПР;

пошуково-рятувальні засоби - ПРПС, наземні, водні та інші транспортні засоби з відповідним рятувальним обладнанням, засоби зв'язку, радіотехнічного, навігаційного забезпечення, обладнання та спорядження, призначені для проведення пошуково-рятувальних робіт (далі - ПРР);

пошуково-рятувальні роботи - роботи, під час здійснення яких використовуються ПРСЗ для визначення місцезнаходження об'єктів та суб'єктів, що зазнали (зазнають) лиха, а також для рятування осіб, які постраждали, надання їм невідкладної медичної допомоги та доставки у безпечне місце;

пошуково-рятувальні сили - штатні та позаштатні пошукові і аварійно-рятувальні підрозділи та органи управління ними;

район відповідальності аеродрому (злітно-посадкового майданчика) за пошук і рятування - територія (місцевість, акваторія) і повітряний простір над нею, обмежені для аеродромів колом радіусом 10 км від центру аеродрому (контрольної точки аеродрому), для злітно-посадкових майданчиків - територією майданчика (далі - РВ аеродрому);

район обслуговування повітряного руху - повітряний простір, у якому забезпечується польотно-інформаційне обслуговування, аварійне сповіщення, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування) (далі - район ОПР);

район управління повітряним рухом - повітряний простір, що простягається від межі, встановленої над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним органом управління повітряним рухом, а також район, у межах якого забезпечується аварійне сповіщення (далі - район УПР);

рятування - комплекс дій, направлених на порятунок осіб, що зазнають або зазнали лиха, надання їм першої медичної або іншої допомоги і доставки їх у безпечне місце;

система авіаційного пошуку і рятування - сукупність органів управління, сил та засобів, що є складовими ЄДСЦЗ, НСПРМ, ЄСПАРПР, які здійснюють АПР за встановленими правилами та процедурами;

система КОСПАС-САРСАТ - міжнародна супутникова система, призначена для виявлення аварійних маяків, які передають сигнали на визначених частотах;

штаб операції з авіаційного пошуку і рятування - штаб з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, пов'язаної з АП, що є робочим органом координатора операції з АПР.

Інші терміни, які використовуються в цих Правилах, вживаються в значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Кодексі цивільного захисту України, Порядку залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2012 року № 1037 (зі змінами), Правилах авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 року № 279, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 01 квітня 2015 року за № 364/26809, Стандартах та Рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та інших нормативно-правових актах України з питань діяльності в галузі авіації.

3. ПРЗ польотів ДА включає:

підготовку льотного складу до дій в аварійних ситуаціях та виживання в умовах автономного існування;

забезпечення та підготовку льотного складу до використання захисного спорядження, індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення;

оснащення ПС бортовими засобами аварійної евакуації та рятування;

оснащення ПРСЗ АР ПДМТ і СС;

організацію та контроль експлуатації індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення, захисного спорядження та АР ПДМТ і СС;

підготовку ПРСЗ та органів управління до проведення пошуку і рятування;

підготовку льотного складу до проведення пошуку;

парашутно-десантну та аварійно-рятувальну підготовку (далі - ПД та АРП) екіпажів та персоналу пошуково-рятувальних і парашутно-десантних служб (далі - ПР і ПДС) і рятувальних парашутно-десантних груп (далі - РПДГ);

організацію чергування ПРСЗ та органів управління системи АПР;

організацію прийому сигналів про ПС, які зазнали або зазнають лиха, та аварійне сповіщення;

організацію та здійснення аварійного сповіщення;

підготовку посадових осіб військових частин, організацій та установ, у яких проводяться заходи з ПРЗ польотів (далі - авіаційних частин), до виконання функцій координаторів під час проведення операцій з АПР (ПРР);

організацію і проведення операцій з АПР у районах відповідальності ДА за пошук і рятування.

4. ПРЗ польотів в авіаційній частині (на аеродромі) організовується командиром, керівником або начальником (далі - командиром) авіаційної частини (старшим авіаційним начальником аеродрому) через начальника ПР і ПДС та здійснюється посадовими особами (службами) авіаційної частини відповідно визначених їм функціональних обов'язків.

5. ОУА ЦОВВ та ЗСУ здійснюють загальне керівництво, забезпечення та контроль виконання заходів ПРЗ польотів в авіаційних частинах, що належать до їх сфери управління.

6. Організація заходів ПРЗ польотів в ОУА ЦОВВ та ЗСУ покладається на керівників ОУА ЦОВВ та ЗСУ всіх рівнів та здійснюється через начальників відповідних ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

7. ПР і ПДС САД функціонують відповідно до положень, які розробляються з урахуванням вимог цих Правил, організаційно-штатної структури, специфіки діяльності та особливостей виконання завдань, покладених на них.

8. Положення про ПР і ПДС ОУА затверджується керівником відповідного ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

9. Основними завданнями ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ є:

організація планування та виконання заходів ПРЗ польотів;

участь у розробленні нормативно-правових актів, розпорядчих документів, методичних рекомендацій з ПРЗ польотів та АПР;

здійснення загального керівництва підпорядкованими службами та підрозділами;

контроль за станом ПРЗ польотів у підпорядкованих авіаційних частинах;

контроль за забезпеченням ПРСЗ підпорядкованих авіаційних частин необхідним переліком АР ПДМТ і СС;

організація взаємодії між ПР і ПДС підпорядкованих авіаційних частин;

організація ПД та АРП льотного складу відповідного ОУА, спеціальної підготовки і перепідготовки персоналу ПР і ПДС підпорядкованих авіаційних частин та підготовки посадових осіб до виконання функцій координаторів операцій з АПР та координаторів на місці проведення робіт;

відпрацювання пропозицій щодо створення, реорганізації або ліквідації ПР і ПДС у відповідному ОУА та підпорядкованих авіаційних частинах, пошуково-рятувальних формуваннях і допоміжних підрозділах;

погодження положень підпорядкованих ПР і ПДС, допоміжних підрозділів та погодження договорів, що укладають командири авіаційних частин щодо чергування ПРПС та проведення АРПР;

забезпечення функціонування відповідного координаційного центру пошуку і рятування (далі - КЦПР) (координаційний центр пошуку і рятування ЗСУ (далі - КЦПР ЗСУ), командні центри (пункти) (далі - КЦ) авіації видів ЗСУ, пункт управління авіації Національної гвардії України (далі - ПУ авіації НГУ), головний центр управління службою Державної прикордонної служби України (далі - ГЦУС ДПС України));

організація чергування підпорядкованих ПРСЗ і здійснення контролю їх готовності до проведення ПРР;

контроль за виконанням вимог щодо оснащення ПС бортовими засобами аварійної евакуації та рятування, у тому числі при їх прийомі/передачі;

участь у проведенні єдиної технічної політики під час розроблення, видачі замовлень та введення в експлуатацію технічних засобів пошуку, рятування та евакуації;

підбір та розстановка кадрів на посади ПР і ПДС;

участь у роботі комісій з розслідування АП;

організація підготовки льотного складу до дій в аварійних ситуаціях, використанню індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення, виживанню в умовах автономного існування;

організація та проведення атестування авіаційних рятувальників та ПР і ПДС;

узагальнення та поширення позитивного досвіду з ПРЗ польотів.

10. Функціональні обов'язки посадових осіб ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ затверджуються відповідним керівником ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

11. Завдання ПР і ПДС авіаційної частини визначаються положенням про авіаційну частину, яке затверджується керівником відповідного ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

12. Основними завданнями ПР і ПДС авіаційної частини є:

розроблення документів з організації ПРЗ польотів в авіаційній частині;

організація та здійснення підготовки льотного складу до дій в аварійних ситуаціях, використанню індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення, виживанню в умовах автономного існування;

організація ПД та АРП екіпажів ПС, персоналу ПР і ПДС та РПДГ авіаційних частин;

контроль забезпечення ПРСЗ необхідним переліком АР ПДМТ і СС;

організація та здійснення контролю за експлуатацією індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення, захисного спорядження і обмундирування, АР ПДМТ і СС;

організація та здійснення підготовки льотного складу, екіпажів ПРПС та РПДГ, персоналу АРК та наземних пошуково-рятувальних груп (далі - НПРГ) до проведення ПРР;

проведення атестування авіаційних рятувальників та підготовки до атестування ПР і ПДС авіаційної частини;

організація підготовки персоналу органів управління системи АПР на аеродромі та персоналу групи керівництва польотами (далі - ГКрП) на аеродромі до проведення ПРР;

вдосконалення та підтримання у належному стані навчально-матеріальної бази ПР і ПДС;

організація чергування і контроль готовності ПРСЗ авіаційної частини до виконання ПРР;

організація прийому аварійної інформації від власних ПС та ПС, що зазнали або зазнають лиха в РВ аеродрому або в районі управління повітряним рухом (обслуговування повітряного руху) (далі - район УПР/ОПР), оповіщення ПРСЗ на аеродромі та повідомлення відповідних органів управління системи АПР;

організація взаємодії при проведенні АПР на аеродромі та ПРР у РВ аеродрому;

участь у роботі комісій з розслідування АП, які трапились у РВ аеродрому.

13. В авіаційних частинах та ОУА ЦОВВ та ЗСУ розробляються основні документи відповідно до Переліку основних документів з пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації, який наведено в додатку 1 до цих Правил.

II. Підготовка до дій та дії льотного складу в аварійних ситуаціях

1. Підготовка льотного складу до дій в аварійних ситуаціях

1. Підготовка льотного складу до дій в аварійних ситуаціях включає:

підготовку до дій в особливих випадках у польоті;

парашутно-десантну підготовку;

аварійно-рятувальну підготовку;

підготовку до виживання в умовах автономного існування.

2. Льотний склад, не підготовлений до дій в аварійних ситуаціях, до польотів не допускається.

3. Підготовка льотного складу до дій в особливих випадках у польоті здійснюється відповідно до керівництва з льотної експлуатації (інструкції екіпажу) ПС (далі - КЛЕ).

4. ПД та АРП персоналу ДА здійснюється відповідно до нормативно-правових актів, затверджених уповноваженим органом з питань регулювання діяльності ДА, методичних вказівок та інших відомчих документів відповідного ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

5. Парашутно-десантна підготовка включає заходи, спрямовані на набуття і удосконалення навиків екіпажів ПС щодо впевнених і правильних дій під час аварійного покидання ПС у польоті та після приземлення (приводнення) з парашутом та персоналу ПР і ПДС та РПДГ під час виконання завдань за призначенням.

У результаті парашутно-десантної підготовки льотний склад повинен:

знати матеріальну частину тренувальних, запасних і рятувальних парашутів, страхувальних приладів, аварійно-рятувальних плавзасобів індивідуального і групового використання, теорію стрибка з парашутом і катапультивання та основи аеродинаміки;

знати правила вимушеного покидання ПС і мати достатню натренованість у виконанні стрибків з парашутом;

бути підготовленим до вимушеного покидання ПС, дій у повітрі під куполом парашута та до безпечного приземлення.

6. Екіпаж ПС, аварійне покидання якого передбачено за допомогою парашутних систем, зобов'язаний систематично виконувати стрибки з парашутом.

7. Льотний склад (курсанти навчальних закладів України), за винятком тих, які за медичними рекомендаціями тимчасово звільнені від виконання стрибків з парашутом, що виконує польоти на ПС, аварійне покидання яких передбачено за допомогою парашутних систем, виконує 2 стрибки з парашутом протягом календарного року, але перерви у виконанні стрибків з парашутом не мають перевищувати 15 місяців.

8. Льотному складу, який виконує польоти тільки на ПС, обладнаних катапультирними системами, здійснювати:

курсантам навчальних закладів України та льотному складу перших п'яти календарних років служби (за винятком тих, які за медичними рекомендаціями тимчасово звільнені від виконання стрибків з парашутом) - 2 стрибки з парашутом протягом календарного року, але перерви у виконанні стрибків з парашутом не мають перевищувати 15 місяців;

льотному складу, який має більше п'яти календарних років служби (за винятком тимчасово звільнених від виконання стрибків з парашутом за медичними рекомендаціями) - 2 стрибки з парашутом, але перерви у виконанні стрибків з парашутом не повинні перевищувати 36 місяців, про що керівник суб'єкта державної авіації (далі - СДА) щороку видає наказ щодо визначення перерв у виконанні стрибків з парашутом окремо кожній особі льотного складу за письмовим поданням начальника ПР і ПДС цього СДА.

9. Льотний склад, який виконує польоти на ПС, аварійне покидання якого передбачено за допомогою парашутних систем, та має перерви у виконанні стрибків з парашутом більше визначених строків, до польотів не допускається.

10. Аварійно-рятувальна підготовка включає заходи, спрямовані на набуття і удосконалення навиків екіпажів ПС до дій під час рятування екіпажу та пасажирів у випадку виникнення на борту ПС обстановки, що загрожує їхній безпеці.

Аварійно-рятувальна підготовка екіпажів ПС здійснюється на всіх етапах спеціальної підготовки льотного складу.

У результаті аварійно-рятувальної підготовки льотний склад повинен:

знати порядок і способи пошуку і рятування пасажирів і екіпажів ПС, які зазнають або зазнали лиха;

знати типові аварійні ситуації на борту ПС, фактори загрози, які супроводжують такі ситуації, та порядок дій (типові алгоритми дій) у цих ситуаціях;

мати навички застосування бортового аварійно-рятувального обладнання ПС, знати основи його конструкції і особливості його роботи з урахуванням можливих відмов;

мати навички взаємодії між членами екіпажу в аварійних ситуаціях;

вміти приймати правильні рішення при швидкому розвитку аварійної ситуації;

володіти методикою проведення інструктажу пасажирів ПС щодо правил поведінки при виникненні аварійної ситуації в польоті та користування індивідуальними та груповими засобами рятування і життєзабезпечення;

знати принципи запобігання і припинення паніки у салоні ПС, уміти керувати діями пасажирів;

мати навички з надання першої медичної допомоги.

11. На борту ПС, на яких передбачено перевезення пасажирів, обов'язково мають бути інструкції (пам'ятки) для екіпажу і пасажирів щодо дій у разі виникнення аварійної ситуації в польоті.

12. Підготовка льотного складу ДА до виживання в умовах автономного існування здійснюється в авіаційних частинах та у спеціалізованих центрах за відповідними програмами.

13. Підготовка льотного складу до виживання в умовах автономного існування включає:

формування високих морально-вольових якостей;

відпрацювання дій після вимушеної посадки або приземлення (приводнення) з парашутом;

вдосконалення практичних навиків у застосуванні індивідуальних та групових засобів рятування і життєзабезпечення, спеціального спорядження та підручних засобів з метою виживання;

навчання виживанню в безлюдній місцевості;

відпрацювання способів евакуації.

14. Організація навчання льотного складу виживанню покладається на начальників ПР і ПДС авіаційних частин та начальників ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

15. З питань виживання льотний склад зобов'язаний:

1) знати:

кліматично-географічні особливості районів польотів;

фактори природного середовища, що негативно впливають на людину;

основні принципи виживання після вимушеної посадки (приземлення, приводнення) у безлюдній місцевості в різних кліматично-географічних зонах, послідовність дій і організацію виживання в складі групи або поодинокі;

склад носимих аварійних запасів (далі - НАЗ) та бортових аварійних запасів (далі - БАЗ) і правила використання предметів їх комплектації;

технічні дані і правила користування індивідуальними та груповими засобами рятування і життєзабезпечення, плавзасобами, аварійними засобами зв'язку та сигналізації і засобами евакуації на борт ПРПС;

2) вміти:

долати стресовий стан, викликаний екстремальною ситуацією;

правильно оцінювати обстановку і приймати обґрунтовані рішення;

застосовувати засоби аварійного радіозв'язку, подавати візуальні сигнали для обміну інформацією з ПРПС як штатними, так і підручними засобами;

надавати першу медичну допомогу постраждалим;

ефективно використовувати предмети НАЗ, БАЗ, рятувальні плавзасоби, спорядження і підручні засоби для збереження життя і працездатності в умовах виживання;

захищатися від несприятливих факторів зовнішнього середовища, обладнувати тимчасовий табір, добувати воду і їжу з місцевих ресурсів;

орієнтуватися і визначати своє місцезнаходження;

застосовувати засоби евакуації на борт ПРПС.

16. В авіаційних частинах підготовку льотного складу до виживання проводити відповідно до кліматично-географічних зон районів польотів не менше двох разів на рік. Під час цієї підготовки льотному складу надаються рекомендації щодо виконання польотів в інших кліматично-географічних зонах.

Успішне вирішення завдань з підготовки льотного складу до виживання досягається:

регулярним проведенням на місцевості (на воді) спеціальних тренувань із застосуванням аварійно-рятувальних засобів;

наявністю обладнаної навчально-матеріальної бази з ПД та АРП і виживання льотного складу;

залученням до навчання льотного складу фахівців медичної служби, фізичної підготовки, розвідки та інших.

17. Для забезпечення життєдіяльності при вимушеному приземленні (приводненні) члени екіпажу ПС використовують НАЗ, БАЗ та підручні засоби.

НАЗ розміщується в ранці парашута (парашутної системи), у сидіннях катапультного крісла або на спорядженні (обмундируванні) членів екіпажу. Комплектація НАЗ визначається інструкцією з його експлуатації.

БАЗ розміщується на борту ПС у визначених місцях.

18. Для підтримання життєдіяльності членів екіпажу і пасажирів ПС, коли їх евакуація ускладнена або неможлива, проводиться десантування рятувального спорядження, майна і спеціальних вантажів (у контейнерах, м'якій і жорсткій вантажній тарі, мішках тощо).

Засоби для десантування рятувального спорядження і спеціальних вантажів наведено в додатку 2 до цих Правил.

19. Контроль за організацією підготовки льотного складу авіаційної частини до дій в аварійних ситуаціях покладається на керівників ОУА та здійснюється через керівників ПР і ПДС ОУА.

2. Дії екіпажу перед вимушеною посадкою або покиданням повітряного судна з парашутом

1. У разі виникнення аварійної обстановки у повітрі командир ПС зобов'язаний діяти зважено, ініціативно і рішуче, турбуватися в першу чергу за збереження життя пасажирів та членів екіпажу.

2. У разі прийняття рішення щодо здійснення вимушеної посадки командир ПС зобов'язаний повідомити орган УПР, під управлінням якого він знаходиться (у разі неможливості - найближчий орган ОПР), про місце та час посадки, попередити про це членів екіпажу, які зобов'язані діяти відповідно до вимог КЛЕ. Штурман (другий пілот) зобов'язаний повідомити усіх членів екіпажу про місцезнаходження ПС, напрямок і швидкість вітру, напрямок і відстань до найближчого аеродрому або населеного пункту, а над морем (водною поверхнею) - напрямок і відстань до берега. Слід увімкнути бортові засоби автоматичної передачі сигналу лиха, у томі числі ELT. Повідомлення про лихо передається доти, доки не буде отримано підтвердження про прийняття цього повідомлення від наземних ПУ польотами (екіпажів ПС) або до моменту покидання екіпажем ПС.

3. Усі члени екіпажу при вимушеній посадці (приводненні) та покиданні ПС на землі (водній поверхні) або в повітрі зобов'язані діяти відповідно до вимог КЛЕ даного типу ПС та цих Правил.

4. У разі прийняття рішення щодо покидання ПС у польоті з рятувальними парашутами командир ПС зобов'язаний:

вивести за можливості ПС у район, який забезпечує безпеку приземлення членів екіпажу і виключає можливість нанесення шкоди населенню під час падіння ПС;

визначити місце збору членів екіпажу після приземлення;

дати команду на покидання ПС.

5. У разі покидання ПС у польоті екіпаж залишає увімкненими бортові засоби автоматичної передачі сигналу лиха та ELT.

6. Порядок покидання ПС членами екіпажу, а також дії членів екіпажу під час і після покидання ПС, під час приземлення і приводнення визначаються КЛЕ.

7. Члени екіпажу залишають ПС за командою командира ПС. У випадку, коли їх життю загрожує явна небезпека, а командир ПС на доповідь не відповідає, вони приймають рішення на покидання ПС самостійно.

8. Під час зниження з парашутом кожен член екіпажу зобов'язаний уважно оглянути місцевість, звернути особливу увагу на розташування населених пунктів (доріг, стежок, річок, озер, ущелин тощо), а також на наявність кораблів, островів та напрямок до берега (під час зниження на водну поверхню).

З метою уникнення протягувань при сильному вітрі у момент приземлення слід від'єднати або обрізати вільні кінці підвісної системи (купол зі стропами).

3. Дії після вимушеної посадки або приземлення з парашутом

1. Екіпаж ПС, який здійснив вимушену посадку поза межами аеродрому, повинен:

негайно евакуювати пасажирів та членів екіпажу із ПС у безпечне місце;

при покиданні ПС за можливості взяти із собою індивідуальні та групові засоби рятування та життєзабезпечення та польотну документацію;

надати у разі необхідності членам екіпажу та пасажирам першу медичну допомогу;

підготувати до роботи аварійні радіостанції та передати повідомлення про лихо;

підготувати до негайного застосування засоби візуальної сигналізації;

уточнити своє місцезнаходження;

вжити заходів щодо встановлення зв'язку з найближчим аеродромом або населеним пунктом;

оглянути ПС для визначення його стану. Особливу увагу при цьому звернути на наявність прихованих осередків пожеж. У разі значних ушкоджень ПС починати огляд потрібно після охолодження двигунів та виключення можливості вибуху пального, піротехнічних засобів та боєкомплекту. У випадку витікання пального вжити заходів щодо усунення його витікання або здійснити його збір для потреб (розведення сигнальних вогнищ, обігріву, освітлення тощо). У разі виникнення пожежі екіпаж повинен спробувати ліквідувати її за допомогою бортових та підручних засобів пожежогасіння;

вжити заходів щодо збереження бортових засобів об'єктивного контролю;

підібрати та підготувати і позначити підручними матеріалами майданчик для можливої посадки пошуково-рятувального вертольота (далі - ПРВ);

вести цілодобове спостереження за повітряною обстановкою та навколишньою місцевістю з метою своєчасної подачі сигналів екіпажам ПРПС та НПРГ;

підготувати укриття для людей;

добути харчі і воду, використовуючи місцеві можливості (ресурси).

Постраждалими подаються візуальні знаки та сигнали відповідно до Переліку візуальних знаків та сигналів візуальної сигналізації, який наведено в додатку 3 до цих Правил.

2. Після приземлення перевірити роботу аварійного радіомаяка або ELT прослуховуванням тональних посилок (увімкнути аварійну радіостанцію в режимі радіомаяка або ELT) і залишити цей режим, доки не буде знайдений екіпаж або налагоджений двосторонній візуальний контакт між постраждалими та ПРСЗ.

3. Для позначення свого місцезнаходження, крім аварійних радіостанцій та сигнальних засобів, що знаходяться в НАЗ (БАЗ), екіпажем застосовуються підручні засоби (парашутна тканина, чохла, шматки деревини, каміння, попіл, вогнища тощо).

4. Для обміну інформацією між ПРПС і тими, хто зазнає або зазнав лиха, у разі відсутності або виходу з ладу аварійних радіостанцій використовуються візуальні знаки та сигнали візуальної сигналізації (додаток 3), еволюції ПС, сигнальні ракети тощо.

5. Роботами на місці вимушеної посадки ПС керує командир екіпажу.

Після приземлення з парашутом члени екіпажу повинні зібратися у місці, вказаному командиром екіпажу, забрати із собою НАЗ (БАЗ) та парашутні системи, засоби зв'язку та сигналізації.

Після приземлення, коли члени екіпажу та пасажир не мають візуального контакту між собою (обмежена видимість, лісова або гірська місцевість тощо), для збору використовуються радіостанції, звукові сигнали, піротехнічні та підручні засоби.

Якщо до місця збору прибули не всі члени екіпажу та пасажир, командир ПС зобов'язаний вжити заходів щодо їх пошуку.

Після оцінки обстановки командир екіпажу приймає рішення про подальші дії.

6. Рішення залишатися на місці вимушеної посадки доцільно приймати у таких випадках:

коли сигнал лиха або повідомлення про місце події передано екіпажем у повітрі або після приземлення і отримано підтвердження про його прийом;

якщо місце приземлення точно не визначене, місцевість незнайома і важкопрохідна (гори, ліс, глибокі яри, болота, глибокий сніг тощо);

коли напрямок і відстань до найближчого населеного пункту невідомі;

якщо велика частина пасажирів і членів екіпажу через отримані травми не можуть пересуватися самостійно;

на відкритій місцевості.

7. У разі прийняття рішення залишатися на місці вимушеної посадки командир екіпажу зобов'язаний:

встановити цілодобове спостереження за повітряним простором та навколишньою місцевістю з метою своєчасної подачі сигналів ПРСЗ;

організувати догляд за пораненими та хворими;

взяти на облік все спорядження та майно і встановити норми витрат запасів води і їжі;

організувати спорудження укриття для людей;

організувати добування їжі та води з використанням місцевих можливостей (мисливство, риболовля, збір ягід, грибів, рослин тощо);

провести профілактичні заходи щодо попередження захворювань та отруєнь.

8. Рішення про вихід з місця вимушеної посадки може бути прийнято:

якщо точно відомо місцезнаходження населеного пункту, невелика відстань до нього, а стан здоров'я членів екіпажу і пасажирів дозволяє подолати цю відстань за світлий час доби;

якщо члени екіпажу під час зниження на парашутах бачили неподалік дорогу, річку, житло тощо;

у разі безпосередньої загрози життю (лісова пожежа, розлом крижаного поля, повінь тощо);

коли ПС і люди, які на ньому знаходяться, не можуть бути виявлені з повітря через густу рослинність, а засоби сигналізації відсутні;

якщо протягом трьох діб немає зв'язку та допомоги.

9. У разі прийняття рішення про залишення місця вимушеного приземлення командир екіпажу зобов'язаний:

розподілити обов'язки;

визначити маршрут руху, нанести його на карту, розрахувати час етапів переходу;

відібрати та підготувати майно і спорядження, необхідного для забезпечення автономного існування у безлюдній місцевості;

підготувати засоби сигналізації та зв'язку до їх негайного використання на маршруті руху;

підготувати травмованих до транспортування або до самостійного руху (виготовити носі, милиці тощо);

спланувати розподіл між членами екіпажу і пасажирями та встановити норми використання їжі та води;

залишити на місці лиха помітний орієнтир і записку із указанням маршруту руху, часу початку руху, кількості і стану здоров'я людей, наявності аварійно-рятувального спорядження тощо.

На місці вимушеного приземлення позначити напрямок руху (викласти стрілку, зробити зарубки на деревах тощо).

4. Дії після вимушеної посадки на воду або приводнення з парашутом

1. Рішення про вимушену посадку на воду або покидання ПС з парашутами над водною поверхнею приймає командир екіпажу ПС з урахуванням таких чинників:

розвиток аварійної ситуації на борту ПС і оцінка її ймовірних наслідків;
тип та оснащення ПС і його плавучість;
стан водної поверхні і швидкість вітру;
спеціальна підготовка і екіпірування членів екіпажу ПС.

2. Перед вимушеною посадкою на воду командир ПС інформує екіпаж та пасажирів про ймовірну посадку ПС на водну поверхню, порядок використання аварійних виходів та індивідуальних і групових рятувальних плавзасобів.

3. Покидання ПС, що здійснило вимушену посадку на воду, здійснюється за командою командира екіпажу ПС.

4. При покиданні ПС на воді екіпаж повинен:

відкрити двері і люки, які знаходяться вище рівня води, опустити на воду групові рятувальні плавзасоби;

переправити на плавзасоби в першу чергу поранених, дітей і пасажирів;

завантажити на плавзасоби аварійно-рятувальні засоби, польотну документацію;

перевірити наявність усіх членів екіпажу і переправити їх на плавзасоби;

обрізати фали кріплення плавзасобів до ПС і відплисти від нього на безпечну відстань (не менше 50 м);

зібрати плоти і човни ближче один до одного і зв'язати їх між собою.

5. При знаходженні на плавзасобах командир екіпажу ПС повинен:

забезпечити надання домедичної допомоги постраждалим;

привести в дію аварійні радіостанції та ELT, а також підготувати до використання засоби візуальної сигналізації;

визначити своє місцезнаходження і відмітити на карті (приладах навігації) місце затоплення ПС;

врахувати запаси питної води і їжі та встановити за потреби добову норму їх витрачання;

організувати чергування зі спостереження за водною поверхнею, повітрям і станом плавзасобів.

6. При появі ПС, кораблів та інших морських суден вжити заходів щодо встановлення з ними радіозв'язку, позначити себе, використовуючи наявні піротехнічні і світлотехнічні засоби.

7. Після вимушеної посадки на воду (приводнення з парашутом) членам екіпажу і пасажирам для збереження свого життя і працездатності слід керуватися рекомендаціями спеціальних пам'яток щодо дій в аварійних ситуаціях, що знаходяться в НАЗ.

8. У разі покидання ПС з парашутами на етапі зниження необхідно підготувати індивідуальні плавзасоби до використання, а в момент приводнення, щоб запобігти протягуванню, звільнитися від парашута (купола зі стропами) та забратися у пліт (човен). Підібрати парашут та НАЗ, вичерпати із човна (плота) воду, закріпити всі предмети в човні та увімкнути аварійну радіостанцію.

9. Рішення щодо вимушеної посадки на воду або покидання ПС з парашутами над водною поверхнею приймає командир екіпажу з урахуванням таких факторів:

розвиток аварійної ситуації на борту ПС та ймовірність її закінчення;

тип та оснащення ПС;

стан водної поверхні та швидкість вітру;
спеціальна підготовка та екіпірування членів екіпажу ПС.

III. Оснащення повітряних суден бортовими засобами аварійної евакуації і рятування та екіпірування екіпажів повітряних суден індивідуальними та груповими засобами рятування і життєзабезпечення

1. Відповідно до КЛЕ ПС ДА оснащуються груповими та індивідуальними засобами рятування, до яких відносяться:

бортові засоби аварійної евакуації людей;
бортові засоби аварійного рятування людей.

2. До бортових засобів аварійної евакуації людей відносяться:

рятувальні парашутні системи, катапультні системи (якщо це передбачено КЛЕ);
аварійні виходи;
аварійні бортові авіаційні трапи;
рятувальні бортові авіаційні канати;
аварійні бортові авіаційні сокири та ломики;
аварійне освітлення;
система утворення аварійного виходу (місця прорубання обшивки фюзеляжу).

3. До бортових засобів аварійного рятування людей відносяться:

ручні (переносні) вогнегасники (якщо це передбачено КЛЕ);
захисні дихальні прилади;
НАЗ та БАЗ (якщо це передбачено КЛЕ);
аварійні засоби радіозв'язку (короткохвильові (далі - КХ) та ультракороткохвильові (далі - УКХ) бортові та переносні аварійні радіостанції, ELT) згідно з додатком 4 до цих Правил;
засоби візуальної сигналізації (сигнальні патрони, сигнальні ракети, ракетниці, мортирки зі стріляючим пристроєм, сигнальні дзеркала, аварійні ліхтарі, сигнальні барвники, прапорці);
аварійні запаси води (ємності для її зберігання і транспортування, сонячні конденсатори, дистиллятори, хімічні опріснювачі, бактерицидні препарати);
аварійні запаси їжі (консервовані або ліофілізовані продукти);
табірне спорядження (ножі, компаси, окуляри-світлофільтри, сірники, запальнички, сухе пальне, комплекти рибальського приладдя, ліхтарі, накомарники тощо);
аварійно-рятувальні плавзасоби індивідуального та групового використання (надувні рятувальні плоті і човни, рятувальні жилети, пояси, костюми) згідно з додатком 5 до цих Правил;
аварійні аптечки першої медичної допомоги (джгути, перев'язувальний матеріал, йод, антибіотики, протишокові препарати тощо).

4. Літак для виконання польоту над водною поверхнею оснащується одним рятувальним жилетом або рівноцінним індивідуальним плавзасобом на кожну людину, яка перебуває на борту, за таких умов:

політ над водною поверхнею виконується на відстань більше ніж 93 км (50 морських миль);

політ над водною поверхнею виконується на відстані від берега, що перевищує граничну дальність польоту в режимі планерування;

траєкторія зльоту або заходу на посадку проходить над водною поверхнею з урахуванням ймовірності вимушеної посадки на водну поверхню.

5. Літак для виконання польоту над водною поверхнею за маршрутом, що обумовлює віддалення цього літака від земної поверхні, придатної для виконання вимушеної посадки, на відстань, час подолання якої більше 120 хвилин польоту на крейсерській швидкості, додатково оснащується:

рятувальними плотами, що укомплектовані аварійним устаткуванням та засобами життєзабезпечення людей для відповідних умов виконання польоту, у кількості, достатній для розміщення всіх людей;

обладнанням для подачі сигналів лиха.

6. Вертоліт для виконання польоту над водною поверхнею на відстань від суші, час подолання якої більше 10 хвилин на номінальній крейсерській швидкості, оснащується:

індивідуальним рятувальним жилетом (рятувальним поясом) на кожного члена екіпажу та пасажирів, які знаходяться на борту;

рятувальними плотами (човнами) у кількості, достатній для розміщення всіх членів екіпажу та пасажирів;

обладнанням для подачі сигналів лиха.

7. ПС для виконання польоту над районами суші, які визначені відповідною державою як особливо важкі для здійснення пошуку і рятування, оснащуються ELT.

8. За потреби ПС додатково комплектується засобами аварійного зв'язку та сигналізації, які не визначені КЛЕ, якщо вони не потребують внесення змін до конструкції ПС і не входять до комплекту бортового обладнання.

9. ПС обладнується радіотехнічними засобами передачі сигналів лиха в аварійних ситуаціях на частотах 406,025 та 121,5 МГц одночасно.

10. ПС оснащується, а льотний склад забезпечується індивідуальними та груповими засобами рятування і життєзабезпечення, перелік яких визначається КЛЕ, з урахуванням умов виконання польотного завдання.

Використання індивідуальних і групових засобів рятування і життєзабезпечення здійснюється відповідно до інструкцій з їх експлуатації.

11. Кожен член екіпажу зобов'язаний виконувати польоти в індивідуальному польотному обмундируванні, з ножем встановленого зразка, в захисному спорядженні, з одягненим рятувальним парашутом (підвісною системою рятувального парашута), якщо їх наявність передбачена КЛЕ ПС або іншими керівними документами.

Екіпажі ПС при перевезенні пасажирів, які не мають парашутів, та екіпажі вертольотів, що виконують польоти на гранично малих висотах, можуть не одягати підвісну систему рятувальних парашутів.

При виконанні польотів над водним простором, вздовж берегової смуги і з приморських аеродромів всі члени екіпажу повинні перебувати в морському рятувальному комплекті (МРК, ВМРК) або в рятувальних авіаційних жилетах (поясах) відповідно до цих Правил.

12. Індивідуальні та групові засоби рятування і життєзабезпечення повинні бути сертифіковані, піддані випробуванню і прийняті в експлуатацію (на озброєння).

IV. Пошуково-рятувальні сили і засоби та органи управління ними

1. Пошуково-рятувальні сили і засоби

1. Пошуково-рятувальні сили і засоби - ПРПС з екіпажем і аварійно-рятувальним обладнанням, РПДГ з АР ПДМТ і СС, а також засобами їх доставки до місця лиха (парашутами, рятувальними контейнерами, парашутними платформами тощо), АРК та НПРГ, органи і пункти зв'язку та управління.

2. До ПРСЗ належать:

- 1) АРК аеродромів (злітно-посадкових майданчиків);
- 2) НПРГ аеродромів (злітно-посадкових майданчиків);
- 3) ПРПС;
- 4) РПДГ;
- 5) наземні транспортні засоби підвищеної прохідності;
- 6) пересувні ПУ (засоби радіозв'язку);
- 7) засоби зв'язку і радіотехнічного та радіолокаційного забезпечення польотів.

2. Аварійно-рятувальна команда

1. Для проведення АРР на аеродромах авіаційних частин наказом командира авіаційної частини створюються АРК.

2. Завдання АРК:

ліквідація пожежі на ПС;
рятування членів екіпажу, пасажирів та надання їм першої медичної (домедичної) допомоги;

евакуація цінного обладнання, вантажу, авіаційної техніки (за можливості) на аеродромі;

евакуація (прибирання) ПС з місця АП (злітно-посадкової смуги);

забезпечення оточення місця АП.

3. Склад АРК:

пожежний (пожежно-рятувальний) підрозділ (пост);

медичний підрозділ (медичний пост аеродрому);

інженерно-авіаційний підрозділ (команда технічної допомоги);

підрозділ авіаційної безпеки;

водно-рятувальний підрозділ (водно-рятувальний пост).

4. Підрозділи АРК підпорядковуються начальнику АРК та забезпечуються зв'язком з керівником польотів (далі - КрП) на аеродромі та начальником АРК.

5. Пожежний (пожежно-рятувальний) підрозділ формується з атестованого персоналу штатної пожежної команди авіаційної частини та призначений для гасіння пожеж на ПС з метою створення умов для евакуації екіпажів та пасажирів, а також для безпосереднього рятування тих, хто зазнав лиха на борту ПС.

6. Табелі оснащення, строки готовності та кількість вогнегасних речовин і пожежних автомобілів визначаються наказом командира авіаційної частини відповідно до категорії аеродрому за рівнем необхідного пожежного захисту.

7. Категорії аеродромів за рівнем необхідного пожежного захисту визначено Правилами визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків ДА України.

За необхідності (в окремих випадках допускається) забезпечення встановленого рівня необхідного пожежного захисту на аеродромі досягається за рахунок залучення сил і засобів центральних та місцевих органів виконавчої влади відповідно до планів взаємодії (угод).

8. Пожежний (пожежно-рятувальний) підрозділ забезпечується зв'язком з бойовим резервом, який знаходиться в місті розташування пожежної команди.

9. Медичний підрозділ формується за рахунок сил і засобів медичного пункту авіаційної частини та призначений для надання першої медичної допомоги потерпілим безпосередньо на місці АП, сортування потерпілих і підготовки їх до евакуації до закладів охорони здоров'я.

10. До складу медичного підрозділу входить лікар (фельдшер), який призначається зі складу медичного персоналу авіаційної частини.

11. Медичний підрозділ оснащується санітарним автомобілем та комплектом медичного і санітарно-господарського майна відповідно до Правил медичного забезпечення польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 30 вересня 2015 року № 519, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2015 року за № 1287/27732.

12. Роботу медичного підрозділу на аеродромі організовує начальник медичної служби авіаційної частини, а за його готовність до виконання завдань за призначенням відповідає начальник (керівник) медичного підрозділу авіаційної частини.

13. Інженерно-авіаційний підрозділ (команда технічної допомоги) формується персоналом з числа інженерно-технічного складу авіаційної частини та призначений для:

забезпечення відкриття основних і аварійних виходів із ПС, яке зазнало лиха, а за необхідності - прорубування додаткових виходів спільно з пожежно-рятувальним підрозділом;

вентиляції салону ПС;

надання допомоги при евакуації потерпілих із ПС і з місця АП;

евакуації (прибирання) ПС з місця АП (злітно-посадкової смуги).

14. Команда технічної допомоги забезпечується транспортним засобом для перевезення персоналу та буксирування причепа. Причіп технічної допомоги комплектується відповідно до переліку матеріальних засобів для комплектування причепа технічної допомоги, наведеного у додатку 6 до цих Правил.

15. Підрозділ авіаційної безпеки, який залучається до АРР на аеродромі у складі АРК, формується з персоналу чергових та помічників чергових по стоянці ПС авіаційних підрозділів і персоналу команди оточення аеродрому та призначений для:

огороження та позначення місця АП;

контролю доступу до місця АП;

організації пропуску та супроводу до місця АП взаємодіючих пошукових та аварійно-рятувальних сил і засобів;

охорони особистих речей, багажу, коштів та вантажу, які зняті з ПС, бортових засобів реєстрації польотної інформації, запобігання зникненню фрагментів літака;

запобігання паніці.

16. Підрозділ забезпечується спеціальними стрічками для позначення місця проведення АРР та сигнальними засобами.

17. Водно-рятувальний підрозділ утворюється на аеродромах, де зліт і захід на посадку ПС здійснюються над водною поверхнею та під час проведення амфібійних польотів. Призначений для рятування постраждалих на водній поверхні.

18. Водно-рятувальний підрозділ формується з персоналу ПР і ПДС і штатної РПДГ авіаційної частини та комплектується рятувальним катером і засобами рятування у кількості, що забезпечує рятування екіпажів ПС, які виконують польоти на аеродромі.

19. Склад водно-рятувального підрозділу, а також перелік необхідних аварійних засобів на катері визначаються наказом командира авіаційної частини та Інструкцією з виконання польотів у районі аеродрому (далі - ІВП) залежно від типів ПС, що експлуатуються на аеродромі.

20. Відповідно до плану взаємодії або за окремо укладеною угодою функції водно-рятувального підрозділу можуть виконувати відповідні підрозділи інших центральних та місцевих органів виконавчої влади та ЗСУ.

21. Персонал АРК допускається до виконання АРР наказом командира авіаційної частини після проходження відповідної підготовки та здавання ними заліків з питань АПР.

22. Склад персоналу АРК, який має допуск до виконання АРР у складі АРК на добу (льотну зміну), табель оснащення та строки готовності визначаються наказом командира авіаційної частини.

23. Начальник АРК призначається наказом командира авіаційної частини з числа персоналу інженерно-авіаційної служби (далі - ІАС), який пройшов відповідну підготовку (навчання), позитивно склав заліки та здатний керувати силами і засобами при проведенні АРР на аеродромі, у тому числі тими, які залучаються для підсилення (нарощування) відповідно до планів взаємодії (угод). Начальник АРК функціонально підпорядковується КрП на аеродромі.

24. При проведенні АРР начальник АРК виконує обов'язки координатора на місці проведення робіт та підпорядковується координатору операції з АПР.

25. Начальник АРК відповідає за постійну готовність команди до проведення АРР та зобов'язаний:

знати район аеродрому і робочу схему району;

знати схеми компоновки ПС, яке зазнало лиха, місця розташування на ньому аварійно-рятувального обладнання і способи приведення його в робочий стан, основні та аварійні виходи, місця прорубування обшивки фюзеляжу;

здійснювати заходи щодо оснащення АРК засобами і спорядженням, необхідними для проведення АРР;

брати участь у проведенні теоретичної та практичної підготовки особового складу АРК;

проводити інструктаж особового складу АРК та перевіряти його готовність до дій за призначенням;

забезпечувати своєчасне прибуття підрозділу до місця АП або місця збору;

керувати проведенням АРР при АП;

знати порядок спільного проведення АРР розрахунками АРК та аварійно-рятувальними підрозділами, що прибувають для підсилення відповідно до планів взаємодії.

Начальник АРК перед початком польотів зобов'язаний:

отримати інструктаж у КрП на аеродромі;

перевірити наявність і готовність підрозділів АРК, а також наявність і справність аварійно-рятувального обладнання;

організувати перевірку справності і надійності зв'язку між підрозділами АРК та з КрП на аеродромі на виділеному каналі управління проведенням АРР.

Начальник АРК за відповідною командою “Готовність” або “Тривога” зобов'язаний:

довести до підрозділів АРК час і місце збору;

з'ясувати характер та масштаби аварійної ситуації та порядок проведення АРР;

з прибуттям підрозділів до місця збору (місця події) перевірити їх склад та готовність до проведення АРР, доповісти на ПУ та координатору операції з АПР.

Начальник АРК у разі виконання функцій координатора на місці проведення робіт зобов'язаний:

визначити порядок проведення АРР та довести завдання підрозділам АРК та сил підсилення;

керувати проведенням АРР;

забезпечувати безпеку персоналу, який бере участь у АРР, з урахуванням виправданого ризику;

надавати пропозиції координатору операції з АПР про залучення додаткових аварійно-рятувальних сил і засобів у разі потреби;

після завершення АРР надавати координатору операції з АПР донесення щодо проведення АРР.

26. За результатами теоретичної підготовки, практичних занять, тренувань і навчань персонал АРК повинен знати:

сигнали оповіщення і дії під час оголошення тривоги або готовності;

порядок дій при проведенні АРР;

склад та порядок використання аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження (далі - АРМ і СС), якими оснащуються аварійно-рятувальні підрозділи АРК;

способи проникнення у ПС при АП;

методи рятування людей у різних умовах;

будову і порядок застосування ручних первинних засобів пожежогасіння;

теорію горіння і загорання матеріалів і тактику гасіння пожеж;

способи надання першої домедичної допомоги тим, хто зазнав лиха;

правила евакуації тих, хто зазнав лиха, до закладів охорони здоров'я;

правила евакуації ПС з льотного поля аеродрому,

а також вміти швидко і ефективно виконувати свої посадові обов'язки при організації та проведенні АРР.

3. Наземна пошуково-рятувальна група

1. Для проведення наземних ПРР, спрямованих на пошук, рятування і захист людей, у тому числі надання їм невідкладної медичної допомоги під час виникнення АП за межами аеродрому (у РВ аеродрому), та участі у проведенні АРР на аеродромі створюються НПРГ.

2. Персонал НПРГ у разі залучення до виконання АРР на аеродромі підпорядковується координатору на місці проведення робіт (начальнику АРК) та бере участь у проведенні АРР.

3. У кожній авіаційній частині створюється НПРГ із не менше ніж подвійним складом персоналу, який пройшов відповідну підготовку (навчання), позитивно склав залік з питань АПР та допущений наказом командира авіаційної частини до виконання ПРР і АРР на аеродромі та поза його межами.

4. Очолює НПРГ начальник, який призначається з числа персоналу ІАС, має відповідну підготовку (пройшов навчання), здав заліки з питань АПР та допущений наказом командира авіаційної частини до проведення ПРР і АРР.

5. Начальник НПРГ відповідає за підготовку особового складу групи, своєчасне заступання на чергування, постійну готовність до проведення ПРР, збереження аварійно-рятувального майна (далі - АРМ), використання його за призначенням і дотримання заходів безпеки при проведенні ПРР членами групи.

Він зобов'язаний:

виконувати функції координатора на місці проведення робіт;

виконувати функції координатора авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт;

залучати НПРГ до дій у складі АРК при АП на аеродромі за командою КрП на аеродромі (координатора операції з АПР);

знати плани дій на випадок АП у РВ аеродрому;

організовувати зв'язок з ПРСЗ, що залучаються до дій відповідно до планів взаємодії;

добре знати РВ аеродрому, вміти орієнтуватися на місцевості, користуватися картою, палеткою із сіткою візуального пошуку тощо;

уміти відкривати аварійні люки фюзеляжів, визволяти із ПС, яке зазнало лиха, членів екіпажів та пасажирів;

знати заходи безпеки під час проведення ПРР;

уміти готувати майданчики для посадки ПРВ та вести радіозв'язок;

уміти гасити (локалізувати) пожежі, надавати першу медичну допомогу тим, хто зазнав лиха, та доставляти їх у найближчі заклади охорони здоров'я;

знати розміщення найближчих закладів охорони здоров'я, їх спеціалізацію та кількість ліжок-місць;

за аварійним сигналом "Готовність" або "Тривога" забезпечити прибуття НПРГ зі спорядженням і устаткуванням на виділених для цього транспортних засобах до місця, оголошеного під час сповіщення.

Начальник НПРГ перед початком польотів зобов'язаний:

отримати інструктаж у КрП на аеродромі;

перевірити наявність, екіпірування особового складу НПРГ, знання ним функціональних обов'язків і готовність транспортного засобу;

перевірити наявність та стан АРМ і СС, топографічних карт, палеток тощо;

організувати перевірку справності засобів зв'язку та налаштування їх на виділені канали (частоти) управління під час проведення ПРР;

доповісти КрП на аеродромі про заступання НПРГ на чергування за 15 хвилин до зльоту екіпажу розвідника погоди (початку польотів).

Начальник НПРГ під час отримання команди (сигналу) на вихід зобов'язаний:

оголосити збір особового складу команди;

отримати завдання на ПРР (АРР) і після його уточнення довести до особового складу НПРГ час, місце АП, кількість членів екіпажу та пасажирів, які зазнали лиха, наявність АРМ і СС на ПС, порядок дій, найбільш імовірний район пошуку, послідовність огляду квадратів, характеристику місцевості, наявність населених пунктів, порядок зв'язку, спосіб пошуку, час на пошук та заходи безпеки;

забезпечити своєчасний вихід команди.

Начальник НПРГ при виході в район пошуку зобов'язаний:

скласти (уточнити) план пошуку/план рятування і довести його до членів команди;

організувати пошук ПС, яке зазнало лиха, його пасажирів і членів екіпажу;

систематично доповідати на командний пункт (далі - КП) (ПУ) про хід і результати пошуку.

Начальник НПРГ після виявлення потерпілих зобов'язаний:

доповісти на КП (ПУ) про факт виявлення потерпілих;

сфотографувати (провести відеозйомку) місця події до проведення заходів, які можуть порушити положення деталей на місці події;

вжити екстрених заходів з надання необхідної допомоги пасажирам і екіпажу ПС, яке зазнало лиха, при цьому (за можливості) забезпечити збереження положення ПС та (або) його деталей;

за наявності вогнищ (пожеж) вжити заходів з їх гасіння;

вжити заходів для екстреної евакуації потерпілих з місця події;

доповісти керівнику ПРР про вжиті заходи і необхідну допомогу;

забезпечити охорону місця події і збереження положення ПС та (або) його деталей.

Начальник НПРГ після закінчення ПРР зобов'язаний:

організувати повернення команди на аеродром базування;

доповісти рапортом (усно і письмово) командирі авіаційної частини про результати ПРР.

6. До складу НПРГ призначаються 8-10 осіб (фахівців) з таких спеціальностей: літак (вертоліт) і двигун, авіаційне обладнання, засоби аварійного покидання літака, авіаційне озброєння, радіоелектронне обладнання, бортові засоби державного розпізнавання, медичний працівник (лікар, фельдшер), радист і пожежник-рятувальник.

Залежно від характеру та масштабу АП НПРГ підсилюється силами і засобами АРК за рішенням командира авіаційної частини (координатора операції з АРР).

7. Для перевезення персоналу та майна НПРГ виділяється транспортний засіб підвищеної прохідності із запасом пального не менше ніж на 250 км пробігу.

8. НПРГ оснащується завчасно вкладеними в тару АРМ і СС, засобами життєзабезпечення, інструментом і медичним майном відповідно до переліку аварійно-рятувального майна та спеціального спорядження наземної пошуково-рятувальної групи згідно з додатком 7 до цих Правил.

За рішенням керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ, враховуючі умови базування ПС, типи ПС, які експлуатуються на аеродромі та характер завдань авіаційної частини, може визначатися додаткове майно для НПРГ, перелік якого затверджується наказом командира авіаційної частини.

9. Майно НПРГ перебуває на зберіганні в техніко-експлуатаційній частині авіаційної техніки (далі - ТЕЧ АТ) авіаційної частини, або в іншому місці (підрозділі), яке визначене

наказом командира авіаційної частини. За його зберігання, комплектацію та оновлення відповідає начальник ТЕЧ АТ (підрозділу) або особа, яка йому підпорядкована, що визначається наказом командира авіаційної частини.

В авіаційних комендатурах (організаціях (установах), в яких штатами не передбачено ТЕЧ АТ) місце зберігання майна НПРГ та посадова особа, яка відповідає за його зберігання, комплектацію та оновлення, визначається наказом відповідного командира (керівника) комендатури (організації, установи).

10. Начальник НПРГ і його заступник зобов'язані знати РВ аеродрому (район проведення АПР), впевнено орієнтуватися на місцевості, вміти користуватися картою, палеткою, компасом і володіти навиками руху по пересіченій місцевості за заданим маршрутом, вміти готувати майданчики для вертольотів і позначати їх вдень і вночі, вести радіозв'язок, організовувати нічліг, забезпечувати заходи безпеки при проведенні ПРР.

11. Для успішного вирішення завдань пошуку і рятування персонал НПРГ зобов'язаний:

1) знати:

правила надання першої медичної допомоги;

розташування на ПС засобів об'єктивного контролю і вміти їх вилучати;

способи і заходи безпеки під час евакуації людей;

засоби і способи зв'язку та сигналізації, а також порядок їх застосування при проведенні ПРР;

сигнали візуальної сигналізації, які застосовуються при проведенні ПРР, порядок їх розташування на місцевості з використанням підручних засобів;

заходи безпеки при проведенні ПРР;

2) вміти:

надавати першу медичну допомогу потерпілим;

користуватися АРМ і СС;

ліквідувати пожежі на ПС;

відкривати аварійні люки, ліхтарі кабін (двері, рампи тощо) і розкривати (прорубувати) фюзеляжі;

вивільняти членів екіпажу і пасажирів із ПС, які потерпіли лихо;

підбирати і позначати майданчики для посадки вертольотів;

3) бути підготовленим до виживання в екстремальних умовах;

4) мати добру фізичну підготовку.

12. Медичний працівник, який входить до складу НПРГ зобов'язаний вміти:

надавати безпосередньо на місці лиха домедичну (медичну) допомогу;

швидко і грамотно користуватися засобами медичної укладки;

визначати черговість евакуації, вид транспортування і забезпечувати своєчасну евакуацію тих, хто зазнав лиха, до закладів охорони здоров'я.

4. Пошуково-рятувальні повітряні судна

1. Для проведення АРПР (ПРР) з метою виявлення місця АП, надання першої домедичної допомоги і евакуації тих, хто зазнав лиха з місця АП, ліквідації наслідків надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру, перевезення рятувальних підрозділів до місця події,

постраждалих до закладів охорони здоров'я, а також для виконання інших завдань, що потребують оперативності дій, призначаються ПРПС з підготовленим екіпажем та РПДГ.

2. Крім спеціально виділених ПРПС для виконання візуального пошуку і евакуаційних робіт використовуються (призначаються) ПС, які не мають на борту пошуково-рятувального обладнання - резервні, санітарні, лісопатрульні, а також ПС, які знаходяться поблизу району пошуку.

3. На екіпажі ПРПС покладаються:

пошук і рятування екіпажів та пасажирів ПС, які зазнали лиха;

встановлення радіозв'язку з тими, хто зазнає або зазнав лиха;

наведення наземних ПРСЗ до тих, хто зазнав лиха;

передача тим, хто зазнав лиха, вказівок щодо виходу до найближчого населеного пункту, річки, мосту тощо, звідки можливо провести евакуацію;

евакуація тих, хто зазнав лиха, з режиму висіння над сушею або водною поверхнею;

вибір посадкового майданчика з повітря, визначення його придатності для посадки і здійснення посадки;

парашутне та безпарашутне десантування РПДГ, десантування АРМ і СС;

після здійснення посадки евакуація з ПС, яке зазнало лиха, постраждалих та надання їм першої домедичної допомоги, локалізація та гасіння пожежі на ПС;

надання доповідей на КП (ПУ) про хід і результати проведення АРПР (ПРР).

4. Програми підготовки льотних екіпажів спрямовуються на засвоєння одного або декількох із нижчезазначених прийомів відповідно до типу проведеної операції:

забезпечення точності при виконанні різних схем пошуку, витримування ліній шляху і відносної висоти;

виконання польотів на малих висотах, що застосовуються в звичайних схемах пошуку або в схемах контурного пошуку;

десантування предметів постачання і засобів життєзабезпечення (вибір курсу і висоти підходу, визначення точки десантування);

надання допомоги екіпажам та пасажирам ПС, яке здійснило вимушену посадку на водну поверхню;

посадка на обмежені майданчики і зліт з них;

підйом людей на борт вертольота за допомогою лебідки (спускових пристроїв).

5. Екіпажі ПРПС, які призначаються на чергування (залучаються до АРПР), зобов'язані:

1) знати:

сигнали лиха, порядок їх прийому і передачі в аварійних ситуаціях;

правила перевірки працездатності і застосування аварійного каналу радіозв'язку бортового аварійно-рятувального спорядження і аварійно-рятувальних засобів;

методи пошуку над сушею і водною поверхнею за допомогою радіотехнічних засобів і візуально;

правила ведення радіозв'язку з потерпілими лиха, іншими пошуковими екіпажами, НПРГ (РПДГ), морськими (річковими) суднами;

способи наведення ПРСЗ на місце події;

способи вивільнення постраждалих із ПС, евакуації потерпілих з місця події;
правила десантування РПДГ та вантажів з ПС парашутним і безпарашутним способами;
правила виживання в різних кліматичних і фізико-географічних умовах;
правила підготовки польотних карт (технічних засобів навігації) відповідно до вибраного способу пошуку і застосування палетки;
методику надання домедичної допомоги потерпілим;

2) вміти:

застосовувати різні способи пошуку і рятування у взаємодії з іншими ПС і наземними (морськими, річковими) силами і засобами;

самостійно і грамотно оцінювати обстановку і можливості свого ПС і наземних (морських, річкових) ПРСЗ;

виконувати посадку на незнайомі та непозначені майданчики з урахуванням усіх факторів, які впливають на безпеку польотів (для ПРВ);

здійснювати десантування авіаційних рятувальників парашутним (на сушу та водну поверхню) та безпарашутним (на сушу за допомогою бортових лебідок та спускових пристроїв, на водну поверхню, а також на водну поверхню штурмовим способом) способами і евакуацію потерпілих та рятувальників з режиму висіння над сушею та над водною поверхнею на борт ПС (для ПРВ);

висадку РПДГ та прийом постраждалих і РПДГ у режимі висіння, у тому числі із застосуванням спускового пристрою і лебідки як над землею (особливо у гірській та пересіченій місцевостях), так і над водною поверхнею.

5. Рятувальна парашутно-десантна група (пошуково-рятувальна група)

1. Для надання допомоги екіпажам та пасажиром ПС, які зазнали лиха, в авіаційних частинах створюються штатні (підрозділ згідно зі штатом/штатним розписом авіаційної частини) або позаштатні РПДГ (група, що формується за рахунок персоналу ПР і ПДС та медичного персоналу авіаційної частини).

2. Для успішного вирішення завдань з пошуку і рятування персонал РПДГ зобов'язаний:

1) знати:

розташування на ПС засобів об'єктивного контролю і вміти їх вилучати;

засоби зв'язку та сигналізації, а також порядок їх застосування при проведенні ПРР;

сигнали візуальної сигналізації і вміти їх викладати на місцевості з використанням підручних засобів;

способи евакуації людей;

заходи безпеки при проведенні ПРР;

2) вміти:

ліквідувати пожежі на ПС;

відкривати аварійні люки, ліхтарі кабін (двері, рампи тощо) і розкривати (прорубувати) фюзеляжі;

вивільняти членів екіпажу і пасажирів із ПС, які зазнали лиха;

аналізувати метеобстановку;

користуватися АРМ і СС;

підбирати і позначати майданчики для посадки вертольотів;

надавати першу домедичну допомогу постраждалим на місці події;

3) бути підготовленим до:

стрибків з парашутом вдень та вночі у простих та складних метеорологічних умовах, на ліс, на воду, з вантажним контейнером;

безпарашутного десантування з вертольоту у режимі висіння за допомогою бортових лебідок і спускових пристроїв та евакуації потерпілих на борт ПРВ;

штурмового десантування на водну поверхню (для аеродромів, район відповідальності яких за пошук і рятування включає морську акваторію (великі водойми));

виживання в екстремальних умовах;

4) мати добру фізичну підготовку.

3. Персонал РПДГ зобов'язаний вміти:

здійснювати точне приземлення з парашутом з мінімальною розосередженістю групи без заподіяння травм собі, пошкодження або втрати обладнання;

точно розраховувати точки приземлення при покиданні ПС на різних висотах;

виконувати стрибки з парашутом на ділянки суші і водної поверхні за різних метеорологічних умов, вдень та вночі;

спускатися з дерев за допомогою або без мотузок чи інших пристосувань для спуску.

Медичний працівник, який входить (або може входити) до складу РПДГ, також зобов'язаний вміти:

надавати безпосередньо на місці лиха домедичну допомогу;

швидко і грамотно користуватися засобами медичної укладки;

визначати черговість евакуації, вид транспортування і забезпечувати своєчасну евакуацію тих, хто зазнав лиха, до закладів охорони здоров'я.

4. Крім відпрацювання техніки парашутного та безпарашутного десантування і ознайомлення з відповідними правилами, персонал штатної (позаштатної) РПДГ зобов'язаний пройти підготовку в якості членів наземного пошуково-рятувального підрозділу (НПРГ).

6. Органи управління системи авіаційного пошуку і рятування

1. У ДА органами управління, що здійснюють функції з управління в системі АПР, є:

КЦПР ЗСУ;

ПУ авіації НГУ;

ГЦУС ДПС України;

орган управління на аеродромі - КП (ПУ);

орган УПР на аеродромі - командно-диспетчерський або стартовий командний пункт (далі - КДП);

інші ПУ авіації (за рішенням відповідних керівників).

2. Функції органів управління системи АПР визначено правилами АПР в Україні.

3. До персоналу органів управління системи АПР у ДА належать:

оперативні чергові КЦПР ЗСУ (ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України);

оперативні чергові КП (ПУ) аеродромів ДА;

КрП на аеродромах ДА.

4. Персонал органів управління АПР та керівники ПР і ПДС авіаційних частин зобов'язані:

1) знати:

порядок організації пошуку і рятування у районі АПР України та в РВ свого аеродрому;

склад чергових сил і засобів, порядок їх залучення до проведення ПРР (операцій з АПР);

порядок прийому і передачі інформації про ПС, яке зазнає або зазнало лиха;

порядок управління черговими ПРСЗ і координації їх дій під час проведення ПРР (операцій з АПР);

2) вміти:

давати розпорядження на переведення чергових ПРСЗ у відповідні ступені готовності під час отримання сигналу лиха або перевірок їх готовності;

розробляти пропозиції координатору операції з АПР щодо організації і проведення ПРР (операцій з АПР);

здійснювати контроль за вильотом і виходом чергових ПРСЗ і їх діяльністю під час проведення ПРР (операцій з АПР);

розробляти і оформляти план проведення ПРР, план пошуку і рятування (операції з АПР).

7. Підготовка пошуково-рятувальних сил і засобів та органів управління системи авіаційного пошуку і рятування

1. Увесь персонал, який залучається до проведення АПР у складі ПРСЗ та органів управління системи АПР, зобов'язаний пройти відповідну підготовку (навчання).

2. Підготовка персоналу підрозділів, які входять до складу АРК авіаційних частин, проводиться за програмою аварійно-рятувальної підготовки, що розробляється і затверджується ЦОВВ та ЗСУ, у сфері управління яких є авіаційні частини, та здійснюється у процесі спеціальної підготовки, яка проводиться в авіаційних частинах.

3. Відповідно до програми підготовки, методичних вказівок (рекомендацій) ОУА ЦОВВ та ЗСУ в авіаційних частинах розробляється план підготовки (тематичний план) на навчальний рік з навчання персоналу підрозділів АРК, до якого включаються теоретична підготовка, тренування, навчання та визначаються порядок і послідовність навчання (підготовки).

При складанні тематичних планів враховується технічна оснащеність підрозділів АРК, а також рівень теоретичної підготовки і натренованість персоналу.

План підготовки (тематичний план) на навчальний рік затверджується відповідним керівником ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

4. Персонал пожежно-рятувального підрозділу повинен пройти спеціальну протипожежну підготовку у відповідних навчально-методичних (навчальних) центрах (закладах), одержати необхідні знання та навички в проведенні АПР і наданні домедичної та іншої допомоги потерпілим в умовах пожежі і задимленості на борту ПС та отримати відповідний сертифікат (свідоцтво).

5. Професійна підготовка і тренування пожежно-рятувальних розрахунків проводяться із застосуванням принципу постійної підготовки в об'ємі, що забезпечує їх готовність до виконання усіх видів покладених на них спеціальних завдань із гасіння пожеж і рятування людей.

6. Персонал пожежно-рятувальних підрозділів один раз на 5 років зобов'язаний проходити курс підвищення кваліфікації у відповідних центрах (закладах) підготовки з отриманням відповідного сертифіката (свідоцтва).

7. Медичний персонал авіаційної частини, який залучається до пошуково-рятувальних та АРР у складі медичного підрозділу АРК, РПДГ, НПРГ, проходить фахову підготовку за спеціальними програмами під керівництвом начальника медичної служби.

8. В авіаційних частинах з метою закріплення теоретичних знань і набуття практичних навичок персоналом підрозділів АРК при проведенні пошукових та АРР проводяться один раз на два роки навчання ПРСЗ із залученням взаємодіючих органів управління та сил і засобів відповідно до плану заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з ПС на аеродромі (злітно-посадковому майданчику).

9. За результатами проведених навчань командир авіаційної частини в тижневий строк надає до відповідного ОУА ЦОВВ та ЗСУ звіт, який містить результати аналізу відповідності рівня забезпечення проведення АРР і рівня підготовки особового складу АРК щодо ефективності їх дій на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС на аеродромі.

10. Керівництво теоретичною підготовкою персоналу підрозділів АРК та тренуваннями АРК здійснює заступник командира авіаційної частини.

За фахову підготовку персоналу підрозділів АРК відповідають керівники підрозділів, від яких призначається персонал.

11. Підготовка персоналу НПРГ проводиться за програмою, що розробляється і затверджується ЦОВВ та ЗСУ, у сфері управління яких є авіаційні частини, та здійснюється у процесі спеціальної підготовки, яка проводиться в авіаційних частинах.

12. Відповідно до програми підготовки, методичних вказівок (рекомендацій) ОУА ЦОВВ та ЗСУ в авіаційних частинах (організаціях, установах) розробляється план підготовки (тематичний план) на навчальний рік з навчання персоналу НПРГ, до якого включаються теоретична підготовка, тренування та навчання.

План підготовки (тематичний план) на навчальний рік затверджується відповідним керівником ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

13. Підготовку персоналу НПРГ організовує заступник командира авіаційної частини відповідно до плану підготовки (тематичного плану) на навчальний рік із залученням представників медичної, штурманської, ІАС, зв'язку та радіотехнічного забезпечення (далі - РТЗ), ПР і ПДС та інших служб.

14. За підготовку НПРГ до виконання завдань за призначенням відповідає командир авіаційної частини.

15. Контроль за підготовкою НПРГ авіаційних частин (організацій, установ) здійснює начальник ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ за підпорядкованістю.

16. Підготовка екіпажів ПРПС здійснюється відповідно до вимог нормативно-правових актів ДА, які визначають порядок льотної підготовки, а також програм підготовки льотних екіпажів до виконання АРПР (ПРР), які розробляються та затверджуються відповідним ЦОВВ та ЗСУ.

Підготовка екіпажів ПРПС проводиться у процесі льотної підготовки авіаційної частини (організації, установи).

17. За підготовку льотних екіпажів ПРПС до виконання АРПР (ПРР) відповідає командир авіаційної частини.

18. Підготовка персоналу штатних та позаштатних РПДГ здійснюється відповідно до програм, розроблених та затверджених відповідним ЦОВВ і ЗСУ, методичних рекомендацій

ОУА ЦОВВ та ЗСУ і проводиться у системі індивідуальної (професійної) підготовки за планами (тематичними планами) на навчальний рік, а також в організаціях (установах), які мають право здійснювати таку підготовку.

19. Організація підготовки персоналу штатних та позаштатних РПДГ авіаційної частини покладається на заступника командира авіаційної частини та здійснюється начальником ПР і ПДС авіаційної частини із залученням представників медичної, штурманської, інженерно-авіаційної служб, зв'язку та інших спеціалістів. Безпосередню підготовку персоналу РПДГ здійснює начальник РПДГ авіаційної частини.

Контроль підготовки персоналу РПДГ авіаційної частини здійснює начальник ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ за підпорядкованістю.

20. Підготовка персоналу ПР і ПДС та РПДГ як авіаційних рятувальників проводиться за трьома рівнями:

початковий (для спеціалістів ПР і ПДС та штатних РПДГ, які вперше призвані (прийняті) на службу (роботу) в авіаційну частину) - у системі індивідуальної (професійної) підготовки та у навчальних закладах шляхом перепідготовки з отриманням відповідного свідоцтва (документа);

поточний (для спеціалістів ПР і ПДС та штатних РПДГ, які повинні підтримувати певний рівень класної кваліфікації для подальшого виконання функціональних обов'язків на своїй посаді) - шляхом навчання у системі індивідуальної (професійної) підготовки, під час проведення навчальних зборів, навчання тощо та навчання з підвищення кваліфікації у навчальних закладах;

підвищений (для спеціалістів ПР і ПДС та штатних РПДГ, які успішно виконують свої функціональні обов'язки і мають бажання у подальшому кар'єрному рості) - шляхом навчання в навчальних закладах з отриманням відповідного сертифіката (свідоцтва) встановленого зразка.

21. Підготовка персоналу ПР і ПДС також включає:

навчання застосуванню пошуково-рятувального обладнання під час демонстрації практичних дій та/або перегляду навчальних відеоматеріалів;

стажування під час проведення реальних операцій з АПР або участь у них спостерігачами;

проведення навчань, під час яких персонал навчається координувати окремі питання та заходи в процесі моделювання операції з АПР.

22. За підготовку персоналу РПДГ до виконання завдань за призначенням відповідає командир авіаційної частини.

23. Для проведення теоретичних занять і практичних тренувань та з метою підвищення їх ефективності і максимального наближення до реальних умов в авіаційних частинах створюється навчально-тренувальна база щодо підготовки та навчання персоналу, який залучається до дій у складі ПРСЗ (парашутне містечко, обладнаний клас, полігон, димова камера, макет ПС тощо).

24. За створення, використання та розвиток навчально-тренувальної бази, а також підтримання її в робочому стані відповідає командир авіаційної частини.

25. Підготовка персоналу органів управління системи АПР здійснюється відповідно до програм, розроблених та затверджених ДСНС, які визначають порядок підготовки посадових осіб до управління (координації) ПРСЗ при проведенні АПР.

26. Відповідно до програм (планів) практичної підготовки на кожен календарний рік авіаційному персоналу державної авіації, професійна діяльність якого пов'язана з виконанням парашутних стрибків, встановлюються річні норми стрибків з парашутом, за виконання яких він отримує винагороду (далі - річні норми).

Річні норми встановлюються Міністерством оборони України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Адміністрацією Державної прикордонної служби України, командуванням Національної гвардії України, Генеральним штабом Збройних Сил України та командуваннями видів Збройних Сил України.

27. Підготовка персоналу органів управління системи АПР включає:

теоретичну і практичну підготовку відповідно до плану підготовки (тематичного плану) на навчальний рік;

комплексні тренування з виконанням тренувальних польотів чергових ПРПС, десантуванням РПДГ, виходом НПРГ та наведенням їх на об'єкт пошуку, виконання АРР на аеродромі підрозділами АРК;

підготовку до проведення контролю готовності ПРСЗ до чергування;

підготовку до проведення інструктажів, які проводяться перед заступанням на чергування ПРСЗ з метою доведення оперативної обстановки і заходів безпеки при виконанні ПРР.

28. Організацію підготовки персоналу органів управління системи АПР в авіаційній частині здійснює заступник командира авіаційної частини відповідно до плану підготовки (тематичного плану) на навчальний рік.

29. Персонал органів управління системи АПР, начальники ПР і ПДС авіаційних частин та ОУА ЦОВВ та ЗСУ, координатори операції з АПР на аеродромі, координатори на місці проведення робіт 1 раз на 3 роки зобов'язані пройти курси підвищення кваліфікації з питань АПР.

Підвищення кваліфікації відповідного персоналу забезпечує ДСНС України.

30. Організація проходження курсу підвищення кваліфікації з питань АПР та контроль організації підготовки персоналу органів управління системи АПР в авіаційних частинах покладаються на керівників ОУА ЦОВВ та ЗСУ через відповідні ПР і ПДС.

31. Персонал органів управління системи АПР, який не пройшов відповідну підготовку (курси підвищення кваліфікації) до управління (координації) ПРСЗ при проведенні ПРР та АРР, до виконання обов'язків з АПР не допускається.

32. Заступник командира авіаційної частини через начальника ПР і ПДС авіаційної частини складає графіки проведення навчань і тренувань, розробляє плани їх проведення, готує необхідну документацію, організовує та контролює хід виконання навчань і тренувань, проводить розбір, у ході якого аналізує дії персоналу і дає їм оцінку.

33. Відповідно до тематичного плану практичні тренування проводяться:

пожежно-рятувальними, водно-рятувальними і медичними підрозділами - 1 раз на місяць;

всіма іншими (позаштатними) підрозділами АРК - щокварталу;

АРК у повному складі - 1 раз на рік;

НПРГ - 2 рази на рік;

ГКрП, обслугою КП (ПУ) - щокварталу;

РПДГ:

з парашутно-десантної підготовки - 1 раз на місяць та під час виконання польотів або планових стрибків з парашутом;

з АРП - щокварталу;

у складі екіпажів ПРПС - щокварталу.

34. Оцінка якості підготовки ПРСЗ до проведення ПРР (АПР) здійснюється згідно з Нормативами оцінки якості підготовки пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення пошуково-рятувальних робіт (аварійно-рятувальних робіт), наведеними в додатку 8 до цих Правил.

8. Організація проведення навчань з пошуку і рятування

1. У системі АПР навчання з пошуку і рятування проводяться з метою перевірки і вдосконалення планів заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з ПС, алгоритмів дій, взаємодії у системі АПР, навиків персоналу органів управління, сил і засобів системи АПР.

2. Основними видами навчань у системі АПР є:

зв'язкові - передбачають використання усіх засобів зв'язку між усіма потенційними користувачами для забезпечення надійності зв'язку в реальних аварійних ситуаціях, проводяться за планами органів управління системи АПР один раз на півроку;

координаційні (штабні) - передбачають імітацію заходів реагування на аварійну ситуацію з ПС на основі сценаріїв можливого її розвитку, проводяться один раз на рік, якщо не проводилися комплексні навчання (тренування), або у разі необхідності підтримання фахового рівня;

комплексні навчання (тренування) - передбачають імітацію заходів реагування на аварійну ситуацію з ПС на основі сценаріїв можливого її розвитку, проводяться один раз на два роки. У них беруть участь з реальним розгортанням органи управління, сили і засоби системи АПР.

3. Методичні рекомендації щодо проведення навчань на аеродромах ДА (у РВ аеродромів) розробляються уповноваженим органом з питань регулювання діяльності ДА.

9. Сертифікація та атестація

1. Пошуково-рятувальні засоби, ПУ, що використовуються в системі АПР, підлягають сертифікації відповідно до законодавства України.

2. ПР і ПДС та авіаційні рятувальники ДА, на яких покладається виконання АПР, підлягають атестації відповідно до законодавства України.

10. Організація чергування пошуково-рятувальних сил і засобів та органів управління системи авіаційного пошуку і рятування

1. Для організації та здійснення ПРЗ польотів, забезпечення проведення АПР у РВ аеродрому, а також залучення ПРСЗ авіаційних частин для участі у проведенні АПР в авіаційному районі пошуку і рятування України організовується чергування відповідних сил та засобів авіаційних частин, а саме:

1) ПРСЗ:

ПРПС:

на визначених аеродромах під час проведення на них польотів та при забезпеченні аеродромів, на яких здійснюється чергування з протиповітряної оборони (далі - ППО), - у готовності № 2;

на аеродромах зльоту та посадки ПС, які виконують перельоти, або коли аеродром є запасним - у готовності № 3;

на визначених аеродромах за окремим розпорядженням відповідного ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

У разі укладання договорів командирами авіаційних частин на чергування ПРПС в ЄСПАРП чергування здійснюється в ступенях готовності, які обумовлені договорами.

РПДГ у складі сил нарощування до ПРПС на всіх аеродромах, де виконуються польоти, - у готовності № 2 або у готовностях № 2 і № 3 на визначених аеродромах;

НПРГ на всіх аеродромах, де виконуються польоти, - у готовності № 2. У РВ аеродромів, а також на аеродромах зльоту та посадки ПС, які виконують перельоти, на аеродромах, які залученні для чергування ПС з ППО, під час несення чергування ПРПС - у готовності № 3.

АРК на всіх аеродромах, де виконуються польоти, - у готовності № 2. У РВ аеродромів, а також на аеродромах зльоту та посадки ПС, які виконують перельоти, на аеродромах, які залученні на чергування з ППО, під час несення чергування ПРПС - у готовності № 3;

2) радіотехнічних засобів на міжнародній аварійній УКХ частоті 121,5 МГц:

на всіх аеродромах, де виконуються польоти, на аеродромах зльоту та посадки ПС, які виконують перельоти, коли аеродром є запасним, на аеродромах, які залученні на чергування з ППО та під час чергування ПРПС;

на вузлах зв'язку і радіопеленгації на КХ на частотах радіопеленгації, які вказано в регламентах засобів радіозв'язку і радіо-світлотехнічного забезпечення польотів, - цілодобово: на аварійних частотах 8364 кГц і 12546 кГц або на аварійних частотах 2182 кГц і 4182 кГц за командою - після отримання повідомлення про ПС, що зазнає або зазнало лиха;

в органах управління повітряним рухом (обслуговування повітряного руху) (далі - органах УПР/ОПР) аеродромів під час їх роботи з обслуговування хоча б одного ПС;

3) персоналу органів управління:

чергові розрахунки КЦПР ЗСУ (КЦ видів авіації ЗСУ), ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України, органів УПР/ОПР аеродромів, органів управління на аеродромі (КП, ПУ) та інших ПУ авіації за рішенням відповідних керівників - цілодобово.

2. Під час виконання черговими силами з ППО завдань бойового чергування необхідні ПРСЗ переводяться в готовність № 1.

Переведення здійснюється органами управління на аеродромі при виникненні аварійної ситуації з ПС та в інших випадках, визначених посадовими інструкціями.

3. Чергування ПРСЗ та органів управління ними на аеродромах під час виконання на них польотів здійснюються в межах району УПР (району польотної інформації) із залученням ПРСЗ територіальної підсистеми ЄДСЦЗ та ЄСПАРПР до проведення ПРР у зазначеному районі.

4. Виконання польотів на аеродромі дозволяється за наявності ПРПС у готовності № 2 на ньому або на іншому аеродромі, який знаходиться на відстані ефективного використання (радіуса дії) ПРПС. У випадку, коли це не забезпечується, відповідний керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ приймає рішення про відрядження ПРПС від інших авіаційних частин до аеродрому, який не забезпечений черговим ПРПС, або вирішує питання про організацію чергування ПРПС від суб'єктів ЄСПАРПР. Основні характеристики пошуково-рятувальних повітряних суден наведені в додатку 9 до цих Правил.

5. Залучення до чергування та виконання робіт з пошуку і рятування ПРСЗ авіаційних частин здійснюється відповідно до порядку, встановленого Кабінетом Міністрів України, рішеннями ОУА ЦОВВ та ЗСУ, а також інших керівників відповідно до їх повноважень.

6. Екіпажі ПРПС несуть чергування відповідно до інструкції екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна на аеродромі, наведеної у додатку 10 до цих Правил, та розташовуються поблизу командно-диспетчерського пункту (далі - КДП) (КП) авіаційної частини в спеціально обладнаному приміщенні. Вимоги щодо обладнання приміщення для екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна та рятувальної парашутно-десантної групи наведені у додатку 11 до цих Правил.

Інструкція екіпажу ПРПС відпрацьовується штабом авіаційної частини із залученням начальника ПР і ПДС авіаційної частини та затверджується командиром авіаційної частини.

7. ПРПС, які виділяються на чергування, повинні бути обладнані радіотехнічною пошуковою апаратурою, засобами зв'язку і мати на борту комплекти АР ПДМ та СС та відповідний документ, який засвідчує їх придатність до застосування за призначенням. Перелік аварійно-рятувального та парашутно-десантного майна, техніки і спеціального спорядження чергового пошуково-рятувального повітряного судна наведено в додатку 12 до цих Правил.

Залежно від умов базування авіаційної частини за рішенням відповідного керівника ОУА ЦОВВ та ЗСУ або відповідно до умов договору щодо чергування та проведення АРПР в ЄСПАРПР до переліку АРМ може включатися й інше аварійно-рятувальне обладнання.

АР ПДМТ і СС зберігається на борту ПС або у спеціально відведеному місці. За його зберігання на борту ПС відповідає командир екіпажу. У разі зберігання АР ПДМТ і СС поза межами ПС наказом командира авіаційної частини визначаються місце зберігання та особа, яка відповідає за зберігання.

Для проведення ПРР над морськими районами ПС додатково обладнуються засобами для здійснення зв'язку з морськими суднами.

ПРВ, крім того, обладнуються пошуковими фарами та пристроями для підйому на борт ПС тих, хто зазнав лиха.

8. До несення чергування у складі льотних екіпажів ПРПС залучаються льотчики (штурмани), які підготовлені та не мають перерв у польотах на виконання ПРР (АРПР) в умовах, за яких передбачається виконання завдань.

Екіпажі вертольотів повинні бути підготовлені до виконання посадок на незнайомі та непозначені майданчики, до десантування авіаційних рятувальників і евакуації з режиму висіння над сушею та над водною поверхнею.

Командири екіпажів ПРПС повинні мати при собі посвідчення на виконання вказаних видів робіт. Зразок Посвідчення на право виконання польотів для проведення пошуково-рятувальних робіт наведено в додатку 13 до цих Правил.

9. Чисельність та порядок виділення чергових ПРСЗ визначаються наказом командира авіаційної частини.

10. РПДГ здійснює чергування у складі екіпажів ПРПС. У період чергування та проведення АРПР (ПРР) РПДГ підпорядковується командирі екіпажу ПРПС. При наявності координатора на місці проведення робіт після десантування до місця події РПДГ підпорядковується координатору.

До складу РПДГ чергового ПРПС призначаються підготовлені авіаційні рятувальники, які мають відповідну спеціальну підготовку та підготовку щодо надання домедичної допомоги. У разі відсутності у складі РПДГ авіаційного рятувальника, який має підготовку щодо надання домедичної допомоги, до складу РПДГ обов'язково призначається медичний працівник (лікар, фельдшер).

Кількість членів РПДГ, які залучаються на чергування, залежить від завдання з пошуково-рятувального забезпечення польотів і технічних можливостей ПРПС.

РПДГ оснащується АР ПДМТ і СС, склад якого визначається залежно від визначених завдань. Перелік аварійно-рятувального та парашутно-десантного майна, техніки і спеціального спорядження рятувальної парашутно-десантної групи наведено у додатку 14 до цих Правил.

11. На аеродромах, на яких не здійснюється чергування ПРПС, під час проведення на них польотів призначається на чергування РПДГ у складі 2-3 підготовлених авіаційних рятувальників, які мають відповідну підготовку щодо надання домедичної допомоги, у разі відсутності такої підготовки до складу РПДГ призначається медичний працівник. Зазначена

РПДГ підпорядковується КрП на аеродромі та призначена для підсилення екіпажу ПРПС у разі його прибуття для проведення АРПР (ПРР) і здійснює чергування відповідно до Інструкції РПДГ.

Інструкція РПДГ відпрацьовується начальником ПР і ПДС авіаційної частини та затверджується командиром авіаційної частини.

12. Залучення льотних екіпажів та персоналу ПР і ПДС та РПДГ до виконання інших обов'язків під час чергування забороняється.

13. На аеродромах, район відповідальності за пошук і рятування яких включає морську акваторію (великі водойми), здійснюється чергування підрозділу рятування на воді (водно-рятувальний підрозділ), укомплектованого рятувальниками з відповідною підготовкою та рятувальними катерами.

У разі якщо можливості підрозділу рятування на воді не у повній мірі забезпечують виконання завдань пошуку і рятування, до пошуку і рятування залучаються сили і засоби на підставі планів взаємодії або договорів. Примірники таких планів взаємодії (договорів) повинні зберігатися в авіаційній частині.

14. Щотижня командири авіаційних частин надають до відповідних КЦПР план польотів на наступний тиждень та відомості про наявні ПРСЗ та ступені їх готовності.

На підставі отриманих даних начальник ПР і ПДС ОУА складає графік чергування ПРСЗ на наступний тиждень, затверджує у відповідного керівника і подає його до Головного авіаційного координаційного центру пошуку і рятування (далі - ГАКЦПР).

ГАКЦПР в установленому порядку відпрацьовує зведений план чергування авіаційних ПРСЗ та доводить його до відповідних КЦПР, які забезпечують його доведення до авіаційних частин.

15. Відомості про чергові ПРСЗ вносяться до Планової таблиці польотів та доводяться до авіаційного персоналу під час постановки завдань на польоти та під час передпольотних вказівок.

16. На КП авіаційних частин ведеться карта-планшет, на яку наносяться (у вигляді таблиці) відомості про чергові ПРСЗ, що виділяються на поточний тиждень, та порядок їх оповіщення при отриманні сигналу лиха.

17. Для чергових ПРСЗ встановлюються три ступені готовності: "Готовність № 3", "Готовність № 2", "Готовність № 1". Характеристики ступенів готовності та строки чергування чергових сил і засобів наведені в додатку 15 до цих Правил.

18. За оснащення чергових ПРСЗ АР ПДМ та СС та транспортними засобами відповідає командир авіаційної частини.

19. Польоти ПС визнаються забезпеченими у пошуково-рятувальному відношенні, якщо ПС оснащене аварійним радіомаяком, груповими та індивідуальними аварійно-рятувальними засобами та майном, спеціальним спорядженням, екіпаж навчений їх використанню та підготовлений до аварійного залишення ПС як на землі, так і в повітрі, а маршрут польоту ПС знаходиться у зоні досяжності пошуково-рятувальних засобів.

При виконанні польотів над акваторією морів (великих водойм), крім того, ПС має бути забезпечено рятувальними плавзасобами, кількість яких відповідає кількості пасажирів і членів екіпажу, а пасажирів мають бути проінструктовані стосовно порядку дій при аварійному приводненні.

Польоти ПС, не забезпечених у пошуково-рятувальному відношенні, забороняються.

11. Зв'язок та організація передачі і прийому сигналів лиха

1. Зв'язок у системі АПР та ПРЗ польотів організовується з метою:
 - прийому сповіщення про аварійну ситуацію з ПС;
 - забезпечення взаємодії;
 - обміну інформацією між учасниками ПРР та ПС або особами, які зазнають або зазнали лиха;
 - здійснення пошуку за допомогою засобів зв'язку;
 - управління ПРСЗ при проведенні ПРР.
2. Організація прийому/передачі аварійних сповіщень про лихо здійснюється відповідним КЦПР (КП, ПУ тощо).

Сповідненню підлягають:

 - ГАКЦПР;
 - авіаційний допоміжний центр пошуку і рятування (далі - АДЦПР);
 - КЦПР ЗСУ (КЦ видів авіації ЗСУ), ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України;
 - КП (ПУ), на який покладено проведення ПРР;
 - органи УПР/ОПР;
 - місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування;
 - заклади охорони здоров'я.

Схема сповіщення розробляється в авіаційних частинах та затверджується їх командирами.
3. Аварійний зв'язок включає всі радіотелефонні та радіотелеграфні повідомлення, що належать до аварійної ситуації стадії лиха.
4. Аварійні виклики мають абсолютний пріоритет щодо всіх інших повідомлень. Особа, яка прийняла аварійний виклик, зобов'язана негайно припинити будь-які передачі, які можуть створити перешкоди для виклику, і перейти до прослуховування частоти, що використовується для виклику.
5. Зв'язок, що забезпечує АПР, має відповідати таким вимогам:
 - своєчасне інформування про аварійну ситуацію;
 - повне і зрозуміле аварійне сповіщення;
 - мінімальна кількість помилкових аварійних сповіщень;
 - гарантована можливість встановити зв'язок з об'єктами, що зазнають лиха.
6. Для своєчасного визначення і надання допомоги екіпажам та пасажиром ПС, які зазнають або зазнали лиха, встановлено єдиний міжнародний сигнал "Зазнаю лиха" (MAYDAY).
7. Сигнали лиха з борту ПС передаються всіма засобами зв'язку і оповіщення, які знаходяться на борту ПС:
 - УКХ і КХ радіостанціями (у телефонному режимі);
 - КХ радіостанціями (у телеграфному режимі);
 - апаратурою розпізнавання;
 - ELT.

Усі сигнали застосовуються тільки за наказом командира ПС.

8. Передача повідомлень про лихо (сигнал “Лихо”) здійснюється на діючих каналах управління польотами, на яких ПС мало зв’язок на початок аварійної ситуації, що склалася на борту, та дублюється по загальних каналах зв’язку і пеленгації на аварійних частотах 121,5 МГц, 243 МГц, 406 МГц, 500 кГц, 2182 кГц, 4125 кГц, 8364 кГц, 12564 кГц, а також по системі розпізнавання за адресою “Всім, всім, всім”.

9. Повідомлення про лихо з борту ПС передається доти, доки не буде отримано підтвердження про його прийняття від наземних, надводних чи повітряних радіостанцій або до моменту покидання ПС екіпажем.

10. Повідомлення про лихо здійснюється відкритим текстом у Порядку передачі повідомлення про “Лихо”, який наведено в додатку 16 до цих Правил.

11. Усі розрахунки наземних радіостанцій, які прийняли від екіпажу ПС повідомлення про лихо, повинні негайно передати йому підтвердження про прийом сигналу лиха і вжити заходів для встановлення з ним надійного радіозв’язку та утримуватися від радіообміну з іншими радіостанціями на цій частоті.

12. Екіпажі ПС, які прийняли сигнал “Лихо”, передають підтвердження про прийом і негайно повідомляють про це на ПУ польотами, з яким мають радіозв’язок, а під час групового польоту доповідають командирі (ведучому) групи ПС.

13. Екіпаж ПС, який встановив зв’язок із ПС, що зазнає лиха, повинен ретранслювати радіообмін і за вказівкою ПУ польотами (командира групи) направитися у район лиха, підтримуючи радіозв’язок. При цьому екіпаж ПС повинен повідомити про своє місцезнаходження і за можливості розрахунковий час прибуття у район лиха.

14. Екіпажі ПС, які спостерігали лихо візуально, доповідають про свої спостереження, а також про координати місця лиха КрП на аеродромі (командирі групи) і діють за його вказівками. Якщо зв’язок з КрП на аеродромі відразу встановити не вдається, екіпажі ПС продовжують спостереження, встановлюють зв’язок з екіпажем ПС, що зазнало лиха, з’ясовують його стан, уточнюють координати цього ПС і доповідають про результати спостереження своєму або найближчому КП (ПУ польотами), використовуючи всі можливі канали зв’язку.

15. Сигнал лиха, що передається бортовою станцією та приймається станцією авіаційного електрозв’язку, складається з фрази “Зазнаю лиха” (під час радіообміну англійською мовою використовується вираз “МЕЙДЕЙ” (MAYDAY)). На початку кожного наступного повідомлення під час аварійного радіотелефонного зв’язку дозволяється використовувати радіотелефонний сигнал лиха.

Сигнал лиха з ПС містить інформацію, що вимовляється чітко і за можливості у такому порядку:

назва станції, для якої адресується повідомлення (за умови обстановки, що склалася, та наявності часу);

пізнавальний індекс ПС;

характер лиха;

наміри особи, яка керує ПС;

фактичне місцезнаходження, ешелон (абсолютна висота) і курс ПС.

16. У разі покидання ПС у польоті екіпаж залишає увімкненими бортові засоби автоматичної передачі сигналу лиха і за можливості бере із собою групові та індивідуальні аварійно-рятувальні радіозасоби.

17. Після вимушеної посадки поза межами аеродрому екіпаж повинен підготувати до роботи аварійно-рятувальні радіозасоби. Радіозв’язок здійснюється на частотах 121,5 МГц, 243

МГц, 406 МГц, 500 кГц, 2182 кГц, 4125 кГц, 8364 кГц або 12564 кГц залежно від типу аварійно-рятувальних радіозасобів, які мають члени екіпажу ПС, що зазнало лиха.

18. Під час роботи з аварійно-рятувальними УКХ радіостанціями екіпаж ПС, який зазнав лиха, відразу після посадки вмикає радіостанцію у режим передачі з тональною посилкою (режим “Маяк”) для забезпечення пеленгації ПРСЗ.

За наявності в екіпажу ПС, який зазнав лиха, автоматичного радіомаяка типу “Комар” відразу після приземлення з парашутом робота передавача перевіряється прослуховуванням тональних посилок (режим “Маяк”).

У разі встановлення візуального контакту з екіпажем ПРПС необхідно встановити двосторонній радіозв’язок. Під час встановлення з екіпажем ПРПС двостороннього радіозв’язку подальший порядок роботи з радіостанцією визначає командир екіпажу ПРПС.

Повідомлення про лихо, яке передається після приземлення, аналогічне повідомленню про лихо, яке передається в польоті.

19. Членам екіпажу ПС, яке зазнало лиха, одночасно вмикати на передачу декілька аварійно-рятувальних УКХ-радіостанцій в одному місці заборонено.

20. Під час роботи з КХ радіостанцією групового користування екіпаж зобов’язаний діяти в такому порядку:

1) на суші:

після вимушеної посадки і розгортання радіостанції та її антени здійснити триразову передачу повідомлення про лихо у телеграфному або телефонному режимі на частоті 8364 кГц з переходом після кожної передачі повідомлення про лихо на 3 хвилини у режим прийому;

на 10-12 хвилин на початку кожної години після вимушеної посадки увімкнути режим автоматичної передачі сигналу “SOS”, а решту часу радіостанція вмикається на прийом у телеграфному режимі.

2) на водній поверхні:

після вимушеної посадки (приводнення), розгортання радіостанції і антени здійснити триразову передачу повідомлення в телеграфному або телефонному режимі на частоті 8364 кГц з переходом після кожної передачі повідомлення про лихо на 3 хвилини у режим прийому;

після передачі повідомлення про лихо на частоті 8364 кГц здійснити триразову передачу повідомлення про лихо в телефонному режимі на частоті 2182 кГц;

у подальшому з першої до третьої хвилини і з тридцять першої до тридцять третьої хвилини кожної години повторювати це повідомлення на частоті 2182 кГц з переходом після кожної передачі у режим прийому.

Після встановлення радіозв’язку із наземними (корабельними) або повітряними радіостанціями подальша робота здійснюється відповідно до отриманих вказівок.

21. Зв’язок із екіпажем ПС, яке зазнало лиха, на частоті 121,5 МГц, 406 МГц встановлює ПРПС чи морське рятувальне судно, яке прибуло першим у район пошуку. У подальшому двосторонній зв’язок із екіпажем, який зазнав лиха, здійснюється на цій частоті або на частоті, визначеній керівником ПРР.

Наведення НПРГ здійснюється на каналі зв’язку, який вказано керівником ПРР, КП (ПУ), а безпосередній вихід НПРГ і РПДГ на тих, хто зазнав лиха, - на частоті 121,5 МГц, 243 МГц, 406 МГц.

22. Керівництво ПРСЗ під час проведення ПРР здійснюється на каналі зв’язку, встановленому керівником ПРР (координатором операції з АПР (координатором на місці проведення робіт)), на робочому каналі управління польотами або на частоті 123,1 МГц.

У районах проведення операцій з АПР установлюється єдиний канал радіозв'язку на частоті 123,1 МГц для зв'язку між ПРПС та між наземними (надводними) службами (органами УПР/ОПР), що беруть участь в операціях з АПР.

23. Чергові ПРПС, що залучаються до пошуку і рятування над морем, обладнуються засобами для ведення зв'язку на частотах 156,8 МГц (16 канал), 156,3 МГц (06 канал).

24. Використання ELT(AF), ELT(AP), ELT(AD), ELT(S) дозволяється виключно при аварії ПС.

ELT для пошуку і рятування працюють на частотах 406 МГц і 121,5 МГц одночасно.

ELT, встановлений на ПС, реєструється в організації, уповноваженій на виконання цих робіт. Заборонена перестановка ELT з одного ПС на інший без перереєстрації в організації, уповноваженій на виконання цих робіт. Увімкнення незареєстрованого ELT в робочий режим забороняється. Незареєстрований ELT системою КОСПАС-САРСАТ не обслуговується.

ELT(S) розміщується так, щоб його можна було легко використовувати в аварійній ситуації, і вводиться в дію вручну особами, які залишилися живими. Порядок роботи з ELT в аварійній ситуації визначено виробником конкретного виробу.

25. РПДГ використовує постійний позивний аеродрому постійного базування з додаванням двозначного цифрового індексу в межах від 10 до 19 (наприклад: "Чайка-15"), а НПРГ - від 20 до 29 (наприклад: "Чайка-25").

26. Розрахунки всіх видів засобів зв'язку та РТЗ польотів після отримання повідомлення про лихо зобов'язані негайно застосувати радіотехнічні засоби для виявлення ПС, визначення його координат, встановлення з ним радіозв'язку, виявлення характеру лиха й отримання інформації про рішення командира екіпажу щодо його подальших дій. Отриману інформацію, розрахунки доповідають на ПУ польотами.

27. За готовність засобів зв'язку та РТЗ польотів аеродрому (полігону) до своєчасного забезпечення проведення ПРР відповідає командир авіаційної частини.

За негайне використання усіх засобів зв'язку та РТЗ польотів аеродрому (полігону) для надання допомоги екіпажу ПС, яке зазнає або зазнало лиха, відповідає КрП на аеродромі (черговий по прийому і випуску ПС), який прийняв повідомлення про лихо.

За наявність та справність засобів зв'язку в РПДГ та АРК, організацію їх збереження та перевірку настроювання на виділені канали управління проведенням ПРР перед заступанням на чергування відповідає начальник зв'язку.

28. Надання телефонних каналів зв'язку, а також прийом/передача розпоряджень (телеграм) стосовно надання допомоги ПС, екіпажу і пасажиром, що зазнали лиха, здійснюються позачергово. Радіообмін, пов'язаний з повідомленням про лихо, має пріоритет перед іншими повідомленнями.

29. Якщо внаслідок вжитих заходів щодо попередження лиха у членів екіпажу з'явилася впевненість у безпеці подальшого польоту до аеродрому посадки, необхідно передати повідомлення, що небезпека минула.

V. Організація і проведення операцій з авіаційного пошуку і рятування

1. Проведення операцій з авіаційного пошуку і рятування в авіаційному районі пошуку і рятування України

1. Проведення операцій з АПР в авіаційному районі пошуку і рятування України здійснюється системою АПР у порядку, встановленому Правилами авіаційного пошуку і рятування в Україні.

2. Заходи з реагування на АП розпочинаються з моменту надходження перших відомостей про аварійну ситуацію з ПС та продовжуються до завершення операції з АПР.

3. Центрами збору польотної інформації, що стосується ПС, яке зазнає або зазнало лиха, є центри організації повітряного руху (районні диспетчерські центри) Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (далі - Центри ОрПР (РДЦ) та органи УПР/ОПР на аеродромі.

4. Центри ОрПР (РДЦ) та органи УПР/ОПР на аеродромі визначають аварійну стадію “НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ” (INCERFA), “ТРИВОГА” (ALERFA) або “ЛИХО” (DETRESFA) щодо ПС, яке зазнає або зазнало лиха в їх районах відповідальності за УПР/ОПР, та надають повідомлення до відповідних АДЦПР, КЦПР ЗСУ, ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України, Укראероцентру. Умови визначення аварійних стадій наведено в додатку 17 до цих Правил.

Первинне повідомлення про аварійний стан повітряного судна (додаток 18) подається в усній формі негайно, а в письмовій - протягом 2 годин з моменту надходження інформації.

5. АДЦПР, КЦПР ЗСУ, ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України, Укראероцентр забезпечують передачу повідомлення про аварійний стан ПС до ГАКЦПР.

6. Оперативно-координаційні центри (далі - ОКЦ) ГУ (У) ДСНС через служби 101 здійснюють збір інформації про аварійні ситуації з ПС у своїх районах відповідальності та забезпечують передачу такої інформації до відповідних АДЦПР та органів управління на аеродромах відповідно до планів взаємодії.

7. Класифікацію аварійної стадії щодо ПС, інформація про аварійні ситуації з якими надійшла не від органів УПР/ОПР, здійснюють:

ГАКЦПР - в авіаційному районі пошуку і рятування України;

орган управління на аеродромі ДА - у РВ аеродрому.

8. Узагальнену інформацію про аварійну ситуацію з ПС та першочергові заходи з реагування ГАКЦПР надає до відповідних органів управління системи АПР.

9. Керівництво операцією з АПР здійснюється координатором операції з АПР.

10. До призначення координатора операції з АПР координацію операції з АПР здійснює ГАКЦПР.

11. ГАКЦПР спільно з АДЦПР, КЦПР ЗСУ, ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України, Укראероцентром та ДМРКЦ (далі - органи управління системи АПР) при організації ПРР черговими ПРСЗ здійснюють такі заходи:

визначають місце АП або район пошуку і рятування;

вибирають ефективні ПРСЗ відповідно до умов обстановки та схеми пошуку;

визначають завдання для ПРСЗ;

встановлюють заходи безпеки при проведенні ПРР, у тому числі АРПР;

призначають основні та запасні канали зв'язку;

забезпечують доведення завдань та заходів безпеки при їх виконанні до ПРСЗ та залучають їх до ПРР.

12. При отриманні інформації про місце події та про її масштаби ГАКЦПР спільно з органами управління системи АПР визначає необхідну для проведення рятування кількість ПРСЗ та залучає їх до рятування.

13. Функції координатора на місці проведення робіт виконує керівник пошуково-рятувального підрозділу (засобу), який першим прибув до місця події, та здійснює їх до

прибуття на місце події підрозділу ДСНС України, керівник якого бере на себе функції координатора на місці проведення робіт.

14. Якщо прийнятими заходами місцезнаходження ПС, що зазнає або зазнало лиха, та осіб, які перебували на ньому, не встановлено, координатор операції з АПР організовує детальне планування та проведення пошуку і рятування із залученням необхідних ресурсів системи АПР.

15. Командир авіаційної частини, ПС якого зазнає або зазнало лиха, невідкладно надає до відповідного КЦПР (КЦПР ЗСУ, ПУ авіації НГУ, ГЦУС ДПС України) всю наявну інформацію щодо цього ПС, кількості осіб на борту, наявності небезпечного вантажу, польотного завдання та інші відомості, що можуть сприяти ефективному пошуку і рятуванню.

2. Організація операцій з авіаційного пошуку і рятування в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування

1. Організація та проведення АПР у РВ аеродрому здійснюється експлуатантом аеродрому (старшим авіаційним начальником) із залученням сил і засобів ЄДСЦЗ, НСПРМ та ЄСПАРПР.

2. Сили і засоби ЄДСЦЗ, НСПРМ та ЄСПАРПР залучаються до проведення операцій з АПР у РВ аеродрому відповідно до угод, планів взаємодії та планів заходів на випадок виникнення надзвичайної ситуації, що пов'язана з АП.

3. Експлуатант аеродрому (старший авіаційний начальник) розробляє:

План заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з повітряним судном на аеродромі (злітно-посадковому майданчику, полігоні) (далі - Аварійний план), зразок якого наведено в додатку 19 до цих Правил;

плани взаємодії з ГУ (У) ДСНС України при проведенні АПР, адміністративні території яких входять до меж РВ аеродрому;

План взаємодії між експлуатантом аеродрому (злітно-посадкового майданчика) та Головним управлінням (управлінням) Державної служби України з надзвичайних ситуацій (державним морським рятувально-координаційним центром (морським рятувально-координаційним підцентром у разі, якщо РВ аеродрому включає морську акваторію)) при проведенні авіаційного пошуку і рятування згідно з додатком 20 до цих Правил.

4. Старший авіаційний начальник аеродрому спільного використання (експлуатант аеродрому) в Аварійному плані визначає порядок організації ПРЗП на аеродромі та регламентує розподіл функцій щодо АПР між експлуатантами.

5. Експлуатант аеродрому (старший авіаційний начальник) забезпечує проведення операції з АПР у разі:

аварійної посадки ПС на аеродромі (злітно-посадковому майданчику);

аварійної посадки (падіння) ПС в РВ аеродрому.

6. При виникненні аварійної ситуації з ПС, що знаходиться під керівництвом органу УПР аеродрому поза межами РВ аеродрому, орган УПР на аеродромі визначає аварійну стадію щодо цього ПС, забезпечує підготовку та надання первинного повідомлення та приводить у готовність до дій ПРСЗ, що є у його розпорядженні.

У разі залучення до пошуку і рятування ПРСЗ аеродрому орган управління на аеродромі повідомляє відповідний КЦПР.

7. Операція з АПР здійснюється під керівництвом координатора операції з АПР.

Як правило, функції координатора операції з АПР покладаються на командира авіаційної частини (експлуатанта аеродрому, старшого авіаційного начальника, старшого льотної зміни).

Посадові особи допускаються до виконання функцій координатора операцій з АПР наказами керівників відповідних ОУА ЦОВВ та ЗСУ після проходження відповідної підготовки.

Координатор операції з АПР призначається на добу (льотну зміну) наказом командира авіаційної частини (старшого авіаційного начальника, експлуатанта аеродрому), що організовує польоти.

8. За рішенням координатора операції з АПР на аеродромі утворюється штаб операції з АПР, до складу якого включаються посадові особи за визначеним в Аварійному плані переліком посад.

3. Проведення операції з авіаційного пошуку і рятування у разі аварійної посадки повітряного судна на аеродромі

1. У разі аварійної посадки на аеродромі проводяться АРР, які виконуються АРК та НПРГ.

АРР включають:

гасіння пожежі на ПС;

евакуацію з ПС людей, а також матеріальних і культурних цінностей;

надання невідкладної медичної допомоги постраждалим;

евакуацію ПС.

За рішенням координатора операції з АПР до АРР залучаються сили підсилення, визначені у планах взаємодії з ГУ (У) ДСНС та ДМРКЦ (МРКПЦ).

2. Приведення АРК та НПРГ у готовність до дій здійснюється за аварійними сигналами:

“Готовність” - у разі, якщо час до посадки аварійного ПС становить більше 30 хв;

“Тривога” - у разі, якщо ПС здійснило аварійну посадку або посадка аварійного ПС очікується протягом найближчих 30 хв.

Завершення АРР відбувається за сигналом “Відбій”.

Право прийняття рішення про подання сигналів “Готовність”, “Тривога” або “Відбій” залежно від обставин надається:

координатору операції з АПР;

органу УПР/ОПР на аеродромі (КрП на аеродромі);

органу управління на аеродромі (ОЧ КП).

Оголошення сигналів “Готовність”, “Тривога” та сповіщення про аварійну ситуацію з ПС здійснюється органом УПР/ОПР на аеродромі з використанням телефонних, гучномовних, радіотехнічних засобів зв'язку або за допомогою спеціальної апаратури аварійного сповіщення.

3. У тексті сповіщення вказуються:

тип та бортовий номер ПС, що зазнало лиха;

характер аварійної ситуації;

останнє повідомлення про місцезнаходження (вихід на зв'язок) ПС (час повідомлення, висота, курс, азимут польоту);

розрахунковий час та курс посадки ПС;

місце (номер умовного квадрата), в якому трапилась АП, якщо екіпаж виконав вимушену посадку ПС;

кількість членів екіпажу та пасажирів на борту ПС;

наявність небезпечних вантажів;

місце, до якого необхідно прибути АРК та НПРГ.

4. За сигналом “Готовність” підрозділи АРК та НПРГ протягом десяти хвилин готують усі необхідні аварійно-рятувальні засоби, устаткування та транспорт і чекають на подальші команди або за додатковою командою прибувають до вказаного місця збору.

5. За сигналом “Тривога” підрозділи АРК та НПРГ прибувають до місця, яке оголошено під час сповіщення, або на місце АП зі своїм спорядженням та устаткуванням на виділених для них транспортних засобах та розпочинають виконання АРР.

6. Місця зустрічі сил підсилення та порядок їх супроводження до місця події (збору) зазначаються в Аварійному плані та планах взаємодії.

7. Керівництво підрозділами АРК та НПРГ й силами підсилення при проведенні АРР здійснює координатор на місці проведення робіт.

8. Керівництво гасінням пожежі на ПС здійснює керівник пожежного (пожежно-рятувального) підрозділу АРК або за рішенням координатора на місці проведення робіт керівник пожежно-рятувального підрозділу зі складу сил підсилення.

4. Проведення операції з авіаційного пошуку і рятування у разі аварійної посадки (падіння) повітряного судна в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування

1. Дії відносно ПС, місцезнаходження якого відоме:

1) координатор операції з АПР на аеродромі забезпечує:

оповіщення взаємодіючих сил за формою первинного повідомлення;

направлення до місця АП НПРГ (за потреби залежно від аварійної ситуації, що виникла, доукомплектовує НПРГ за рахунок підрозділів АРК, а також за необхідності направляє ПРПС, що є у його розпорядженні). Для рятування постраждалих на воді направляє водно-рятувальний підрозділ АРК аеродрому та/або спеціальні ПРСЗ відповідно до планів взаємодії (договорів);

2) керівник НПРГ на місці АП виконує функції координатора на місці проведення робіт та організовує АРР. З прибуттям на місце події підрозділу ДСНС України функції координатора на місці проведення робіт передаються керівнику зазначеного підрозділу. На керівника НПРГ у такому випадку покладаються функції координатора авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт.

2. Дії відносно ПС, місцезнаходження якого невідоме:

1) координатор операції з АПР:

організовує заходи щодо визначення району пошуку і рятування, визначає порядок проведення пошуку, доводить його до взаємодіючих сил та здійснює керівництво пошуком;

направляє до району пошуку і рятування ПРПС, що є у його розпорядженні, та НПРГ з метою проведення пошуку ПС, що зазнало лиха, у взаємодії з ПРСЗ інших структур, які залучені до пошуку і рятування;

звертається до відповідного КЦПР щодо залучення у разі необхідності до пошуку і рятування ПРПС суб'єктів системи АПР та забезпечує управління ПРПС у районі відповідальності органу УПР/ОПР аеродрому;

здійснює визначення району пошуку і рятування на морі із залученням фахівців відповідного ДМРКЦ (МРКПЦ);

при виявленні місця події доводить цю інформацію до заінтересованих структур, що залучаються до пошуку і рятування;

2) якщо прийнятими заходами місцезнаходження ПС, що зазнає або зазнало лиха, та осіб, які перебували на ньому, не встановлено, організовується детальне планування та проведення пошуку. План пошуку розробляє штаб операції з АПР із залученням представників взаємодіючих органів управління та доводить його разом з картою, на якій позначено район пошуку і рятування, до взаємодіючих органів управління та до відповідного КЦПР.

5. Планування та проведення пошуку

1. Планування пошуку включає такі етапи:

оцінка ситуації за результатами аналізу відомих обставин АП;

розрахунок місцезнаходження ПС, яке зазнає або зазнало лиха, і ймовірної похибки у визначенні місцезнаходження;

оцінка пересування осіб, які залишилися живими після виникнення аварійної ситуації, і визначення ймовірної похибки такої оцінки;

визначення найефективнішого з наявних пошукових засобів з метою забезпечення максимальної ймовірності виявлення осіб, які залишилися живими;

визначення підрайонів пошуку і схем пошуку для конкретних пошукових засобів;

розробка плану пошуку. Формалізований план пошуку наведено у додатку 21 до цих Правил.

Ці етапи повторюються доти, доки не будуть знайдені особи, які залишилися живими, або за результатами оцінки ситуації проведення подальших пошуків буде визнано недоцільним.

2. При плануванні пошуку необхідно детально проаналізувати всі ознаки, що вказують на ймовірний стан і місцезнаходження осіб, які залишилися живими, та забезпечити безпеку пошукових засобів та екіпажів.

До ознак, що можуть вказувати на місцезнаходження або стан осіб, які залишилися живими, належать:

останнє відоме місцезнаходження ПС, що зазнало лиха;

маршрут ПС, що зазнало лиха;

можливі небезпечні ризики вздовж маршруту ПС, що зазнало лиха;

експлуатаційний стан і можливості ПС, що зазнало лиха;

поведінка екіпажу;

умови навколишнього середовища на місці (у районі) АП;

результати попередніх пошуків.

При визначенні меж району пошуку необхідно враховувати те, що особи, які залишилися живими, можуть змінити своє місцезнаходження.

3. Завдання на пошук визначається старшому кожного пошукового засобу. Крім того, для кожного пошукового засобу розробляються інструкції щодо здійснення координації, виділення для зв'язку частоти, вимог, що стосуються надання донесень, та надається інша інформація, необхідна для безпечного, ефективного і дієвого проведення пошуку.

4. Основні етапи розробки плану пошуку:

вибір пошукових засобів та устаткування;

оцінка умов пошуку;

розподіл району на підрайони пошуку (за необхідності);

вибір схем пошуку;

розподіл ПРСЗ;

планування координації дій у районі проведення операції.

Конкретні чинники, що враховуються при виборі ПРСЗ та схем пошуку, визначаються координатором операції з АПР (координатором на місці проведення робіт).

Для швидкого проведення пошуку у великому районі використовується ПС з урахуванням його технічних та експлуатаційних характеристик та забезпечення безпеки польоту.

У разі якщо для пошукових операцій використовуються надводні засоби, вони повинні бути пристосовані для здійснення операції за існуючих і прогнозованих метеорологічних умов і стану моря в районі пошуку.

Пошук наземними командами проводиться у тому разі, якщо пошук за допомогою ПРПС є неможливим або виявився неефективним, а також у разі, якщо необхідно більш детально обстежити певний район. Порядок проведення пошуку наземними командами визначається координатором на місці проведення робіт з урахуванням пропозицій координатора авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт.

5. Головними чинниками при визначенні умов пошуку є:

ширина огляду, яка залежить від низки факторів, що становлять характеристику об'єкта пошуку, обладнання пошуково-рятувального засобу, що використовується, умов навколишнього середовища;

здатність пошуково-рятувального засобу точно дотримуватися схеми пошуку.

Основними схемами пошуку є:

схеми візуального пошуку;

схеми електронного пошуку;

схеми пошуку в темний час доби;

схеми сухопутного пошуку;

схеми пошуку над водною поверхнею.

Порядок проведення пошуку тих, хто зазнав лиха, наведений у додатку 22 до цих Правил, визначається координатором операції з АПР (координатором на місці проведення робіт).

6. У процесі планування АРПР необхідно вжити таких заходів:

призначити координатора авіаційних сил і засобів та координатора авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт;

призначити координатора ПС, якщо у пошуковій операції беруть участь декілька ПС;

визначити тривалість перебування ПРПС у районі пошуку і рятування;

розподілити ПРСЗ та визначити їм райони і схеми пошуку;

дати план пошуку координатору авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт і координатору ПС;

зарезервувати відповідні зони повітряного простору;

забезпечити в установленому порядку передачу необхідних сповіщень з питань безпеки у повітрі, на воді та на суші;

призначити основні й запасні канали зв'язку;

залучити до пошуку ПРПС за відповідними планами;

встановити графік обміну донесеннями про ситуацію між координатором авіаційних сил і засобів та координатором авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт.

7. Пошук з повітря, як правило, здійснюється візуально.

Координатор операції з АПР при розробці плану пошуку забезпечує належне ешелонування польотів ПС, які беруть участь у пошуку.

На координатора ПС та кожного командира ПС покладається дотримання належного ешелонування під час пошуку, якщо ця функція не виконується органом УПР/ОПР.

Для забезпечення необхідного інтервалу ешелонування відносно інших ПС під час прибуття пошукових ПС у район пошуку і рятування, виконання у ньому польотів та виходу із нього узгоджується план польоту кожного ПРПС з відповідним органом УПР/ОПР.

ПС, що пересікають район пошуку і рятування, але не беруть участі у пошуку, органом УПР/ОПР надаються вказівки щодо витримування абсолютної висоти не менше 600 м вище найвищої абсолютної висоти, яку задано ПС, що беруть участь у пошуку.

При польотах ПРПС, які ведуть візуальний пошук у сусідніх районах (підрайонах) пошуку і рятування, горизонтальне та/або вертикальне ешелонування здійснюється таким чином:

схеми пошуку, які застосовуються для обстеження, та точки початку пошуку необхідно планувати таким чином, щоб усі ПРПС одного типу слідували паралельними лініями руху і зміщувалися в одному напрямку з метою забезпечення горизонтального ешелонування;

пошуковим ПС задаються різні висоти пошуку для забезпечення вертикального ешелонування. Інтервал вертикального ешелонування пошукових ПС має бути не менше 150 м.

8. Для ефективного пошуку важливим є:

інструктаж персоналу, залученого до пошуку;

правила, що мають виконуватися при входженні в район пошуку, виконанні робіт у районі та виході з нього;

опитування персоналу, залученого до пошуку.

Інструктаж персоналу, залученого до пошуку, здійснюється шляхом надання йому ймовірних відомостей про лихо і необхідних вказівок щодо проведення пошуку. Інструктаж проводиться завчасно (до відправлення) або в екстрених випадках шляхом постановки завдання на маршруті слідування до району пошуку.

Інструктаж персоналу сухопутних (надводних) пошукових засобів аналогічний інструктажу льотного складу, за винятком того, що акцент ставиться на тих питаннях, які представляють інтерес для сухопутних (надводних) пошукових засобів. Для ефективної координації на суші (морі) використовується обладнання радіозв'язку для обміну інформацією під час операції з АПР.

Опитування персоналу, залученого до пошуку, необхідне для точної оцінки результатів виконання пошукових заходів. Усі дані, отримані під час опитування, потрібно нанести на карту району пошуку. Використання зазначених даних дає змогу зробити висновок щодо повноти обстеження того чи іншого району пошуку.

9. Пошук здійснюється доти, доки є обґрунтована можливість рятування осіб, які ймовірно залишилися живими.

6. Планування та проведення рятування

1. Якщо місцезнаходження об'єкта пошуку встановлено, координатор операції з АПР (координатор на місці проведення робіт) вирішує, який спосіб рятування необхідно застосувати та які сили і засоби при цьому використовувати.

2. План рятування розробляє у разі необхідності штаб операції з АПР.

Формалізований план рятування наведено у додатку 23 до цих Правил.

При розробці плану рятування враховуються такі чинники:

дії ПС, що виявило об'єкт пошуку, а також дії, які можуть бути здійснені іншими ПС, що знаходяться на місці АП;

місцезнаходження і розташування на місцевості осіб, які залишилися живими;

стан осіб, які залишилися живими, та заходи медичного характеру, яких вони потребують;

фактична кількість людей на борту ПС, що зазнає або зазнало лиха, та кількість людей, місцезнаходження яких було встановлено;

умови зовнішнього середовища в районі пошуку;

наявні рятувальні сили й засоби та ступінь їх готовності;

вплив фактичних та прогнозованих метеорологічних умов на проведення рятування;

час доби (світлий час доби, що залишився) та інші фактори, що впливають на дальність видимості;

ризики персоналу, який бере участь в АПР на місці АП.

3. Якщо об'єкт пошуку знайдено, екіпаж пошуково-рятувального засобу із використанням відповідних сигналів повідомляє осіб, що залишилися живими, що їх знайдено.

4. Якщо пошуковий засіб не може негайно провести рятування, необхідно (за можливості):

десантувати у район місця лиха обладнання зв'язку і засоби життєзабезпечення, авіаційних рятувальників (за потреби);

безперервно зберігати в полі зору місце лиха, ретельно його обстежувати, точно визначити його координати на карті, а також позначити його фарбувальним маркером на місцевості, димовим буєм або плавучими радіомаяками;

передати для координатора операції з АПР інформацію про:

час виявлення;

місцезнаходження об'єкта пошуку;

опис місця лиха;

число знайдених осіб, які залишилися живими, і їх стан (визначений візуально);

стан судна, яке зазнає або зазнало лиха (визначений візуально);

предмети і засоби життєзабезпечення, необхідні людям, що залишилися живими;

усі повідомлення (радіоповідомлення), прийняті від осіб, що залишилися живими;

погодні умови (стан моря);

тип і місцезнаходження найближчих наземних/надводних засобів;

надану допомогу і необхідність у подальших діях;

залишок пального і можливу тривалість перебування на місці проведення операції пошукового засобу;

візуальну оцінку ризиків при проведенні рятувальних робіт.

5. Пошуковому засобу за необхідності може бути поставлено завдання:

установити розташування ділянок землі або води, придатних для використання ПС, а також пошуково-рятувальними командами;

вказувати рятувальним засобам шлях до місця лиха;

якщо пошуковим засобом є ПРПС, зробити за можливості фотознімки судна, яке зазнало лиха;

залишатися на місці проведення операції до заміни, вимушеного повернення на базу або до завершення рятувальної операції.

6. Вертольоти використовуються для рятування людей шляхом посадки або прийняття на борт потерпілих в режимі зависання за допомогою спускових пристроїв. Види евакуації потерпілих в режимі зависання вертольота наведено в додатку 24 до цих Правил. Посадка на воду можлива у разі використання вертольотів-амфібій.

7. Наземні підрозділи використовуються для рятування людей, які залишилися живими при вимушеній посадці ПС на земну поверхню або поблизу берега, де це можливо.

До обов'язків наземного підрозділу на місці лиха входить:

надання першої допомоги;

евакуація людей, які залишилися живими, усіма наявними засобами;

збір і збереження медико-біологічних і технічних даних для подальшого проведення розслідування;

попередня ідентифікація загиблих осіб і тих, які залишилися живими;

попередній огляд уламків;

передача донесень керівництву операції з АПР.

Приведення у безпечний стан катапульт та інших вибухонебезпечних матеріалів здійснюється відповідними фахівцями НПРГ або спеціально підготовленими фахівцями піротехнічних підрозділів.

Аварійно-рятувальним підрозділам на місці АП заборонено змінювати положення уламків ПС і предметів, що їх оточують, за винятком випадків, коли необхідно надати допомогу при евакуації людей, які залишилися живими.

8. Для сприяння роботі фахівців, які проводитимуть розслідування, координатору на місці проведення робіт необхідно організувати фотографування місця події й уламків ПС. Опис (кроки) місця події необхідно терміново передати координатору операції з АПР.

Для забезпечення збереження якомога більше інформації щодо тілесних ушкоджень загиблих та поранених координатору на місці проведення робіт необхідно організувати:

фотографування тіл загиблих до їх евакуації;

зберігання тіл загиблих всіма можливими способами від негоди;

опис положення осіб, які не можуть рухатись, але залишилися живими, і внесення даних до медичного формуляра про кожну особу, яка залишилася живою.

Забороняється переміщувати людські останки без дозволу координатора операції з АПР, який, у свою чергу, отримує дозвіл органу, що проводить розслідування події, за винятком випадків, коли до цього спонукають серйозні причини.

Для надання допомоги при вимушеній посадці ПС на воду координатор операції з АПР (ГАКЦПР, відповідний КЦПР) зобов'язаний:

отримати дані про останнє місцезнаходження ПС;

звернутися в установленому порядку до ДМРКЦ (МРКПЦ) з проханням передати аварійне сповіщення морським суднам, які знаходяться поблизу від ПС, яке зазнає лиха;

передати ПС, яке зазнає лиха, дані про місцезнаходження найближчого морського судна;

рекомендувати ПС, яке зазнає лиха, встановити зв'язок з вибраним морським судном;

якщо дозволяє час, інформувати вибране морське судно про можливі способи надання допомоги ПС, що зазнає лиха.

Порядок дій аварійно-рятувальних підрозділів щодо надання допомоги при аварійній ситуації залежить від типу ПС. Схеми проникнення у ПС, розташування вибухонебезпечних елементів на ПС та їх опис розробляються авіаційними частинами, що експлуатують певний тип ПС, та зазначаються у планах взаємодії з ГУ (У) ДСНС України.

Персонал аварійно-рятувальних підрозділів вживає заходів з нагляду за тими особами, що залишилися живими.

При виборі способу доставки осіб, які залишились живими, до закладів охорони здоров'я необхідно враховувати:

стан осіб, які залишилися живими;

здатність рятувального засобу прибути до тих, хто залишився живими, в найкоротші строки;

медичну підготовку, кваліфікацію й оперативні можливості персоналу аварійно-рятувальних підрозділів;

можливості рятувальних засобів щодо забезпечення транспортування тих, хто залишився живими, без збільшення ступеня тілесних ушкоджень і без створення нових ускладнень;

труднощі, з якими можуть зіткнутися наземні підрозділи;

можливу присутність лікарів серед тих, хто залишився живими, або на борту морських суден, що перебувають поблизу, тощо;

способи підтримки зв'язку з керівництвом пошуково-рятувальної операції.

Координатору на місці проведення робіт необхідно організувати опитування осіб, які залишилися живими, для отримання таких відомостей:

загальна кількість людей на борту ПС, яке зазнало лиха, та дані, що можуть вказувати на їх місцезнаходження;

стан їх здоров'я;

інші дані, що стосуються події.

Відомості про стан здоров'я фіксуються разом з даними про будь-яку надану медичну допомогу для інформування медичного персоналу, який надалі проводитиме лікування.

Якщо під час рятувальної операції знайдено людські останки або якщо смерть настає на борту пошуково-рятувального засобу, необхідно скласти дорожній лист на кожного загиблого. У листі зазначаються ім'я, прізвище, вік загиблого (якщо ці дані відомі), а також місце, дата, час і причина смерті (якщо їх встановлено).

7. Завершення операції з авіаційного пошуку і рятування

1. Операція з АПР завершується, якщо:

ПС або особи, які перебували на борту, більше не зазнають лиха;

ПС, що зазнає або зазнало лиха, та особи, які перебувають на його борту, знаходяться за межами авіаційного району пошуку і рятування України.

2. Операція з АПР призупиняється, якщо:

прийнято обґрунтоване рішення стосовно того, що додаткові зусилля з пошуку постраждалих не принесуть успіху;

місцезнаходження ПС або елементів його конструкції не було встановлено (ПС зникло безвісти).

Про призупинення операції з АПР координатор операції з АПР повідомляє всі задіяні повноважні органи, центри, служби або засоби, власника або експлуатанта ПС, який сповіщає родичів постраждалих.

3. Рішення про завершення (призупинення) операції з АПР приймає орган, що призначив координатора операції з АПР.

При проведенні операції з АПР у районах відповідальності ДА за пошук і рятування рішення про завершення (призупинення) операції з АПР приймає відповідний ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

4. Якщо пошук виявився безрезультатним й операцію з АПР призупинено, власник або експлуатант, якому належить зникле безвісти ПС, можуть продовжити пошук. Така діяльність при надходженні відповідного запиту повинна підтримуватися системою АПР.

5. У разі надходження нової важливої інформації або відповідних ознак і факторів ДСНС України розглядає питання про поновлення призупиненої операції з АПР та за необхідності приймає рішення про її поновлення.

6. Рішення про поновлення призупиненої операції з АПР у районах відповідальності ДА за пошук і рятування приймає відповідний ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

7. Командир авіаційної частини, сили і засоби якої брали участь в операції з АПР, після завершення заходів з АПР протягом доби подає до відповідного КЦПР звіт щодо проведення ПРР. Форму звіту щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) наведено в додатку 25 до цих Правил.

Відповідні КЦПР подають до ГАКЦПР узагальнений звіт щодо заходів з АПР за підпорядковані ПРСЗ.

8. Координатор операції з АПР протягом двох діб після завершення операції з АПР готує узагальнений звіт щодо проведення операції та подає його за підпорядкованістю.

9. Штаб операції протягом операції з АПР формує справу операції з АПР та після її закриття або призупинення передає один примірник справи операції з АПР до ГАКЦПР для зберігання.

VI. Дії розрахунків органів управління системи авіаційного пошуку і рятування державної авіації при виникненні аварійної ситуації з повітряним судном

1. Дії координаційного центру пошуку і рятування

1. На всіх етапах аварійної ситуації з ПС в авіаційному районі пошуку і рятування України відповідний КЦПР діє спільно із ГАКЦПР та органами ОПР з метою забезпечення швидкої оцінки повідомлень та прийняття заходів з реагування.

2. На всіх етапах аварійної ситуації з ПС у РВ аеродрому ДА відповідний КЦПР сприяє проведенню операції з АПР на аеродромі та взаємодіє з ГАКЦПР.

3. У разі оголошення аварійної стадії “Невизначеність”:

повідомляє ГАКЦПР про аварійний стан ПС;

у разі якщо інформація щодо плану польоту, яка є у розпорядженні КЦПР, неповна, вживає всіх можливих заходів для отримання даних, на підставі яких можна відновити маршрут, час відправлення і прибуття ПС або встановити його ймовірне місцезнаходження, та інформує ГАКЦПР;

організовує за відповідною схемою проведення пошуку за допомогою засобів зв’язку, радіотехнічних та електронних засобів;

визначає пошуково-рятувальні засоби, які можуть бути використані під час проведення ПРР;

у разі отримання інформації, що ПС зазнає лиха, а також наявності підстав вважати, що ПС або особам, які перебувають на його борту, загрожує небезпека, негайно інформує про це ГАКЦПР.

У разі якщо отримана інформація свідчить про те, що ПС не зазнає лиха, рішення про припинення аварійної стадії приймає ГАКЦПР.

4. У разі оголошення аварійної стадії “Тривога” (додатково до заходів, що здійснюються при аварійній стадії “Невизначеність”):

приводить в готовність № 1 підпорядковані чергові ПРСЗ та інформує про це ГАКЦПР;

доводить інформацію до органів управління системи АПР ДА, що можуть бути залучені до пошуку і рятування;

інформує авіаційну частину, якій належить ПС, що зазнає лиха, про обставини події та прийняті заходи;

надає допомогу ГАКЦПР у прогнозуванні ймовірного масштабу події та плануванні операції з АПР.

У разі якщо отримана інформація свідчить про те, що ПС не зазнає лиха, про це інформується ГАКЦПР.

5. У разі оголошення аварійної стадії “Лихо” дає команду підпорядкованим ПРСЗ, які можуть бути залучені до ПРР, на приведення у готовність № 1, інформує про це ГАКЦПР та спільно з ГАКЦПР:

визначає місце АП або район пошуку і рятування та ефективні ПРСЗ відповідно до умов обстановки та схеми пошуку;

визначає завдання для ПРСЗ;

встановлює заходи безпеки при проведенні ПРР, у тому числі АРПР;

визначає основні та запасні канали зв’язку;

забезпечує доведення завдань та заходів безпеки при їх виконанні до ПРСЗ та залучає їх до ПРР.

2. Дії органу управління на аеродромі (командного пункту)

1. У разі оголошення аварійної стадії “Невизначеність”:

повідомляє відповідні служби аеродрому, відповідний КЦПР та Центр ОрПР (РДЦ);

отримує наявну інформацію від відповідного КЦПР, КрП на аеродромі (чергового по прийому та випуску ПС) та доповідає командирі авіаційної частини;

проводить пошук аварійного ПС за допомогою засобів зв'язку, радіотехнічних та електронних засобів;

залучає всі можливі джерела інформації для визначення місцезнаходження ПС;

негайно доповідає відповідному КЦПР про отримання інформації, що ПС зазнає лиха, а також у разі наявності підстав вважати, що ПС або особам, які перебувають на його борту, загрожує небезпека.

2. У разі оголошення аварійної стадії “Тривога” (додатково до заходів, що здійснюються при аварійній стадії “Невизначеність”):

за командою командира авіаційної частини або своїм рішенням, приводить у готовність № 1 підпорядковані ПРСЗ та доповідає по команді та відповідному КЦПР. У разі якщо на аеродромі чергують ПРПС за договорами з ДСНС, дії щодо них узгоджуються з відповідним АДЦПР;

інформує органи системи АПР щодо розвитку аварійної ситуації.

3. У разі оголошення аварійної стадії “Лихо”:

за рішенням командира авіаційної частини (за рішенням КЦПР або відповідного АДЦПР (для ПРПС, що здійснюють чергування за договорами з ДСНС)), дає команду на виліт чергових ПРПС та вихід НПРГ у район АП;

здійснює контроль за діями ПРСЗ, веде хронометраж їх роботи та робочу карту.

4. Під час операції з АПР орган управління на аеродромі (командний пункт) забезпечує взаємодію та обмін інформацією між штабом операції, відповідним КЦПР та органами управління системи АПР.

3. Дії органу управління повітряним рухом на аеродромі (керівника польотів на аеродромі)

1. При виникненні аварійної ситуації з ПС, що знаходиться під управлінням ГКрП аеродрому (у районі УПР аеродрому) КрП на аеродромі визначає та оголошує відповідну аварійну стадію і забезпечує подання первинного повідомлення.

2. При оголошенні аварійної стадії “Невизначеність”:

надає негайну допомогу екіпажам ПС у разі виникнення аварійної ситуації, яка загрожує виконанню польоту;

доповідає про аварійну ситуацію з ПС командирів авіаційної частини (старшому льотної зміни);

збирає інформацію щодо плану польоту, а в разі, якщо немає плану, - інформацію, на підставі якої можна відновити маршрут, час відправлення і прибуття ПС або встановити його ймовірне місцезнаходження;

подає команду на увімкнення необхідних засобів зв'язку та РТЗ польотів аеродрому для надання допомоги екіпажу і виведення його на свій або найближчий аеродром;

організовує пошук за допомогою засобів зв'язку із залученням радіотехнічних (електронних) засобів;

залучає всі можливі джерела інформації для визначення місцезнаходження ПС.

3. При оголошенні аварійної стадії “Тривога”:

приводить чергові ПРПС на аеродромі у готовність № 1 та доповідає командирів авіаційної частини (старшому льотної зміни);

оголошує сигнал “Готовність” АРК та НПРГ;

здійснює передачу вказівок та інформації ПС, яке зазнає лиха, або ПС, що передало донесення про лихо;

інформує ПС, які виконують польоти поблизу місця події, щодо характеру аварійної ситуації.

4. При оголошенні аварійної стадії “Лихо”:

оголошує сигнал “Тривога” АРК та НПРГ;

перенацілює за необхідності найбільш підготовлені екіпажі ПС, що перебувають у повітрі, до району лиха;

обмежує або припиняє польоти на своєму аеродромі;

залучає в установленому порядку чергові ПРПС та НПРГ;

керує ПРПС, забезпечує дотримання заходів безпеки при проведенні АРПР;

контролює залишок пального та час польоту ПРПС для повернення на основний або запасні аеродроми;

забезпечує позачергову підготовку ПРПС до повторного вильоту;

інформує відповідні служби аеродрому про хід ПРР.

VII. Дії пошуково-рятувальних сил і засобів при проведенні пошуково-рятувальних робіт

1. Дії екіпажу пошуково-рятувального повітряного судна

1. При отриманні завдання на політ командир екіпажу ПРПС:

визначає завдання екіпажу ПРПС та РПДГ;

в установленому порядку здійснює запуск, вирулювання та зліт;

після зльоту та набору заданої висоти включає бортовий комплекс пошукової апаратури;

не припиняючи радіозв'язок із КрП на аеродромі (органом УПР/ОПР, у зоні відповідальності якого знаходиться), здійснює прослуховування аварійного каналу зв'язку;

постійно доповідає КрП на аеродромі (органу УПР/ОПР, у зоні відповідальності якого знаходиться) про результати пошуку.

2. Вихід у район пошуку екіпаж ПРПС здійснює з використанням усіх засобів навігації, а також:

під час роботи аварійної радіостанції - за допомогою радіотехнічних засобів пошуку (АРК-У2, АРК-УД тощо);

за наявності радіозв'язку з тими, хто зазнав лиха, - за їх цілевказівками;

за командами органу УПР/ОПР, у зоні відповідальності якого знаходиться.

Для збільшення дальності виявлення радіотехнічними засобами тих, хто зазнав лиха, вихід у район виконується в діапазоні висот:

для літаків - 6100-7300 м;

для вертольотів - 600-1200 м.

3. Пошук тих, хто зазнав лиха, із використанням радіотехнічної апаратури є основним методом пошуку. Радіотехнічні засоби пошуку наведено в додатку 26 до цих Правил.

Про місце і час польоту ПРПС аварійного радіомаяка (радіобуя) екіпаж доповідає органу УПР/ОПР та запитує дозвіл на зниження для візуального виявлення тих, хто зазнав лиха. Строки виявлення тих, хто зазнав лиха наведено в додатку 27 до цих Правил.

4. Якщо за результатами обстеження району пошуку і рятування за допомогою радіотехнічних засобів тих, хто зазнав лиха, не виявлено і зв'язок з ними не встановлено, з дозволу органу УПР/ОПР проводиться візуальний пошук, при цьому радіотехнічні засоби пошуку не вимикаються. Основні характеристики, які визначають ефективність пошуково-рятувальних повітряних суден, наведено в додатку 28 до цих Правил.

5. Візуальний пошук здійснюється за заданими квадратами, які визначено за допомогою палетки із сіткою візуального пошуку, визначеними координатами або з прив'язкою до характерних орієнтирів. Палетка має бути на борту кожного ПРПС. Поділ району пошуку на квадрати проводить ПУ, який безпосередньо керує проведенням ПРР. Послідовність обстеження району пошуку за квадратами доводиться екіпажу ПРПС перед вильотом або по радіо у польоті.

6. У пошуку тих, хто зазнав лиха, бере участь увесь екіпаж, а також РПДГ, що знаходиться на борту ПС. Під час польоту над горами, пустелею, водною поверхнею до складу екіпажу ПРПС призначаються спостерігачі з персоналу РПДГ.

7. Спостерігач виконує важливу функцію і повинен мати досвід у виконанні польотів у складі екіпажу. Підготовлений спостерігач підвищує ефективність авіаційної пошукової операції.

Крім отримання досвіду у виконанні польотів у складі екіпажу, персонал РПДГ, на який покладено обов'язки спостерігачів, повинен:

- 1) мати наліт годин, достатній для:
 - ознайомлення з ПС;
 - ознайомлення з характером місцевості в можливих районах пошуку;
 - вивчення методів візуального обстеження в світлий і темний час доби;
 - розвинення здатності виявляти предмети з повітря при монотонному спостереженні протягом тривалого часу;
- 2) навчитися розпізнавати з повітря:
 - уламки ПС й ознаки, які вказують на аварію (сліди зрізів дерев, випалені ділянки земної поверхні, сліди ковзання або розкидані шматки уламків тощо);
 - рятувальні плоті, рятувальні шлюпки, сліди фарбувальних маркерів, людей у воді;
- 3) знати порядок десантування предметів постачання і засобів життєзабезпечення.

8. Екіпаж ПРПС оглядає місцевість у секторі 270°-360° від напрямку польоту ПРПС, льотчик-штурман (правий льотчик) - у секторі 0°-90°, інші члени екіпажу (РПДГ, рятувальники або спостерігачі), як правило, оглядають усю доступну місцевість через ліві та праві блістери фюзеляжу ПРПС.

9. Під час візуального пошуку здійснюється політ літаків на висоті 500-600 м (вертольотів - на висоті 200-300 м). Висота польоту може уточнюватися і залежить від особливостей району пошуку, метеорологічних умов, рівня підготовки екіпажів та відстані візуального виявлення об'єктів на місцевості. У таблиці вказано відстані візуального виявлення тих, хто зазнав лиха, та об'єктів на відкритій місцевості в ясну погоду.

Дальність візуального виявлення тих, хто зазнав лиха, визначається:

Об'єкт спостереження	Пора року (добы)	Висота польоту, м	Дальність виявлення, км
Одна людина (група людей)	взимку влітку	200 200	1,6-1,8 1,0-1,4
Літак (вертоліт)	взимку та влітку	200	2-4
Вогнище	вночі	300	8-12
Кишеньковий ліхтарик, який блимає	вночі	300	2-4

10. Під час виконання візуального або радіотехнічного пошуку екіпаж ПРПС забезпечує огляд заданого району пошуку з перекриттям 25 %. Для цього необхідно дотримуватися таких інтервалів між галсами:

над лісом	1 км;
над густим лісом	0,5 км;
над відкритою місцевістю	2 км;
пропонована довжина галсів	10-20 км.

Для витримання заданих маршрутів огляду місцевості використовуються димові шашки або радіомаяки.

11. Візуальний пошук над густим лісом розпочинається з прольоту на висоті, що забезпечує загальний огляд заданого району з метою виявлення пожежі або диму, а також для прослуховування сигналів аварійних радіостанцій або встановлення зв'язку з екіпажем, який зазнав лиха.

Відстань між маршрутами огляду місцевості має бути не більше двох висот польоту. На ділянках місцевості з густою рослинністю виконується додатковий огляд або зменшується відстань між галсами та зменшується висота пошуку до мінімальної, яку встановлює керівник проведення ПРР або орган УПР/ОПР, але не нижче мінімальної безпечної висоти в цьому районі.

12. Під час виконання польоту на пошук у горах здійснюється огляд розщілин, долин, гірських річок тощо. Огляд вершин гір здійснюється з усіх сторін.

З метою ретельного огляду дуже пересіченої місцевості проліт здійснюється неодноразово та в різних напрямках.

13. Під час встановлення зв'язку з тими, хто зазнав лиха, екіпаж ПРПС запитує про місце та характер лиха, стан здоров'я та необхідну допомогу, дає команду на увімкнення аварійної радіостанції в режим тонального сигналу "Маяк" і позначення себе сигнальними засобами.

14. У разі виявлення місця лиха або тих, хто його зазнав, екіпаж ПРПС зобов'язаний:

нанести район лиха на карті;

позначити безпосереднє місце лиха за допомогою маркера (буя), димових шашок, радіомаяків та інших засобів, які знаходяться на борту ПС.

За відсутності маркувальних засобів необхідно вжити всіх заходів, щоб виявлений об'єкт не був загублений (записати час та курс польоту, виконати стандартний розворот або віраж,

набрати необхідну висоту та уточнити своє місцезнаходження за допомогою наземних радіолокаційних станцій, пеленгаторів, приводних радіостанцій тощо);

повідомити тих, хто зазнав лиха, за допомогою радіо або еволюціями літака (вертольота), що вони знайдені;

забезпечити наведення інших ПРСЗ на місце лиха;

за наявності пального знаходитися над районом лиха доти, доки не надійде заміна або вказівка від органу, який керує проведенням ПРР.

15. Якщо тим, хто зазнав лиха, необхідна термінова допомога, а виконати приземлення на ПРПС неможливо, необхідно провести десантування РПДГ та АРМ і СС.

Командир екіпажу ПРПС зобов'язаний повідомити по радіо на ПУ польотами за наявності радіозв'язку з мобільною оперативною групою (далі - МОГ) ДСНС (НПРГ) про:

час виявлення та координати тих, хто зазнав лиха;

стан та положення ПС, наявність і стан членів екіпажу (пасажирів);

метеорологічні умови в районі лиха;

рельєф та стан земної (водної) поверхні (хвилювання моря, льодова обстановка тощо), на якій знаходяться ПС і особи, що зазнали лиха;

тип та розташування наземних засобів пересування, що можуть бути використані (залізничний, водний, автотранспортний, гужовий тощо);

прохідність місцевості;

заходи, що вже були вжиті для надання допомоги (десантування РПДГ та АРМ і СС, маркування місця лиха, направлення до місця лиха НПРГ тощо);

дані щодо стану місцевості.

16. Командир екіпажу ПРПС складає звіт про результати проведення ПРР, в якому зазначаються:

тип ПРПС;

командир екіпажу;

час і дата вильоту;

виділений район пошуку;

метеорологічні умови в районі пошуку;

методи пошуку, що застосовувалися (візуальний чи радіотехнічний);

способи пошуку, що застосовувалися;

висота пошуку;

час початку і закінчення пошуку;

час, витрачений на пошук;

кількість спостерігачів на борту;

район, що фактично оглянутий;

характеристика місцевості, складність пошуку;

результати пошуку;

місцезнаходження об'єкта та його стан;

кількість і стан тих, хто зазнав лиха;
місцезнаходження інших об'єктів;
частоти і позивні, які були використані для радіозв'язку;
сигнали, отримані від тих, хто зазнав лиха;
наявність РПДГ на борту, результати її застосування;
результати десантування.

2. Дії екіпажу пошуково-рятувального вертольота щодо надання допомоги та евакуації тих, хто зазнав лиха

1. Екіпаж ПРВ підбирає майданчик для посадки, доповідає на ПУ польотами його координати і запитує дозвіл на посадку. За відсутності радіозв'язку з КрП на аеродромі (органом УПР/ОПР, у зоні відповідальності якого знаходиться) командир екіпажу ПРВ самостійно обирає спосіб евакуації тих, хто зазнав лиха, з урахуванням розмірів майданчиків, перешкод, напрямку зльоту та інших факторів.

Порядок підбору та підготовки майданчика для посадки пошуково-рятувальних вертольотів наведено в додатку 29 до цих Правил.

2. Після приземлення командир екіпажу ПРВ, підтримуючи радіозв'язок з ПУ польотами, у першу чергу організовує надання домедичної допомоги особам, які зазнали лиха, та евакуює їх до найближчого аеродрому або до закладу охорони здоров'я.

У разі необхідності надання кваліфікованої медичної допомоги особам, які зазнали лиха, проводиться їх евакуація до стаціонарних спеціалізованих закладів охорони здоров'я або до військово-медичних закладів після надання їм на місці домедичної допомоги за життєвими показниками.

Послідовність евакуації та вид транспортування тих, хто зазнав лиха, визначаються медичним працівником на місці, при цьому консультації спеціалістів у разі необхідності надаються за допомогою засобів зв'язку.

3. У разі пожежі на ПС, що зазнало лиха, особовий склад РПДГ після приземлення негайно приступає до евакуації людей, у першу чергу поранених, та одночасно вживає заходів із ліквідації пожежі.

Командир екіпажу ПРВ керує евакуацією, розподіляє обов'язки між членами екіпажу.

Необхідно максимально використовувати засоби для гасіння пожежі, що знаходяться на борту ПРВ, а також підручні засоби (воду, землю, пісок тощо).

За можливості до гасіння пожежі залучається місцеве населення.

4. Екіпажі ПРВ, члени РПДГ та НПРГ повинні знати способи швидкого вилучення із бойових літаків (вертольотів) членів екіпажу під час аварії та пожежі з урахуванням розташування аварійних люків, а на пасажирських та транспортних літаках - аварійних виходів, які відкриваються ззовні, та місць розкриття (прорубування) фюзеляжу.

5. За безпеку виконання приземлення відповідає командир екіпажу ПРВ, який у разі неможливості виконання посадки здійснює десантування РПДГ парашутним або безпарашутним способами та евакуацію за допомогою лебідки.

6. У разі виявлення екіпажу або пасажирів ПС, які зазнали лиха над водною поверхнею, екіпаж ПРПС проводить маркування місця лиха за допомогою диму, маркерів, які фарбують воду, орієнтирних морських авіаційних бомб, буїв, що знаходяться на плаву, радіо- або радіолокаційних маяків та інших засобів, що є на борту.

7. Для евакуації тих, хто зазнав лиха на водній поверхні, командир екіпажу ПРВ оцінює можливість виконання евакуації з води.

У разі можливості евакуації з води проводиться парашутне або безпарашутне десантування РПДГ.

Десантування з літаків виконується тільки парашутним способом, десантування з вертольотів може виконуватися:

парашутним способом;

безпарашутним десантуванням рятувальників (з висоти 4-7 м на швидкості до 30 км/год);

у режимі зависання ПРВ за допомогою спускового пристрою або електролебідки.

8. Підйом людей з водної поверхні на борт ПРВ проводиться за допомогою рятувальників. У разі неможливості висадки на воду рятувальників із ПРВ командир екіпажу ПРВ приймає рішення на підйом тих, хто зазнав лиха, за допомогою штатних рятувальних засобів.

9. Перед спуском (десантуванням) рятувальників із ПРВ на воду десантуються плавзасоби (надувні човни, плоти), а рятувальники одягають гідрокостюми та рятувальні жилети (пояси).

10. Перед виконанням заходу для зависання над водною поверхнею командир екіпажу ПРВ з урахуванням реальних метеорологічних умов, польотної маси вертольота та його конструктивних особливостей визначає спосіб евакуації та резерв польотного часу для виконання рятувальних робіт.

11. Під час евакуації людей з водної поверхні у режимі висіння підйом на борт ПРВ здійснюється з висоти, рекомендованої КЛЕ.

Послідовність евакуації тих, хто зазнав лиха, визначає командир екіпажу ПРВ, враховуючи доповідь медичного працівника зі складу РПДГ.

12. У разі якщо десантування РПДГ та евакуація тих, хто зазнав лиха, неможливі, десантуються укладки з АРМ і СС для забезпечення їх життєдіяльності.

13. Спрямування кораблів та суден у район лиха здійснюється екіпажем ПРПС по радіо, а за відсутності радіозв'язку - за допомогою встановлених візуальних сигналів. У разі відсутності технічних можливостей встановити зв'язок ПРПС з морськими суднами обмін між ними службовою інформацією здійснюється за допомогою органів УПР/ОПР та відповідних АДЦПР і ДМРКЦ (МРЦПЦ).

14. Якщо ПС, що зазнало лиха, затонуло, командир вертольота з максимально можливою точністю скидає буй, ОМАБ, радіо- або радіолокаційний маяк, інші засоби, що є на борту, для позначення місця затоплення або здійснює прив'язку цього місця до характерних орієнтирів (пеленгування).

Про місце затоплення ПС та десантування маркувальних засобів командир екіпажу доповідає на ПУ та за наявності пально-мастильних матеріалів (далі - ПММ) знаходиться над об'єктом до отримання вказівок на подальші дії.

3. Проведення аварійно-рятувальних робіт на місці авіаційної події

1. Аварійно-рятувальні підрозділи на місці АП діють спільно відповідно до своїх завдань за призначенням під керівництвом координатора на місці проведення робіт.

2. Координатор на місці проведення робіт:

встановлює зв'язок з КрП на аеродромі, координатором операції з АПР на аеродромі та уточнює за потреби додаткові обставини події;

встановлює за можливості зв'язок з екіпажем ПС, що зазнало лиха, та узгоджує з ним спільні дії щодо проведення АПР;

оцінює обстановку, у тому числі достатність аварійно-рятувальних сил і засобів, та у разі потреби приймає рішення про залучення додаткових аварійно-рятувальних сил і засобів за планом взаємодії;

організовує охорону місця події;

здійснює керівництво діями підрозділів АРК, НПРГ та сил підсилення;

організовує опитування осіб, які залишилися живими, з метою отримання інформації стосовно події;

здійснює хронометраж робіт, що виконуються;

постійно доповідає про хід АРР координатору операції з АПР на аеродромі (КрП на аеродромі);

перебуває на місці події до закінчення АРР, робіт з евакуації ПС або до передачі повноважень іншій посадовій особі за розпорядженням координатора операції з АПР;

додає відомості про результати АРР до звіту щодо проведення операції з АПР.

Вказівки координатора на місці проведення робіт з питань, що пов'язані з проведенням АРР на місці АП, є обов'язковими для виконання всіма особами, які залучаються до виконання та забезпечення АРР.

3. Пожежно-рятувальні підрозділи здійснюють:

гасіння пожежі;

відкриття основних й аварійних виходів ПС;

забезпечення проникнення рятувальників на борт ПС;

встановлення спільно з рятувальниками наземних або бортових трапів та інших засобів евакуації й евакуацію потерпілих з ПС.

Пожежно-рятувальний підрозділ, визначений координатором на місці проведення робіт, залишається на місці АП незалежно від наявності пожежі на ПС до закінчення АРР.

4. Рятувальники на місці АП здійснюють:

відкриття основних й аварійних виходів з ПС та за потреби створення додаткових виходів;

проникнення на борт ПС і встановлення наземних або бортових трапів та інших засобів евакуації;

евакуацію потерпілих з ПС.

5. Медичні підрозділи:

надають невідкладну медичну допомогу потерпілим на місці АП;

здійснюють медичне сортування поранених за ступенем отриманих травм;

готують потерпілих до евакуації;

визначають черговість, порядок і спосіб транспортування потерпілих.

6. Інженерно-технічний персонал пошуково-рятувальних підрозділів авіаційних частин (організацій, установ):

бере участь у відкритті основних й аварійних виходів з ПС та за потреби створенні додаткових виходів;

здійснює вентиляцію салону ПС після ліквідації пожежі;

бере участь в евакуації потерпілих;

приводить у безпечний стан катапульти та інші вибухонебезпечні матеріали;
здійснює фотографування місця події та уламків ПС.

7. Персонал, який виконує функції з авіаційної безпеки на місці АП, забезпечує:
огороження та позначення місця АП;

контроль доступу до місця АП;

організацію пропуску та супроводження до місця АП аварійно-рятувальних сил і засобів інших організацій;

охорону особистих речей, багажу, пошти та вантажу, що зняті з ПС, бортових засобів реєстрації польотної інформації;

запобігання паніці.

4. Дії наземної пошуково-рятувальної групи

1. Завдання НПРГ на пошук та рятування тих, хто зазнав лиха, ставить координатор операції з АПР на аеродромі (КрП на аеродромі). Під час постановки завдання вказуються:

час та місце події;

тип ПС;

позивний командира екіпажу;

характер події;

кількість членів екіпажу та пасажирів;

наявність засобів ураження та іншого небезпечного вантажу;

наявність аварійно-рятувальних засобів у тих, хто зазнав лиха;

маршрут руху, характеристика місцевості та наявність населених пунктів;

послідовність огляду ділянок місцевості або квадратів;

рекомендований спосіб пошуку;

порядок зв'язку з ПУ проведенням ПРР та ПРСЗ;

вимоги заходів безпеки.

Завдання на день пошуковим групам визначається з урахуванням повернення їх у табір у світлий час доби.

2. Під час руху в район пошуку НПРГ підтримує радіозв'язок з ПУ проведенням ПРР, ПРПС, МОГ ДСНС.

Після прибуття НПРГ у район пошуку встановлюється радіозв'язок із ПУ проведенням ПРР, ПРПС та іншими аварійно-рятувальними командами та розбивається у разі необхідності тимчасовий табір.

За відсутності радіозв'язку між НПРГ та ПРПС використовується код візуальних сигналів "земля - повітря".

3. Пошук НПРГ здійснює шляхом огляду місцевості з використанням методів:

паралельного огляду;

контурного пошуку;

вибіркової траєкторії.

Залежно від обстановки на місцевості можуть застосовуватися різні комбінації цих методів.

4. Під час огляду місцевості інтервали між членами групи визначаються умовами місцевості і мають забезпечувати візуальний або голосовий зв'язок між ними.

На місцевості, що погано проглядається, інтервали між членами пошукової групи повинні бути не більше ніж 10-30 м.

5. Під час огляду місцевості особливу увагу необхідно звертати на наявність диму, ям, понівечених або пошкоджених дерев, металевих предметів, слідів від ПММ на землі та водній поверхні тощо.

Для виходу на працюючий радіомаяк необхідно використовувати переносні радіопеленгатори.

6. При виявленні тих, хто зазнав лиха, необхідно:

оцінити обстановку на місці події;

доповісти на ПУ проведенням ПРР (на ОКЦ) і керівнику МОГ ДСНС;

вжити заходів щодо збереження життя тих, хто зазнав лиха;

забезпечити безпеку перебування біля місця події, загасити (локалізувати) пожежу, загородити небезпечні місця тощо;

підібрати та підготувати майданчик для посадки ПРВ;

організувати фотографування місця події до проведення заходів, що можуть порушити розташування деталей на місці події;

забезпечити охорону місця події;

здійснити заходи щодо збереження засобів об'єктивного контролю.

7. При доповіді на ПУ проведенням ПРР (на ОКЦ) і керівнику МОГ ДСНС вказуються:

координати місця події;

обстановка на місці події;

можливий хід розгортання події;

наявність постраждалих (загиблих) на місці події;

попередній розрахунок необхідних аварійно-рятувальних, пожежно-рятувальних та медичних сил і засобів;

за можливості уточнюється необхідність проведення подальшого пошуку для остаточного виявлення постраждалих або елементів ПС.

За відсутності зв'язку начальник НПРГ самостійно приймає рішення на пошук і рятування згідно з обставинами.

8. Про прийняте рішення щодо евакуації потерпілих своїми силами, вибору маршруту руху та його кінцевої точки (заклад охорони здоров'я, аеродром, населений пункт тощо) начальник НПРГ всіма доступними засобами доповідає на ПУ проведенням ПРР.

9. Начальник НПРГ аеродрому здійснює координацію робіт на місці АП до моменту прибуття на місце події аварійно-рятувального підрозділу ДСНС України, керівник якого бере на себе функції координатора на місці проведення робіт.

Начальник НПРГ аеродрому у такому випадку виконує обов'язки координатора авіаційних сил і засобів на місці проведення робіт.

10. У разі якщо НПРГ прибула на місце АП після початку АРР іншими аварійно-рятувальними підрозділами, керівник НПРГ бере на себе повноваження координатора на місці проведення робіт і виконує їх доти, доки не передасть їх керівнику підрозділу ДСНС України або іншій особі за рішенням координатора операції з АПР.

11. Після закінчення ПРР начальник НПРГ складає звіт, у якому зазначає:

аеродром чергування, ступінь готовності;
поіменний список НПРГ;
завдання, що було визначено;
час і дату отримання команди на пошук;
фактичний час виїзду у призначений район пошуку;
відстань району пошуку від аеродрому чергування;
спосіб доставки і час прибуття у район пошуку;
метеорологічні умови у районі пошуку;
способи пошуку, що були застосовані;
час початку і закінчення пошуку;
район, що був оглянутий;
характеристику місцевості;
результати пошуку;
місцезнаходження об'єкта пошуку та його стан;
число і стан тих, хто зазнав лиха;
заходи щодо надання допомоги та евакуації тих, хто зазнав лиха;
організацію координації на місці проведення робіт;
засоби зв'язку і частоти, що застосовувалися для радіозв'язку;
майно, що використовувалося;
спорядження та продукти, використані у процесі проведення ПРР;
заходи, вжиті для збереження апаратури розпізнавання, озброєння, піропатронів тощо;
пропозиції щодо удосконалення проведення ПРР.

VIII. Функціональні обов'язки посадових осіб суб'єктів авіаційної діяльності щодо організації та здійснення заходів пошуково-рятувального забезпечення польотів

1. Функціональні обов'язки посадових осіб органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України

1. Керівник ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідає за:

стан ПРЗ польотів у підпорядкованих СДА, його аналіз та вжиття заходів щодо його вдосконалення;

якість і своєчасність ПРЗ польотів;

здійснення контролю за виконанням заходів з ПРЗ польотів;

прийняття рішення щодо базування, перебазування та залучення ПРСЗ;
організацію тренувань, навчань, спільних зборів та перевірок чергових ПРСЗ;
організацію ПД і АРП та підготовки льотного складу до виживання в умовах автономного існування;
організацію матеріально-технічного забезпечення ПРСЗ необхідним АР ПДМ та СС і технікою;
якість професійної підготовки органів управління на аеродромах до управління ПРСЗ під час проведення ПРР.

2. Начальник ПР і ПДС ОУА ЦОВВ та ЗСУ відповідає за організацію ПРЗ польотів відповідних САД, ПД і АРП льотного складу та зобов'язаний:

організовувати ПД і АРП та навчання льотного складу застосуванню аварійно-рятувальних засобів та спорядження, діям в аварійних ситуаціях, діям після вимушеної посадки або приземлення (приводнення) з парашутом, наданню само- та взаємодопомоги, а також виживанню в умовах автономного існування і здійснювати контроль за проведенням цих заходів у САД за підпорядкованістю;

організовувати підготовку начальників ПР і ПДС авіаційних частин, екіпажів ПРПС, особового складу АРК, НПРГ та РПДГ до виконання ПРР шляхом проведення тренувань, навчальних зборів та занять;

організовувати розробку документів відповідно до Переліку основних документів з пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації;

контролювати проведення тренування з організації проведення ПРР і управління ПРСЗ з ГКрП та обслугами КП (ПУ);

контролювати стан ПРЗ польотів в авіаційних частинах;

у межах своєї компетенції брати участь в удосконаленні навчально-методичної бази ПР і ПДС в авіаційних частинах;

планувати чергування ПРСЗ;

контролювати підготовку чергових ПРСЗ до проведення ПРР;

вносити в установленому порядку пропозиції щодо заборони польотів ПС, не забезпечених у пошуково-рятувальному відношенні;

організовувати взаємодію з авіаційними частинами, підприємствами, закладами, установами та організаціями, що належать до сфери управління ЦОВВ, з метою залучення сил та засобів (які є в їх розпорядженні) до проведення ПРР;

розробляти та запроваджувати заходи щодо вдосконалення ПРЗ польотів;

щодня контролювати виділення ПРСЗ для ПРЗ польотів та відповідність рівня їх підготовки;

щокварталу контролювати забезпечення льотного складу АР ПДМ та СС;

контролювати проведення навчання льотного складу щодо виживання в умовах автономного існування;

організовувати навчання та практичні тренування керівного льотного складу з питань ПРЗ польотів;

брати участь в організації ПРЗ польотів та проведенні ПРР;

аналізувати якість організації ПРЗ польотів та проведення АРР (ПРР), узагальнювати та поширювати позитивний досвід організації ПРЗ, відпрацьовувати матеріали підбиття підсумків;

брати участь у складанні звітів-заявок на АР ПДМТ і СС, вести їх облік та перевіряти в авіаційних частинах наявність, зберігання, стан, строк служби та своєчасність їх оновлення, виконання регламентних робіт і законність використання;

удосконалювати особисту ПД та АРП, виконувати стрибки з парашутом за програмами та нормами, встановленими відповідними нормативними документами;

організовувати та проводити навчально-методичні збори з особовим складом ПР і ПДС, РПДГ щодо виживання, виконання стрибків з парашутом удень та вночі, у простих та складних метеорологічних умовах, щодо безпарашутного десантування;

сприяти розвитку парашутного спорту в авіаційних частинах.

2. Функціональні обов'язки посадових осіб суб'єктів державної авіації з пошуково-рятувального забезпечення польотів

1. Командир авіаційної частини відповідає за стан ПРЗ польотів в авіаційній частині та зобов'язаний:

безпосередньо організовувати ПРЗ польотів відповідно до вимог цих Правил;

організовувати проведення пошуку і рятування в РВ аеродрому;

виконувати функції координатора операції з АПР під час виникнення АП у РВ аеродрому;

контролювати натренованість льотного складу до дій у разі вимушеного покидання ПС, у застосуванні засобів рятування, виживання, наданні само- та взаємодопомоги;

удосконалювати навчально-методичну базу з питань ПРЗ польотів, підготовки АРК та НПРГ, ПД та АРП льотних екіпажів і персоналу РПДГ;

планувати ПРЗ польотів на кожну льотну зміну;

щомісяця контролювати (з оформленням звітної документації) готовність ПРСЗ до проведення ПРР, оснащеність їх АР ПДМ та СС;

не допускати порушень в організації ПРЗ польотів, при їх виявленні негайно припиняти польоти до усунення виявлених недоліків.

2. Заступник командира авіаційної частини відповідає за організацію ПРЗ польотів в авіаційній частині та зобов'язаний:

організовувати підготовку та контролювати готовність АРК, НПРГ, РПДГ і льотних екіпажів ПРПС до дій при проведенні АРР та ПРР;

перевіряти готовність ПРСЗ авіаційної частини до чергування;

організовувати комплексні тренування ПРСЗ, органів управління на аеродромі з ПРСЗ, що залучаються до проведення пошуку і рятування відповідно до планів взаємодії (угод);

контролювати подання заявок на ПРЗ польотів;

виконувати функції координатора операції з АПР під час виникнення АП у РВ аеродрому.

3. Заступник командира авіаційної частини з ІАС відповідає за підготовку льотного складу до експлуатації аварійно-рятувального обладнання ПС, а також за підготовку авіаційного персоналу команди технічної допомоги АРК, НПРГ до виконання робіт на авіаційній техніці під час проведення АРР (ПРР), організацію забезпечення підрозділів АРК та НПРГ необхідним АР ПДМ та СС.

Заступник командира авіаційної частини з ІАС зобов'язаний:

знати про наявність та технічний стан пошуково-рятувальної техніки, АРМ і СС на засобах аварійного покидання ПС, щомісяця контролювати їх технічний стан, законність експлуатації, готовність до використання;

планувати й організовувати роботу ІАС щодо своєчасного забезпечення регламентних робіт на АР ПДМ та СС (засобів рятування);

організовувати і контролювати виконання регламентних робіт на пошуково-рятувальному та парашутно-десантному обладнанні і спеціальному спорядженні, аварійних радіозасобах, групових плавзасобах, електрообладнанні, радіоелектронному обладнанні катапультних систем, висотному обладнанні і спорядженні, кисневих приладах, страхувальних парашутних приладах;

навчати авіаційний персонал АРК, НПРГ, РПДГ правилам роботи на авіаційній техніці під час проведення АРР (ПРР) (відкриттю аварійних люків фюзеляжів, роботі з озброєнням та катапультними кріслами тощо), вимогам заходів безпеки.

4. Заступник командира авіаційної частини з тилу відповідає за стан матеріально-технічного забезпечення ПРСЗ та зобов'язаний:

організовувати забезпечення необхідним АР ПДМ та СС ПС, АРК, НПРГ, РПДГ та бортові укладки ПРПС та своєчасне їх оновлення;

виділяти для НПРГ швидкохідний позашляховий транспортний засіб з достатнім запасом ПММ для проведення ПРР, але не менш як на 250 км пробігу;

забезпечити своєчасне постачання продовольчою і медичною групами НАЗ, а також АР ПДМ та СС;

забезпечити персонал льотних екіпажів, ПР і ПДС та РПДГ льотно-технічним майном (спеціальним спорядженням);

забезпечити харчуванням персонал екіпажів ПРПС, які залучаються до чергування з ПРЗ польотів та виконання ПРР (АРПР), відповідно до встановлених норм.

5. Начальник ПР і ПДС авіаційної частини відповідає за організацію ПРЗ польотів, ПД і АРП особового складу авіаційної частини та зобов'язаний:

організовувати навчання льотного складу та РПДГ щодо використання АР ПДМ та СС, дій в аварійних ситуаціях та після вимушеної посадки або приземлення (приводнення) з парашутом, надання само- та взаємодопомоги, а також виживання в умовах автономного існування;

проводити заняття і тренування з екіпажами ПРПС, РПДГ (пошуково-рятувальною групою, рятувальною групою), авіаційним персоналом НПРГ щодо дій при проведенні ПРР;

проводити з ГКрП та органами управління на аеродромі тренування з відпрацювання їх дій під час проведення ПРР (АРР);

удосконалювати підготовку льотного складу, спеціалістів ПР і ПДС, РПДГ, інструкторів ПДП та кандидатів в інструктори з ПДП у виконанні стрибків з парашутом вдень та вночі;

щомісяця організовувати тренування з льотним складом щодо вимушеного покидання ПС, використання аварійних радіо- та плавзасобів та один раз на рік проводити заліковий тренаж щодо вимушеного покидання ПС, використання аварійних засобів рятування, аварійних радіо- та плавзасобів;

не менше двох разів на рік проводити тренування з льотним складом, особовим складом ПР і ПДС, РПДГ щодо виживання в умовах автономного існування;

виконувати польоти у складі екіпажів ПС на виконання ПРР (АРПР) під час проведення тренувань, навчань тощо;

брати участь у проведенні ПРР;

надавати командирі авіаційної частини (відповідному керівнику) пропозиції щодо удосконалення навчально-методичної бази ПР і ПДС;

розробляти та вести документацію з ПРЗ польотів, ПД та АРП;

вести облік аварійно-рятувального і парашутно-десантного майна та спеціального спорядження в авіаційній частині (додаток 30), перевіряти наявність, зберігання, стан, строк служби та своєчасність його оновлення, виконання регламентних робіт та законність його використання;

розробляти пропозиції щодо вдосконалення ПРЗ польотів;

аналізувати стан ПРЗ польотів, ПД та АРП і готувати матеріали для доповіді командира авіаційної частини на підбитті підсумків;

удосконалювати особисту ПД та АРП і виконувати стрибки з парашутом;

розвивати парашутний спорт.

6. Начальник РПДГ (пошуково-рятувальної групи) підпорядковується командирі авіаційної частини, а з питань ПРЗ польотів - начальнику ПР і ПДС авіаційної частини та відповідає за постійну готовність РПДГ до дій з надання допомоги екіпажам ПС, що зазнають або зазнали лиха, за особисту підготовку та підготовку персоналу РПДГ, виховання і морально-психологічний стан персоналу РПДГ.

Начальник РПДГ (пошуково-рятувальної групи) зобов'язаний:

за вказівкою начальника ПР і ПДС авіаційної частини організовувати планові та позапланові чергування особового складу РПДГ як під час ПРЗ польотів, так і під час чергування у системі АПР;

готувати особовий склад РПДГ до проведення ПРР у різних клімато-географічних умовах;

навчати підпорядкований персонал застосуванню аварійних засобів рятування і підручних засобів для надання само- і взаємодопомоги при пораненнях, травмах, захворюваннях, а також виживанню в різних клімато-географічних умовах;

удосконалювати навчально-матеріальну базу та методику проведення занять із застосування АР ПДМ та СС;

контролювати виконання щорічної програми парашутно-десантної та спеціальної підготовки РПДГ;

постійно підвищувати свої професійні знання з пошуково-рятувальної і парашутно-десантної підготовки та навчати цьому підпорядкований персонал групи;

удосконалювати ПД та АРП, виконувати стрибки з парашутом у повному обсязі відповідно до встановлених програм;

виконувати польоти у складі екіпажу ПС на виконання ПРР (АРПР), під час проведення тренувань, навчань тощо;

здійснювати контроль за витрачанням, зберіганням і своєчасною заміною медикаментів і майна у спеціальних медичних укладках групи;

вести журнал обліку ПРР і подавати звітність про проведені групою ПРР;

брати участь у складанні звіту-заявки на необхідне для групи АР ПДМ та СС.

7. Начальник медичної служби авіаційної частини відповідає за якість медичного забезпечення польотів, стрибків з парашутом, ПРР та АРП та зобов'язаний:

розробляти план медичного забезпечення ПРР (на карті 1:100000) у районі відповідальності за пошук і рятування із зазначенням місць дислокації закладів охорони здоров'я, їх

спроможності до прийому постраждалих (із зазначенням їх профілю та кількості ліжок для розміщення постраждалих), шляхів евакуації, можливості використання різноманітних видів транспорту для евакуаційних робіт та каналів зв'язку;

планувати та організовувати спеціальну підготовку медичного персоналу щодо надання невідкладної медичної допомоги постраждалим екіпажам та пасажиром, евакуації їх в стаціонарні заклади охорони здоров'я;

планувати та проводити заняття з льотним складом, спеціалістами ПР і ПДС та РПДГ, авіаційним персоналом АРК, НПРГ щодо правил надання само- та взаємодопомоги постраждалим, виживання після вимушеного покидання ПС та приземлення (приводнення) в різних кліматичних та географічних умовах;

контролювати підготовку медичного персоналу, що залучається до чергування в складі ПРСЗ, перевіряти склад медичного спорядження лікаря (фельдшера) НПРГ, АРК і РПДГ;

організовувати взаємодію з військово-медичними та цивільними закладами охорони здоров'я з надання допомоги постраждалим;

перевіряти якісний стан медичної та продовольчої групи в НАЗ, БАЗ, медичних укладках ПРПС, НПРГ та РПДГ;

розробляти пропозиції щодо удосконалення медичного забезпечення проведення ПРР;

брати участь у проведенні ПРР, використовуючи сили та засоби медичного забезпечення, керувати евакуацією постраждалих до закладів охорони здоров'я для надання кваліфікованої медичної допомоги;

у період передпольотної підготовки звертати увагу на відповідність польотного екіпірування льотного складу кліматичним умовам району польотів і характеру польотного завдання.

8. Для ефективності ПРР начальник медичної служби зобов'язаний мати:

схему-кроки аеродрому (вертодрому);

схему руху по аеродрому людей та спеціальної техніки;

карту структури повітряного простору району аеродрому;

карту із зазначенням місць дислокації закладів охорони здоров'я, шляхів проїзду до них та порядок взаємодії;

схему розташування аварійних виходів на ПС і порядок їх відкривання;

інші документи та довідкові дані, необхідні для виконання ПРР.

9. Начальник КП (ПУ) авіаційної частини відповідає за організацію чергування оперативно-чергової зміни (далі - ОЧЗ) КП (ПУ) та взаємодії ПУ органів управління системи АПР у РВ аеродрому.

Начальник КП (ПУ) авіаційної частини зобов'язаний:

знати особливості РВ аеродрому, зони АПР, дислокацію ПРСЗ, порядок проведення ПРР;

брати участь у перевірях стану чергових сил і засобів в системі АПР;

організовувати і контролювати несення чергування ОЧЗ;

брати участь у складанні плану чергування ПРСЗ на наступну добу і контролювати їх готовність до проведення ПРР;

брати участь в організації ПРР і координувати дії ПРСЗ при їх проведенні;

при проведенні ПРР організовувати взаємодію ПУ органів управління системи АПР у РВ аеродрому;

навчати персонал ОЧЗ КП (ПУ) та ГКрП авіаційної частини організації АПР, координації та аналізувати якість проведених ПРР;

організовувати та забезпечувати роботу ОЧЗ КП (ПУ) та штабу операції з АПР під час виконання ПРР;

розробляти документи з ПРЗ польотів на КП (ПУ);

надавати пропозиції щодо вдосконалення ПРЗ польотів та АПР у РВ аеродрому.

10. На оперативного чергового органу управління на аеродромі покладається організація своєчасного оповіщення осіб, відповідальних за організацію та проведення ПРР під час виникнення АП та в інших випадках, що визначені інструкціями. Він зобов'язаний:

знати особливості району проведення ПРР, дислокацію, порядок залучення ПРСЗ і порядок проведення ПРР;

доводити до підрозділів відомості про чергові ПРСЗ, які забезпечують польоти, вести облік наявності і стану ПРСЗ;

здійснювати контроль за діями ПРСЗ та у разі необхідності за їх нарощуванням;

під час проведення ПРР організовувати взаємодію з підрозділами ДА та іншими ЦОВВ відповідно до плану взаємодії;

постійно інформувати відповідних керівників про результати пошуку і рятування та про заходи, що вживаються в процесі проведення ПРР;

брати участь у складанні плану чергування ПРСЗ на наступну добу і контролювати їх готовність до проведення ПРР;

аналізувати та контролювати рівень підготовки й натренованості екіпажів ПРПС та персоналу РПДГ і АРК до проведення ПРР;

аналізувати хід проведення ПРР;

розробляти пропозиції щодо вдосконалення ПРЗ польотів.

Перелік основних документів із пошуково-рятувального забезпечення польотів, що мають знаходитися в координаційному центрі пошуку і рятування, на командному пункті (пункті управління), наведено у додатку 31 до цих Правил.

Начальник Управління регулювання діяльності державної авіації України	М.Б. Кушнірук
	Додаток 1 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 13 розділу I)

ПЕРЕЛІК
основних документів з пошуково-рятувального забезпечення польотів
державної авіації

Основні документи	В органах управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України	В авіаційних частинах
1	2	3
Інструкція з організації чергування з пошуково-рятувального забезпечення польотів	+	+
Інструкція з виконання польотів у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика, полігона) (розділ “Пошуково-рятувальне забезпечення”)	-	+
Інструкція екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна*	-	+
Інструкція підрозділів аварійно-рятувальної команди	-	+
Інструкція наземної пошуково-рятувальної групи	-	+
Інструкція рятувальної парашутно-десантної групи	-	+
Графік виділення чергових пошуково-рятувальних сил і засобів	+	+
План заходів на випадок виникнення аварійних ситуацій з повітряним судном на аеродромі (злітно-посадковому майданчику) (Аварійний план)	-	+
Плани взаємодії між експлуатантом аеродрому (злітно-посадкового майданчика) та Головним управлінням (Управлінням) Державної служби України з надзвичайних ситуацій при проведенні авіаційного пошуку і рятування (з Головним управлінням (Управлінням) Державної служби України з надзвичайних ситуацій, адміністративні території яких входять до меж району відповідальності аеродрому за пошук і рятування)	-	+
План медичного забезпечення пошуково-рятувальних робіт	-	+
Довідка-доповідь щодо стану пошуково-рятувального забезпечення польотів з пояснювальною запискою	+	+
Пам’ятки розрахункам командного пункту (пункту управління), особам групи керівництва польотами з дій у разі отримання сигналу лиха	+	+

План професійної підготовки (заняття за навчальними групами)	-	+
План роботи начальника пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби	+	+
Графічний план району аеродрому (кроки) з координаційною сіткою	-	+
Журнал обліку підготовки льотних екіпажів пошуково-рятувальних повітряних суден, аварійно-рятувальної команди, наземної пошуково-рятувальної	-	+
групи, рятувальної парашутно-десантної групи до проведення пошуково-рятувальних робіт		
Накази командира (керівника)		
про організацію пошуково-рятувального забезпечення польотів	+	+
про призначення координаторів операції з авіаційного пошуку і рятування та допуск їх до виконання пошуково-рятувальних робіт	+	+
про призначення координаторів на місці проведення робіт та допуск їх до виконання пошуково-рятувальних (аварійно-рятувальних) робіт	-	+
про організацію чергування пошуково-рятувальних сил і засобів на аеродромі	-	+
про організацію чергування пошуково-рятувального повітряного судна (пошуково-рятувального вертольота) на аеродромі*	-	+
про призначення аварійно-рятувальної команди, допуск персоналу до виконання пошуково-рятувальних (аварійно-рятувальних) робіт та організацію її чергування	-	+
про призначення наземної пошуково-рятувальної групи, допуск персоналу до виконання пошуково-рятувальних (аварійно-рятувальних) робіт та організацію її чергування	-	+
про призначення рятувальної парашутно-десантної групи, допуск персоналу групи до виконання авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) та організацію її чергування	-	+
про призначення екіпажів пошуково-рятувального повітряного судна та допуск їх до виконання авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) *	-	+
Документи, які відпрацьовуються щомісяця		
графік перевірки чергових пошуково-рятувальних сил і засобів	-	+
матеріали для підбиття підсумків (розділ “Пошуково-рятувальне	+	+

забезпечення”)		
----------------	--	--

* Для авіаційних частин, що мають штатні рятувальні парашутно-десантні групи (пошуково-рятувальні підрозділи) та пошуково-рятувальні повітряні судна.

Примітка.	Цей перелік за рішеннями органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України може доповнюватися з урахуванням кліматичних, географічних та гідрометеорологічних умов виконання польотів, особливостей проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт), наявних типів повітряних суден та умов їх базування.
Додаток 2 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 18 глави 1 розділу II)	

ЗАСОБИ

для десантування рятувального спорядження і спеціальних вантажів

Засоби	Маса вантажу, що десантується, кг	Маса порожнього засобу, кг	Габаритні розміри, мм	Висота десантування, м	Швидкість польоту повітряного судна під час десантування, км/год	Наявність світломаяка
1	2	3	4	5	6	7
Вантажний контейнер ГК-30У*	32	4,3-5,5	460 x 490 x 310	Не більше 8000	500	Ні
Парашутно-десантні універсальні ремені ПДУР-47	120	23,5	-	1000	400	Так
Парашутно-десантна система ПДСБ-1	200-275	10	-	300-8000	400	Так
Контейнер авіаційний рятувальний великогабаритний КАСК-500	360-720	190	630 x 4300	300-1000	500	Так
Контейнер авіаційний рятувальний КАС-150	100	50	500 x 1700	200-500	500	Так
Контейнер авіаційний рятувальний КАС-90	65	30	450 x 1580	200-500	400	Так
Спусковий пристрій (типу СУР)**	100	5-10	-	15-35	-	Ні

Спусковий пристрій (типу PETZL)**	за характеристиками виробника
-----------------------------------	-------------------------------

* Десантується разом з рятувальником.

** Для безпарашутного десантування авіаційного рятувальника з вертольота.

Додаток 3
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 1 глави 3 розділу II)

ПЕРЕЛІК візуальних знаків та сигналів візуальної сигналізації

Додаток 4
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 3 розділу III)

АВАРІЙНІ ЗАСОБИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ

Тип засобу	Призначення	Робоча частота, МГц	Потужність передавача, Вт	Чутливість приймача, мкВ	Дальність двостороннього зв'язку, км	Режим роботи	Час безперервної роботи, год	Маса, кг
1	2	3	4	5	6	7	8	9
УКХ радіостанція індивідуального користування Р-855УМ	Для ведення радіотелефонного зв'язку членом екіпажу, який покинув повітряне судно під час аварії або вимушеної посадки, з пошуково-рятувальним повітряним судном і наведення його на місцезнаходження тих, що зазнали лиха, а також подачі сигналу лиха	121,5	0,15	25	25-30 на висоті польоту 1000 м	Радіотелефонний та радіомаяк	60 - у режимі "прийм-передача", 24 - у режимі "Маяк"	0,8 із джерелом живлення "Прибой-2С"
УКХ радіостанція індивідуального користування Р-855УМ	Для ведення радіотелефонного зв'язку членом екіпажу, який покинув повітряне судно під час аварії або вимушеної посадки, з пошуково-рятувальним повітряним судном і наведення його на місцезнаходження тих, що зазнали лиха, а також подачі сигналу лиха	121,5; 243	0,1	10	40-50	Радіотелефонний та радіомаяк	60 - у режимі "прийм-передача", 24 - у режимі "Маяк"	0,8 із джерелом живлення "Прибой-2С"

го користування Р-855А1	екіпажу, який покинув повітряне судно під час аварії або вимушеної посадки, з пошуково-рятувальним повітряним судном і наведення його на місцезнаходження тих, що зазнали лиха, а також подачі сигналу лиха						передача”, 24 - у режимі “Маяк”	живленн я “Прибой-2С”
КХ радіостанція групового користування типу Р861 (“Актинія”)	Для ведення радіотелефонного зв’язку	2,182; 4,182; 8,364; 12,546	4	3	800	Радіотелефонний, телефонний	48	16
УКХ автоматичний радіомаяк “Комар-2МП (М)”	Для забезпечення наведення пошуково-рятувального повітряного судна до місця приземлення (приводнення) льотчика, який покинув повітряне судно під час аварії	121,5	0,13	-	25 за приводом	Радіотелефонний та радіомаяк	24	1,5
Аварійний приводний передатчик ELT	Передача аварійного сигналу через систему КАСПАТ-САРСАТ та забезпечення наведення пошуково-рятувального повітряного судна до місця вимушеної посадки	406; 121,5; 243	5 - для 406; 01 - для 121,5 (243)	Залежно від типу ELT	Залежно від типу ELT	Залежно від типу ELT	24 - для 406, не менше 48 - для 121,5 та 243	Залежно від типу ELT

Додаток 5
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 3 розділу III)

АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНІ ПЛАВЗАСОБИ

Тип	Найменування	Призначення	Маса, кг	Кількість секцій (камер), шт.	Температура використання, °С	Наповнення, від балона, хв.	Прилади підйому	Комплектація
1	2	3	4	5	6	7	8	9

АСЖ-63П	Авіаційний рятувальний жилет	Індивідуальний, для підтримання людини на плаву	0,95	2	-15... +30	До 0,5	-	Жилет, вуглекислотний балон, аварійний пошуковий електровогонь
АСЖ-58	Авіаційний рятувальний жилет	Індивідуальний, для підтримання людини на плаву	2,0	2	-30... +50	До 0,5	Є	Жилет, вуглекислотний балон, аварійний пошуковий електровогонь АПЕ-65, сигнальне дзеркало, свисток, сигнальний барвник, підйомна стропа, карабін
АСП-74	Авіаційний рятувальний пояс	Індивідуальний, для підтримання людини на плаву	1,3	1,3	-30... +50	0,5	Є	Пояс, конверти з поплавками і вуглекислотними балонами, плечова лямка, м'яка петля
ПСН-1	Пліт рятувальний надувний	Індивідуальний, для підтримання людини на плаву	3,0	1	-30... +50	1-1,5	-	Пліт, вуглекислотний балон, міх ручний, плавучий якір, губка
МСК-5	Морський рятувальний комплект	Індивідуальне спорядження для льотного складу	10,5	1 камера на капюшоні і 2 поплавки на тілі	При температурі води 0оС не більше 12 год.	0,5	Є	Захисний шолом, киснева маска, захисний, водозахисний і тепло-вентиляційний комбінезони, теплозахисні панчохи, черевики, герморукавиці, укладки з поплавками АСП-74, сигнальний патрон ПСНД, ніж авіаційний, сигнальний барвник, є кишеня для радіостанції Р-855УМ
ВМСК-4	Висотний морський рятувальний комплект	Індивідуальне спорядження для льотного складу	11,9-13,8	2 поплавки АСП-74	При температурі води 0оС не більше 12 год.	0,5	Є	Гермошолом або захисний шолом, киснева маска, захисний, водозахисний і тепло-вентиляційний комбінезони, теплозахисні панчохи, черевики, герморукавиці, укладки з поплавками АСП-74, сигнальний патрон ПСНД, ніж авіаційний
ЛАС-5М-3	Човен авіаційний рятувальний	Груповий рятувальний засіб для	32	4	-30... +50	4-5	-	Човен, вуглекислотний балон, парус,

	5 місць	екіпажу, пасажирів						надставка для весла, черпак, плавучий якір, аварійний запас у мішку, кінець для з'єднання, міх ручний, аварійні пробки, аварійна радіостанція
ПСН- 6А, ПСН- 6АМ	Пліт рятувальний надувний на 6 місць	Груповий рятувальний засіб для екіпажу, пасажирів	86	2	-30... +66	2-3	-	Пліт із спорядженням, система газонаповнення, аварійний пошуковий електровогонь АПЕ- 65, плавучий якір, міх ручний, черпак для води, губка, аварійні пробки, контейнер з аварійним запасом, мішок зі спорядженням, кільце плавуче з ліном, аварійна радіостанція Р-861

Примітка.

Залежно від технічних характеристик пошуково-рятувального повітряного судна (повітряного судна) та особливості проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) можливе використання інших індивідуальних і групових плавзасобів, якщо вони сертифіковані до використання в авіаційній галузі та при проведенні авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Додаток 6
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 14 глави 2 розділу IV)

ПЕРЕЛІК матеріальних засобів для комплектування причепа технічної допомоги

Причіп технічної допомоги комплектується такими технічними засобами:

авіаційний пневмотканинний підйомник (АПТП) - 1 комплект;

повітряні балони зі стисненим повітрям тиском 150 атм. - 6 штук;

авіаційні буксирні троси для відповідного типу літаків - 1 комплект (за рішенням заступника командира авіаційної військової частини з озброєння може зберігатися в авіаційній ескадрильї);

лопати штикові - 10 штук;

лопати совкові - 10 штук;

ломи - 6 штук;

кувалди - 5 штук;

сокири - 3 штуки;

вогнегасники - 5 штук;
 мітли - 10 штук;
 щити дерев'яні - 10 штук;
 плити металеві - 20 штук.

Інше майно залежно від типу літальних апаратів визначається заступником командира авіаційної частини з озброєння (у Державній службі України з надзвичайних ситуацій - командиром спеціального авіаційного загону, у Державній прикордонній службі України - заступником командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби).

Комплектність причепа технічної допомоги може змінюватися залежно від типів повітряних суден за погодженням із заступником командира авіаційної частини з озброєння (у Державній службі України з надзвичайних ситуацій - із заступником командира спеціального авіаційного загону, у Державній прикордонній службі України - із заступником командира авіаційної частини з інженерно-авіаційної служби).

Додаток 7
 до Правил пошуково-рятувального
 забезпечення польотів
 державної авіації України
 (пункт 8 глави 3 розділу IV)

ПЕРЕЛІК аварійно-рятувального майна і спеціального спорядження наземної пошуково-рятувальної групи

Майно та спорядження	Одиниця виміру	Кількість
1	2	3
1. Радіостанції УКХ - діапазону: радіостанція авіаційного діапазону (100-150 мГц); радіостанція (146,0-174,0 мГц); Р-855УМ (А1,А2) (121,5 МГц)	комплект комплект комплект	1 1 1
2. 26-мм сигнальний пістолет СП-81, СПШ	штука	2
3. 26-мм сигнальні набії до сигнального пістолета (зеленого, червоного та білого вогню)	штука	30
4. Заряд вогневий сигнальний (ЗОС-1, ЗОС-2)	штука	40
5. Прапорці білого та червоного кольорів для позначення посадкового майданчика для вертольота (по 8 штук кожного кольору)	штука	16
6. Посадкова шашка типу ПШ	штука	6
7. Компас	штука	6

8. Ліхтар електричний з комплектом батарей	комплект	6
9. Топографічні карти місцевості масштабів 1:100 000 та 1:200 000 з палеткою візуального пошуку	комплект	2
10. Бінокль	штука	2
11. Рукавички термостійкі	пара	10
12. Бензинова пилка (дискова) для різання металу	комплект	1
13. Бензинова (ланцюгова) пилка по дереву	комплект	1
14. Сокира	штука	4
15. Лом	штука	2
16. Лопата штикова	штука	4
17. Багор	штука	2
18. Слюсарний інструмент: кувалда, зубило ковальське, молоток, пилка ручна з 10 полотнами	комплект	1
19. Вогнегасники порошкові ємністю 10 літрів	штука	не < 3
20. Мегафон з комплектом батарей	штука	1
21. Фотоапарат цифровий з комплектом батарей	комплект	1
22. Фал капроновий діаметром 12 мм	м	320
23. Чека запобіжна катапульта	комплект	1
24. Ноші санітарні, розкладні, жорсткі	штука	1
25. Намет на 10-15 осіб	комплект	1
26. Загальновійськовий сухий пайок	штука	30
27. Термос 36 л з питною водою	штука	1
28. Надувний човен (з двигуном) на 5-8 осіб	штука	110
29. Авіаційний рятувальний жилет (пояс)	комплект	10
30. Лижі (для гірських районів)	пара	102
31. Гасовий обігрівач з двостороннім гнотом, піч-буржуйка (у зимовий період)	комплект	2

32. Дизель-генератори (дизельні генератори) до 10 кВт з комплектом освітлювальних засобів	комплект	1
33. Система супутникового визначення координат типу "GARMIN"	комплект	1

Примітки:

1. Укладання медичного майна комплектів та сумок лікаря (фельдшера) наземної пошуково-рятувальної групи проводиться відповідно до вимог Правил медичного забезпечення польотів державної авіації України.
2. Цей перелік за рішеннями органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України може доповнюватися (змінюватися) з урахуванням кліматичних, географічних та гідрометеорологічних умов виконання пошуково-рятувальних робіт (аварійно-рятувальних робіт).

Додаток 8
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 34 глави 7 розділу IV)

НОРМАТИВИ

оцінки якості підготовки пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення пошуково-рятувальних робіт (аварійно-рятувальних робіт)

Оцінка за розділ складається з трьох оцінок за елементи, а загальна оцінка виводиться як середньоарифметичне значення оцінок за розділи.

Оцінка "відмінно"	-	якщо середній бал 4,6 і більше.
Оцінка "добре"	-	якщо середній бал 3,6-4,5.
Оцінка "задовільно"	-	якщо середній бал 2,6-3,5.
Оцінка "незадовільно"	-	якщо середній бал 2,5 і менше.

1. Організація проведення пошуково-рятувальних робіт

1.1. Час доповіді від моменту, коли сталося лихо

Оцінка	На командному пункті (пункті управління)	
	координаційного центру пошуку і рятування, хвилин	авіаційної частини, хвилин
Відмінно	5	3
Добре	7	5
Задовільно	9	7

Незадовільно	Більше 11	Більше 10
--------------	-----------	-----------

1.2. Час подання команди на виліт пошуково-рятувального повітряного судна (далі - ПРПС) (вихід наземної пошуково-рятувальної групи (далі - НПРГ)) від моменту, коли сталося лихо

Оцінка	з координаційного центру пошуку і рятування, хвилин	з командного пункту (пункту управління) авіаційної частини, хвилин
Відмінно	7	5
Добре	9	7
Задовільно	11	9
Незадовільно	Більше 12	Більше 11

1.3. Дії розрахунку пункту управління: грамотні, неграмотні.

Оцінюванню підлягають:

організація взаємодії;

перенацілювання екіпажів;

залучення наземних засобів;

десантування рятувальної парашутно-десантної групи;

інші дії відповідно до вимог Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України.

2. Проведення пошуково-рятувальних робіт

2.1. Час вильоту чергового ПРПС (виходу НПРГ) з моменту отримання команди (у хвиликах)

Оцінка	З готовності № 1		З готовності № 2		З готовності № 3
	вертольоти, НПРГ	літаки	вертольоти, НПРГ	літаки	вертольоти, літаки, НПРГ
1	2	3	4	5	6
Відмінно	8	10	10	20	45
Добре	9	12	15	25	55
Задовільно	10	15	20	30	60
Незадовільно	> 10	> 15	> 20	> 30	> 60

2.2. Час радіотехнічного пошуку з моменту зльоту (у хвиликах)

Оцінка	У разі віддаленості району лиха від місцезнаходження пошукових ПРПС		
	у районі аеродрому	поза межами району аеродрому	
	для всіх повітряних суден	для вертольотів	для літаків
Відмінно	30	60	40
Добре	35	70	45
Задовільно	40	75	50
Незадовільно	більше 40	більше 75	більше 50

2.3. Час візуального пошуку ПРПС з моменту зльоту, якщо відомий район лиха

Оцінка	У разі віддаленості району лиха від місцезнаходження пошукових ПРПС			
	до 50 км	до 100 км	до 150 км	до 200 км
Відмінно	до 35 хв.	до 50 хв.	до 65 хв.	до 80 хв.
Добре	до 40 хв.	до 55 хв.	до 70 хв.	до 85 хв.
Задовільно	до 45хв.	до 60 хв.	до 75 хв.	до 90 хв.
Незадовільно	більше 45 хв.	більше 60 хв.	більше 75 хв.	більше 90 хв.

У разі проведення візуального пошуку вночі, у горах, на пересіченій місцевості час пошуку збільшується у два рази.

У разі візуального пошуку на ділянці розміром більше ніж 20х20 км і в особливих випадках оцінка за час пошуку здійснюється старшим начальником.

До особливих випадків відносяться:

відсутність інформації про місце лиха;

неможливість проведення повітряного або наземного пошуку за метеорологічними та кліматогеографічними умовами;

віддаленість району лиха від місцезнаходження ПРСЗ більше, ніж їх тактичний радіус.

2.4. Час проведення евакуаційних робіт (надання практичної допомоги від моменту виявлення тих, хто зазнав лиха) з посадкою на майданчик - $T_{\text{п}}$

Оцінка	Вдень	Вночі
Відмінно	До 10 хв.	До 15 хв.
Добре	До 15 хв.	До 20 хв.
Задовільно	До 20 хв.	До 30 хв.

Незадовільно	Більше 20 хв.	Більше 30 хв.
--------------	---------------	---------------

Коефіцієнт важкості K_t , який ураховує збільшення часу проведення евакуаційних робіт у різних умовах обстановки:

у складних метеорологічних умовах	1,5;
у горах, у лісі, над водною поверхнею	1,5;
у разі наявності свіжого сніжного покриву	1,5;

у ході евакуації з посадкою на майданчик у разі свіжого сніжного покриву у лісі коефіцієнти важкості перемножуються;

під час евакуації декількох постраждалих вертольотом у режимі зависання нормативний час розраховується за формулою

$$T_{\text{ерп}} = T_{\text{ер}} \times (0,8 + 0,2 \times n) \times K_t,$$

де	$T_{\text{ер}}$	-	нормативний час у режимі зависання;
	$T_{\text{ерп}}$	-	нормативний час посадковим способом;
	n	-	кількість тих, кого рятують;
	K_t	-	загальний коефіцієнт важкості.

Наприклад:

Нормативний час для евакуації чотирьох постраждалих у режимі зависання над водною поверхнею вдень у складних метеорологічних умовах на оцінку “добре” буде не більше:

Час проведення евакуаційних робіт рахується з моменту виходу ПРПС на відмітку над тими, хто зазнав лиха, до моменту зльоту з ними на борту.

Під час проведення евакуаційних робіт силами НПРГ і в особливих випадках оцінка проведення евакуаційних робіт здійснюється старшим начальником.

До особливих випадків відносяться:

надання допомоги із залученням рятувальної парашутно-десантної групи;

десантування майна та спорядження;

евакуація з використанням підручних засобів, самотійно, з використанням декількох рятувальних засобів.

Додаток 9
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 4 глави 10 розділу IV)

ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ пошуково-рятувальних повітряних суден

Характеристики	Ан-26	Ми-8Т	Ми-8МТ	Бе-12ПС	Ми-14ПС	Ка-27ПС	Ан-30	Ан-32П	ЄС-145 "Єврокоптер"
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Максимальна швидкість польоту/пошуку, км/год	440/350	230/150	250/150	530/400	230/150	270/150	445/350	460/350	245
Висота польоту/пошуку, м	7300/6000	4000/1000	5200/1000	8000/6000	4000/500	3500/500	7300/6000	8100/6000	5 400/300
Запас пального, кг	5500	1420 в основних паливних баках, 2120 - з одним допоміжним, 2830 з двома допоміжними	1420 в основних паливних баках, 2120 - з одним допоміжним, 2860 - з двома, 4300 - з чотирма	10000	2700/3200	2600	5500	5500	685
Кількість особового складу, що дозволяється перевозити, осіб	По кількості місць для посадки, до 38	24 - без допоміжних паливних баків, 12 - з одним допоміжним, 3 - з двома	24 - без допоміжних паливних баків, 12 - з одним допоміжним, 8 - з двома	40	18 на сидіннях або 9 на ношах	12 на сидіннях або 4 на ношах	По кількості місць для посадки, до 18	По кількості місць для посадки, до 30	6 на сидіннях або 2 на ношах та 2 на сидіннях
Витрати пального, кг/год	900	650	850	1600	960	490	900	1200	264
Перевезення вантажу у кабіні та на зовнішній підвісці, кг	5500/ -	4000/2500	4000/3000	3000	1620/3000	1000/3000	не використовують	6500/ -	не використовують
Обмеження за умовами застосування рятувальних засобів	Швидкість під час десантування до 360 м/год, висота від 200 м	Величина хвиль під час евакуації з води не більше 3 балів	Величина хвиль під час евакуації з води не більше 3 балів	Швидкість під час десантування до 320 км/год, висота від 200 м	Величина хвиль під час евакуації з води не більше 5 балів	Величина хвиль під час евакуації з води не більше 5 балів	не використовують	Швидкість під час десантування до 355 км/год, висота від 40 м	Величина хвиль під час евакуації з води не більше 3 балів
Радіотехнічні засоби	АРК-УД та/або	АРК-УД та/або	АРК-УД	АРК-УД та/або АРК-У2,	АРК-УД, РЛС	АРК-УД, РЛС	відсутні	АРК-УД	відсутні

пошуку	АРК-У2	АРК-У2		РЛС					
Евакуаційна спроможність, осіб	20 на 4 ЛАС-5М-3	—	—	20 на 4 ЛАС-5М-3	72 на 12 ПСН-6А, 10 у режимі зависання	72 на 12 ПСН-6А, 10 у режимі зависання	не використовують	60 на 10 ПСН-6АК	не використовують
Евакуаційні засоби, рятувальне майно та спеціальне спорядження	4 КАС-150	ЛПГ-2 або ЛПГ-150, зовнішня підвіска вантажо-підйомністю 2500 кг, підйомне сидіння	ЛПГ-150 або ЛПГ-300, зовнішня підвіска вантажо-підйомністю 3000 кг, підйомне сидіння	2 КАС-150, 4 ЛАС-5М-3	евакуацій на косинка, зовнішня підвіска вантажо-підйомністю 3000 кг, м'який фал, 12 ПСН-6А	вертлюг з двома лямками, зовнішня підвіска вантажо-підйомністю 3000 кг, м'який фал, 12 ПСН-6А	не використовують	10 ПСМ-6А	бортова лебідка 270 кг, евакуаційна косинка, рятувальні ноші, комплект безпарашутного десантування

Додаток 10
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 6 глави 10 розділу IV)

ІНСТРУКЦІЯ

екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна на аеродромі _____ (структурна схема)

1. Загальні положення

Документи, відповідно до яких розроблено інструкцію.

Обов'язки екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна (далі - ПРПС).

Укомплектованість аварійно-рятувальним, парашутно-десантним майном, технікою та спеціальним спорядженням (далі - АР ПДМТ і СС) чергового ПРПС.

Порядок оповіщення та управління під час проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - АРПР) (пошуково-рятувальних робіт).

2. Організація чергування екіпажу ПРПС

Порядок призначення екіпажу ПРПС на чергування.

Порядок заступання екіпажу ПРПС на чергування, прийому авіаційної техніки, АР ПДМТ і СС тощо.

Порядок дій екіпажу ПРПС у разі заняття відповідних ступенів готовності, отримання сигналу про лихо.

Організація прийому їжі, підтримання порядку в місці розміщення чергового екіпажу ПРПС.

3. Особливості порядку дій екіпажу ПРПС під час проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт)

Кліматичні, географічні та гідрометеорологічні особливості району проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт).

Можливості пошуково-рятувальних сил і засобів з пошуку та рятування тих, хто зазнав лиха.

Способи пошуку та рятування тих, хто зазнав лиха.

Особливості проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт) у районі базування (на місцевості з однотипним ландшафтом, з ненасиченою аеродромною мережею, у лісистій місцевості, у горах, над водною поверхнею тощо).

Заходи безпеки під час проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт).

Нормативи оцінок проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт).

4. Порядок надання звіту про проведення АРПР (пошуково-рятувальних робіт).

Додаток 11
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 6 глави 10 розділу IV)

ВИМОГИ щодо обладнання приміщення для екіпажу чергового пошуково- рятувального повітряного судна та рятувальної парашутно-десантної групи

Приміщення для розміщення льотного екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна (далі - ПРПС) і членів рятувальної парашутно-десантної групи (далі - РПДГ) повинно бути розташоване поблизу командно-диспетчерського пункту (далі - КДП) (командного пункту, пункту управління) авіаційної частини, яка базується на аеродромі чергування, та місця стоянки чергового ПРПС.

Для розміщення особового складу, який несе цілодобове чергування з пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден, доцільно передбачити такі приміщення:

клас підготовки екіпажу чергового ПРПС та членів РПДГ;

спальне приміщення;

кімната відпочинку;

склад для зберігання аварійно-рятувального, парашутно-десантного майна, техніки та спеціального спорядження.

У класі підготовки екіпажу чергового ПРПС та РПДГ повинні бути:

телефонний та гучномовний зв'язок з КДП (КП, ПУ) аеродрому;

світлова та звукова сигналізація для приведення екіпажу в готовність № 1 та підйому його в повітря;

опис документів;

інструкція екіпажу чергового ПРПС;

опис обладнання, інвентарю і майна; інструкція з протипожежної безпеки;

планшет дислокації пошуково-рятувальних сил і засобів;

таблиця фактичних метеорологічних умов (електронне табло);

схема зв'язку, управління та взаємодії під час проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - АРПР) (пошуково-рятувальних робіт);

таблиця міжнародних знаків, які застосовуються під час пошуку і рятування;

таблиці найвигідніших висот польоту при радіотехнічному і візуальному пошуку, а також дальностей візуального виявлення людей, ПС на місцевості;

плакати "Організація ПРЗ польотів авіації";

плакати "Місця відкриття аварійних люків, фюзеляжу, ліхтарів ПС та порядок вилучення екіпажу та пасажирів";

планшет "Заходи безпеки під час проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт)";

наглядна агітація.

У спеціально відведеному місці повинна зберігатися необхідна затверджена документація:

Правила пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України;

інструкція екіпажам літаків і вертольотів, які залучаються до пошуково-рятувального забезпечення польотів авіації;

керівництво з льотної експлуатації цього типу повітряного судна;

інструкція з виконання польотів у районі аеродрому;

основні правила польотів у повітряному просторі України;

карти масштабу 1:200 000 (1:500 000), палетки із сіткою візуального пошуку до них;

польотна документація;

книга приймання та здавання чергування, документації та майна;

інші необхідні документи за рішенням командира авіаційної частини.

Спальні приміщення обладнуються залежно від конкретних умов дислокації і повинні забезпечувати високий ступінь готовності і нормальний відпочинок особового складу.

Харчування особового складу, задіяного на чергування з ПРЗ польотів у готовності № 1,2, повинно бути організоване на аеродромі, у приміщенні чергового екіпажу або в іншому місці, яке визначається командиром авіаційної частини та забезпечує отримання команди на виліт і зліт в установлені терміни.

У кімнаті відпочинку необхідно мати: м'які меблі, телевізор, радіоточку, настільні ігри, періодичну пресу тощо.

Розміщення приміщень та їх обладнання повинні забезпечувати виконання завдань з пошуково-рятувального забезпечення польотів авіації у встановлені терміни.

Приміщення для льотного екіпажу чергового ПРПС та РПДГ забезпечується первинними засобами пожежогасіння згідно з нормами, визначеними у нормативно-правових актах з пожежної безпеки.

Додаток 12
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України

ПЕРЕЛІК
аварійно-рятувального та парашутно-десантного майна, техніки і
спеціального спорядження чергового пошуково-рятувального
повітряного судна

Майно та спорядження	Одиниця виміру	Кількість
1	2	3
1. Льотно-технічне обмундирування: шлемофон шкіряний (захисний шолом льотчика), костюми льотного (технічного) складу літній та демісезонний, черевики польотні, шкарпетки напіввовняні, рукавички термостійкі	комплект	2
2. Покривало рятувальне ізотермічне	комплект	10
3. Намет на 2-4 особи	комплект	4
4. Загальновійський сухий пайок	комплект	10
5. Казанок комбінований	комплект	2
6. Сигнальні набої (типу ПСНД-30), факели тощо	штука	10
7. Сигнальний барвник (типу “уранін”)	упаковка	4
8. Лопата саперна мала	штука	2
9. Ліхтар електричний з двома комплектами батарей	комплект	2
10. Човен типу ЛАС-5М-3 або пліт типу ПСН-6А	комплект	1
11. Жилет (пояс) рятувальний	комплект	2
12. Компас	штука	2
13. Накідка медична НМ-1	штука	2
14. Ноші санітарні, розкладні, жорсткі	комплект	3
15. Мегафон з комплектом батарей	комплект	1
16. Термос не менше 10 літрів з питною водою	штука	1
17. Вогнегасники	літри	не < 10
18. Сокира	штука	2

19. Пилка ручна по дереву	штука	1
20. Пилка ручна по металу та 10 запасних полотен	штука	1
21. Лопата штикова	штука	1
22. Примус малогабаритний з пальним в герметичній упаковці	комплект	1
23. Бінокль	штука	1
24. Спусковий пристрій у комплекті з мотузкою, підвісною системою, карабінами тощо	комплект	2
25. Бензинова пилка для різання металу	комплект	1
26. Бензинова пилка (ланцюгова) по дереву	комплект	1
27. Підйомні засоби (корзина, пояс, кошик, косинка тощо)	комплект	1
28. Система супутникового визначення координат типу GPS	комплект	1
29. Чека запобіжна катапультна	комплект	1

Примітки:

- Рятувальне майно та спеціальне спорядження, що вказані в пунктах 1-13, складаються в контейнери типу КАС-150 (КАС-90) тощо та перед заступанням на чергування завантажуються у пошуково-рятувальне повітряне судно (далі - ПРПС). Майно (крім плавзасобів) пакується в герметичні мішки (пакети).
- Майно та спеціальне спорядження, що вказані в пунктах 14-29, завантажуються тільки у вертольоти.
- Човен типу ЛАС-5М-3 або пліт типу ПСН-6А та рятувальні жилети (пояси) розконсервовуються та завантажуються в передбачену для них упаковку підготовленими до застосування.
- На зовнішній поверхні мішків (контейнерів) кріпиться (наноситься) опис майна та виконується маркування у вигляді кольорових кільцевих смуг, які позначають вміст комплекту:
червона - медикаменти та засоби застосування медичної допомоги;
синя - вода та продовольче майно;
жовта - обмундирування, спальні мішки, намет;
чорна - радіостанції, сигнальні засоби тощо.
- На ПРПС, що здійснюють чергування на приморських напрямках та мають обладнання для скидання бомб, повинно бути по два буї для позначення місця затоплення і/або по дві ОМАБ (ОМАБ-25-8Н; ОМАБ-25-12Д) для забезпечення заходу на посадку ПРПС.
- Вертольоти, направлені для виконання робіт у разі аварій та катастроф у національній економіці, стихійних та екологічних лих, перед вильотом на завдання укомплектовуються майном та спорядженням, вказаним згідно з переліком, у повному обсязі.
- Цей перелік за рішеннями органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України може доповнюватися (змінюватися) з урахуванням кліматичних, географічних та гідрометеорологічних умов виконання польотів на проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт).

Додаток 13
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів

ПОСВІДЧЕННЯ
на право виконання польотів для проведення пошуково-рятувальних
робіт

Додаток 14
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 10 глави 10 розділу IV)

ПЕРЕЛІК
аварійно-рятувального та парашутно-десантного майна, техніки і
спеціального спорядження рятувальної парашутно-десантної групи

Майно та спорядження	Одиниця виміру	Кількість на одного члена групи
1	2	3
1. Льотне обмундирування: захисний шолом льотчика (шоломофон зимовий або літній), костюм літній льотний (технічний), куртка демісезонна, штани демісезонні, черевики польотні або польотні полегшені, рукавички термостійкі або комбінезон рятувальника	комплект	1
2. Парашутна система тренувальна (спеціальна)	комплект	1
3. Запасна парашутна система	штука	1
4. Парашутний страхуючий прилад	штука	1
5. Висотомір парашутний	штука	1
6. Шолом захисний	штука	1
7. Ніж строповий (стропоріз)	штука	1
8. Сигнальні набой типу ПСНД-30	комплект	1
9. Ліхтар електричний з комплектом батарей (на голову)	штука	2
10. Компас	штука	1
11. Сірники вітростійкі у герметичній упаковці	упаковка	1

12. Сокира в чохлі	комплект	1
13. Ніж-пилка	штука	1
14. Комплект легководолазного спорядження (гідрокостюм рятувальний, ласти, маска, трубка, ніж)	комплект	1
15. Рукавиці термостійкі	пара	1
16. Фляга в чохлі (з питною водою)	штука	1
17. Медичний комплект РПДГ	комплект	1
18. Посадкові шашки типу ПШ	штука	2
19. УКХ радіостанція типу "VERTEX"	штука	2
20. Система супутникового визначення координат типу "GARMIN"	комплект	2

Примітки:

1. Предмети льотно-технічного майна та спорядження для особового складу рятувальної парашутно-десантної групи (далі - РПДГ) видаються начальнику пошуково-рятувальної і парашутно-десантної служби авіаційної частини (на штатну кількість персоналу РПДГ) та використовуються персоналом РПДГ під час проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - АРПР) (пошуково-рятувальних робіт (далі - ПРР)), проведення тренувань та виконання стрибків з парашутом.
2. Укладання медичного майна комплектів та сумок лікаря (фельдшера) РПДГ проводиться відповідно до вимог Правил медичного забезпечення польотів державної авіації України.
3. Цей перелік за рішеннями органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України може доповнюватися (змінюватися) з урахуванням кліматичних, географічних та гідрометеорологічних умов виконання польотів на проведення АРПР (ПРР).

Додаток 15
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 17 глави 10 розділу IV)

ХАРАКТЕРИСТИКИ

ступенів готовності та строки чергування чергових сил і засобів

Готовність № 3 - пошуково-рятувальне повітряне судно (далі - ПРПС), автомобілі та інші пошуково-рятувальні засоби підготовлені до використання і перебувають у визначених місцях.

Льотний, технічний склад, рятувальна парашутно-десантна група (далі - РПДГ) та наземна пошуково-рятувальна група (далі - НПРГ) перебувають на заняттях, роботах чи на відпочинку.

Виліт ПРПС, а також вихід НПРГ - не пізніше ніж через 1 годину 30 хвилин після подання команди.

Готовність № 2 - ПРПС готові до вильоту, аварійно-рятувальне майно перебуває на борту та готове до використання. Льотний екіпаж, технічний склад та персонал РПДГ перебувають у спеціально визначеному місці поблизу ПРПС.

Екіпажі отримали вказівки щодо організації вильоту і способу пошуку. Завдання з пошуку уточнюються перед вильотом, а за потреби - у польоті.

Особовий склад НПРГ перебуває у визначених місцях, майно та спорядження НПРГ завантажені на транспортний засіб і підготовлені до використання.

Виліт вертольотів і вихід НПРГ - не пізніше ніж через 20 хвилин, а виліт літаків - через 30 хвилин після подання команди.

Готовність № 1 - ПРПС готові до негайного вильоту, наземні джерела електроживлення підключено, аварійно-рятувальне майно перебуває на борту ПРПС і підготовлено до негайного використання. Льотний екіпаж та персонал РПДГ - у ПРПС на робочих місцях, а технічний склад - поблизу ПРПС.

Завдання екіпажам визначені, а в разі потреби уточнюються в польоті, командири екіпажів ПРПС перебувають на радіозв'язку з пунктом управління польотами.

НПРГ перебуває в готовності до негайного виходу для виконання завдання.

Виліт вертольотів і вихід НПРГ - не пізніше ніж через 10 хвилин, а виліт літаків - через 15 хвилин після подання команди.

Строк чергування екіпажів ПРПС:

у готовності № 1 - не більше 2 годин (якщо температура повітря нижче мінус 10 °С - не більше 1 години);

у готовності № 2 - не більше 2 діб (при чергуванні у готовності № 2 на період польотів з переходом надалі у готовність № 3 - не більше 7 діб);

у готовності № 3 - не більше 15 діб.

Чергові ПРПС та їх екіпажі, які знаходяться на чергуванні у готовності № 3, дозволяється залучати для виконання завдань, пов'язаних із ліквідацією надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, термінових санітарних завдань, удосконалення підготовки пошуково-рятувальних сил (тренування льотних екіпажів, РПДГ та виконання стрибків з парашутом у районі аеродрому), а також для виконання польотів за планами льотної підготовки за умови дотримання встановлених термінів вильоту на пошук.

За письмовим дозволом органів управління авіації центральних органів виконавчої влади та Збройних Сил України екіпаж чергового ПРПС, який чергує у готовності № 2, може переводиться в готовність № 3 на час виконання польоту (польотів) згідно з плановою таблицею польотів з переведенням надалі в готовність № 2.

Запит на зміни ступенів готовності екіпажу чергового ПРПС надається командиром авіаційної частини, де здійснюється чергування ПРПС, у встановленому порядку по технічних засобах зв'язку.

Залучати чергові ПРПС та їх екіпажі, які знаходяться на чергуванні в готовності № 1, 2, засоби з ПРЗ польотів, персонал забезпечення чергування до виконання завдань, не пов'язаних із забезпеченням чергування, забороняється.

Зміна чергових ПРПС та їх екіпажів здійснюється з урахуванням початку їх чергування через 1 годину після сходу сонця (на аеродромах чергування з протиповітряної оборони) і закінчення денного чергування за 30 хвилин до заходу сонця (за рівнем підготовки льотного складу до виконання пошуково-рятувальних робіт).

На аеродромах, де чергування з протиповітряної оборони не здійснюється, зміна чергових ПРПС та їх екіпажів проводиться з урахуванням початку їх чергування о 9.00 (за київським часом) і закінчення денного чергування за 30 хвилин до заходу сонця (за рівнем підготовки льотного складу до виконання пошуково-рятувальних робіт).

Про зміну чергових сил та засобів надається доповідь відповідному командирі авіаційної частини та оперативному черговому координаційного центру пошуку і рятування.

Додаток 16
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 10 глави 11 розділу IV)

ПОРЯДОК передачі повідомлення про “Лихо”

Радіотелефоном	Радіотелеграфом
У ПЕРШУ ЧЕРГУ	
Сигнал лиха, що передається бортовою станцією та приймається станцією авіаційного електрозв'язку, складається з фрази англійською мовою “МЕЙДЕЙ” (“MAYDAY”).	“SOS” ...---...3 рази Слово “ДЕ” - ... 1 раз; при міжнародних польотах - “THIS IS” (“ЗІС ІЗ”). Позивний екіпажу ПС, який зазнає або зазнав лиха, - 3 рази
На початку кожного наступного повідомлення під час аварійного радіотелефонного зв'язку дозволяється використовувати радіотелефонний сигнал лиха.	Координати місця лиха - 3 рази
Сигнал лиха з ПС включає максимальне число елементів, що вимовляються чітко і при змозі у такому порядку: назва станції, для якої адресується повідомлення (якщо є час і враховуючи обставини); пізнавальний індекс ПС; характер лиха; наміри особи, яка керує ПС; фактичне місцезнаходження, ешелон (абсолютна висота) і курс ПС	
Радіотелефоном	Радіотелеграфом
Наприклад: “Зазнаю лиха, зазнаю лиха, зазнаю лиха, Я, 93114, 93114, 93114, 72°північної широти, 56° східної довготи, 72° північної широти, 56° східної довготи, 72° північної широти, 56° східної довготи”	
ЯКЩО ДОЗВОЛЯЄ ОБСТАНОВКА	
Курс польоту.	Курс польоту.
Швидкість польоту.	Швидкість польоту.
Висота польоту.	Висота польоту.

Характер лиха та необхідна допомога.	Характер лиха та необхідна допомога.
Рішення командира екіпажу та інші відомості, які будуть впливати на пошук та рятування.	Рішення командира екіпажу та інші відомості, які будуть впливати на пошук та рятування.
Час київський (за Гринвічем у разі виконання міжнародних польотів)	Час київський (за Гринвічем у разі виконання міжнародних польотів)
Наприклад: "Курс 35°, швидкість 500, висота 3000. Відмова правого двигуна. Виконую посадку на майданчик. Час 14.48 ." (передається двічі)	

Одночасно із передачею сигналу "SOS" або "Лихо" включаються сигнал "Лихо" на апаратурі розпізнавання і сигнал "Аварія" на відповідачі органів обслуговування повітряного руху/управління повітряним рухом.

У разі виконання польотів за межами України встановлюється код 7700 ("Лихо") на відповідачі обслуговування повітряного руху/управління повітряним рухом.

Додаток 17 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 4 глави 1 розділу V)	

УМОВИ визначення аварійних стадій

Відповідні аварійні стадії встановлюються органом управління повітряним рухом (обслуговування повітряного руху) (далі - УПР/ОПР) або Головним авіаційним координаційним центром пошуку і рятування (далі - ГАКЦПР) за таких умов:

стадія "НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ" (INCERFA) оголошується, коли:

не було жодного донесення з борту повітряного судна (далі - ПС) упродовж 30 хвилин з часу, коли мало бути отримане останнє донесення, чи з часу першої невдалої спроби встановити зв'язок з таким ПС;

ПС не прибуло упродовж 30 хвилин після закінчення розрахункового часу прибуття або останнього повідомлення, за винятком тих випадків, коли немає жодного сумніву щодо безпеки ПС й осіб, які перебувають на його борту;

стадія "ТРИВОГА" (ALERFA) оголошується, коли:

після стадії «НЕВИЗНАЧЕНІСТЬ» наступні спроби встановити зв'язок з ПС чи наведення довідок про нього з інших джерел не дали жодних нових відомостей про це ПС;

ПС, якому було надано дозвіл на посадку, не здійснило її упродовж 5 хвилин після закінчення розрахункового часу посадки, і з цим ПС не вдалося встановити зв'язок;

отримано інформацію про те, що експлуатаційна ефективність ПС знизилась, але не настільки, щоб стала ймовірною потреба вимушеної посадки, за винятком тих випадків, коли є дані, які знімають побоювання щодо безпеки ПС та осіб, що перебувають на його борту;

стало відомо (або є припущення), що ПС стало об'єктом незаконного втручання;

стадія "ЛИХО" (DETRESFA) оголошується, коли:

після стадії "ТРИВОГА" подальші спроби встановити зв'язок з ПС були невдалими і всі зусилля щодо більш широкого наведення довідок указують на ймовірність того, що це ПС зазнало лиха;

вважається, що запас палива на борту ПС є недостатнім для того, щоб це ПС досягло місця, придатного для безпечної посадки;

отримано інформацію про те, що експлуатаційна ефективність ПС знизилася до такого ступеня, що стала ймовірною потреба вимушеної посадки;

отримано інформацію або є достатні підстави вважати, що ПС має намір здійснити або здійснило вимушену посадку, за винятком тих випадків, коли є достатня упевненість у тому, що ПС та особам, які перебувають на його борту, не загрожує безпосередня небезпека і вони не потребують негайної допомоги.

Додаток 18
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 4 глави 1 розділу V)

ПЕРВИННЕ ПОВІДОМЛЕННЯ про аварійний стан повітряного судна

Додаток 19
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 3 глави 2 розділу V)

ЗРАЗОК

ПЛАН

заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з повітряним судном на аеродромі (злітно-посадковому майданчику, полігоні)

1. Титульний аркуш.
2. Аркуш погодження.
3. Зміст.
4. Скорочення.
5. Загальні положення (призначення плану, сфера застосування, правова основа, відповідальність посадових осіб за організацію пошуково-рятувального забезпечення польотів (далі - ПРЗП)).
6. Характеристика аеродрому (розташування, географічні координати, кроки, пожежне водопостачання, порядок руху по аеродрому та місця в'їзду).
7. Район відповідальності аеродрому за пошук і рятування (межі району, географічні та кліматичні особливості, важкодоступна місцевість).
8. Класифікація надзвичайних ситуацій, пов'язаних з авіаційною подією (за рівнем, види надзвичайних ситуацій та їх характеристика, коди надзвичайних ситуацій та їх назви).
9. Організація оповіщення (сигнали оповіщення та порядок їх оголошення, технічні засоби оповіщення, порядок оповіщення, дії посадових осіб під час оповіщення).
10. Пошуково-рятувальні сили і засоби (далі - ПРСЗ).

10.1. Аварійно-рятувальна команда (далі - АРК) (призначення, склад, укомплектованість технікою та персоналом, основні технічні характеристики техніки, обладнання та оснащення, ступінь готовності, порядок збору за сигналами).

10.2. Наземна пошуково-рятувальна команда (далі - НПРГ) аеродрому (призначення, склад, укомплектованість технікою та персоналом, основні технічні характеристики техніки, обладнання та оснащення, ступені готовності, порядок збору за сигналами).

10.3. Пошуково-рятувальне повітряне судно (далі - ПРПС) аеродрому (призначення, укомплектованість рятувальниками, спеціальним майном і спорядженням, основні характеристики щодо пошуку і рятування, ступені готовності, порядок приведення у готовність до дій).

10.4. Рятувальна парашутно-десантна група (далі - РПДГ) (призначення, склад, укомплектованість спеціальним майном і спорядженням, порядок приведення у готовність до дій).

10.5. Сили і засоби єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, єдиної державної системи цивільного захисту, національної системи пошуку і рятування на морі, що можуть залучатися у разі необхідності (склад, відомча приналежність, дислокація, ступені готовності до дій, зв'язок).

11. Організація управління.

11.1. Пункти управління на аеродромі та взаємодіючих органів управління (відомча приналежність, дислокація, зв'язок).

11.2. Організація зв'язку (схеми зв'язку, засоби зв'язку, порядок ведення радіозв'язку в аварійних ситуаціях, документація, що знаходиться на пунктах управління, розрахунок персоналу пунктів управління).

11.3. Координатор операції з авіаційного пошуку і рятування (далі - АПР) на аеродромі.

11.4. Штаб операції з АПР (призначення, склад, організація роботи).

12. Організація взаємодії (мета, завдання, організація і здійснення взаємодії).

13. Обов'язки посадових осіб під час організації та проведення операцій з АПР.

14. Функції органу управління повітряним рухом (далі - УПР) на аеродромі в аварійних ситуаціях. Управління повітряним рухом ПРПС.

15. Функції експлуатантів, що базуються на аеродромі при виникненні аварійної ситуації.

16. Проведення операцій з АПР.

16.1. Дії органів управління та ПРСЗ під час загрози виникнення авіаційної події (далі - АП).

16.2. Дії органів управління та ПРСЗ у разі виникнення АП на аеродромі.

16.3. Дії органів управління ПРСЗ у разі виникнення АП за межами аеродрому, коли місце події відоме.

16.4. Дії органів управління та ПРСЗ у разі виникнення АП за межами аеродрому, коли місце події не відоме.

16.5. Процедури проведення пошуку і рятування у важкодоступній місцевості (горах, лісах, болотах тощо).

16.6. Оточення місця АП, маркування та порядок допуску.

16.7. Порядок залучення додаткових сил і засобів, організація зустрічі та супроводження взаємодіючих сил і засобів.

- 16.8. Надання медичної допомоги постраждалим внаслідок АП.
- 16.9. Дії щодо загиблих внаслідок АП.
- 16.10. Евакуація повітряного судна, що втратило спроможність самостійно рухатися на території аеродрому.
- 16.11. Організація документування операції з АПР.
17. Підготовка органів управління та ПРСЗ до дій за призначенням.
18. Додатки.
- 18.1. Графічний план аеродрому.
- 18.2. Карта з позначеними: районом відповідальності за пошук і рятування, адміністративним поділом до району включно, підрайонами пошуку і рятування у даному регіоні, місцями розташування чергових авіаційних, наземних сил і засобів, портами (причалами), органами управління системи АПР, у тому числі УПР/ОПР, зони дії наземних радіотехнічних засобів (далі - РТЗ) тощо.
- 18.3. Схема зв'язку та управління під час проведення операцій з АПР.
- 18.4. Схема оповіщення.
- 18.5. Табелі оснащення ПРСЗ аеродрому.
- 18.6. Форми повідомлень та звітів.
- 18.7. Формалізовані плани пошуку і рятування.
- 18.8. Розташування командного пункту (далі - КП) (пункту управління), органів ОПР/УПР, зони дії наземних РТЗ.
- 18.9. Дислокація медичних закладів для евакуації тих, хто зазнав лиха.
- 18.10. Алгоритми дій посадових осіб КП (пункту управління) у разі отримання сигналу "Лихо".

	Додаток 20 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 3 глави 2 розділу V)
--	--

ПЛАН

взаємодії між експлуатантом аеродрому (злітно-посадкового майданчика) та Головним управлінням (управлінням) Державної служби України з надзвичайних ситуацій (державним морським рятувально-координаційним центром (морським рятувально-координаційним підцентром)) при проведенні авіаційного пошуку і рятування

1. Загальні положення
2. Організація взаємодії:
 - 1) завдання взаємодії;
 - 2) межі районів (підрайонів, зон) відповідальності за пошук і рятування;

3) функції взаємодіючих органів управління та сил при організації та проведенні авіаційного пошуку і рятування (далі - АПР);

4) організація чергування пошуково-рятувальних сил і засобів (далі - ПРСЗ) та органів управління ними;

5) порядок оповіщення про повітряні судна (далі - ПС), що зазнають або зазнали лиха;

6) порядок залучення ПРСЗ до проведення пошуку і рятування;

7) організація управління та зв'язку.

3. Порядок взаємодії:

1) при повсякденній діяльності;

2) при виникненні аварійної ситуації з ПС на аеродромі;

3) при виникненні АП за межами аеродрому, якщо місце події відоме;

4) при виникненні АП за межами аеродрому, якщо місце події невідоме.

4. Додатки:

1) карта з позначеними: районами відповідальності за пошук і рятування, місцями розташування ПРСЗ, органами управління, аеродромною мережею тощо;

2) довідкові дані про взаємодіючі органи управління;

3) ПРСЗ, місця дислокації, час готовності до виходу (вильоту), належність та зв'язок;

4) схема оповіщення про ПС, що зазнають або зазнали лиха;

5) форми повідомлення та донесень;

6) формалізовані плани пошуку і рятування;

7) порядок надання звітів про проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт) та їх форми.

Додаток 21 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 1 глави 5 розділу V)
--

ФОРМАЛІЗОВАНИЙ ПЛАН ПОШУКУ

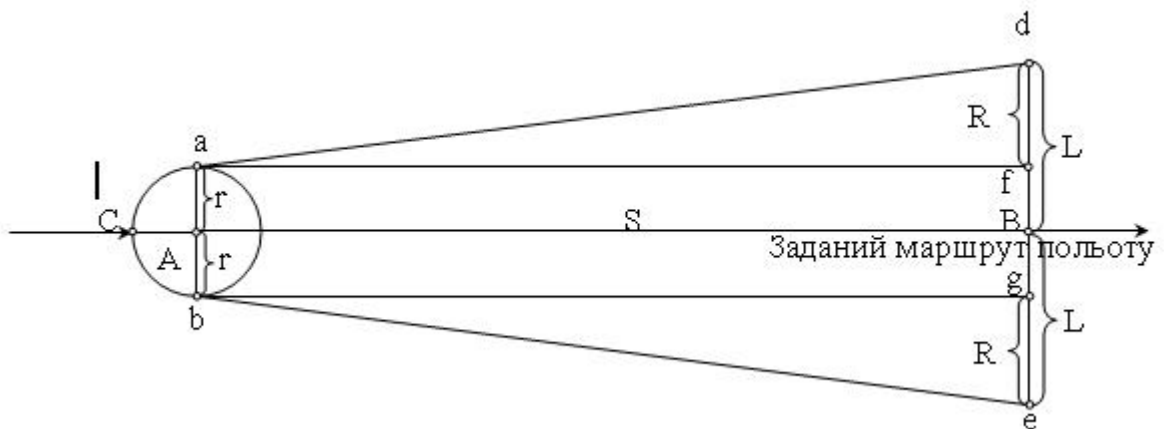
Додаток 22 до Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України (пункт 5 глави 5 розділу V)
--

ПОРЯДОК проведення пошуку тих, хто зазнав лиха

1. Порядок визначення району пошуку екіпажів повітряних суден (далі - ПС), які зазнали лиха

У загальному вигляді, коли відсутня додаткова інформація, район пошуку може бути визначений таким чином (мал. 1):

на робочій карті масштабом 1:200 000 наноситься відрізок (AB) заданого маршруту польоту ПС, що зазнало лиха, від крайньої контрольної точки, під час прольоту якої з ПС був зв'язок (точка А), до точки, куди ПС не прибуло чи у якій з ним було втрачено зв'язок (точка В);



Мал. 1. Визначення району пошуку

уздовж відрізка маршруту (AB) у масштабі карти наноситься смуга завширшки $\pm r$, рівна значенню помилки визначення місця ПС під час прольоту точки А (відрізок a, f, g, b);

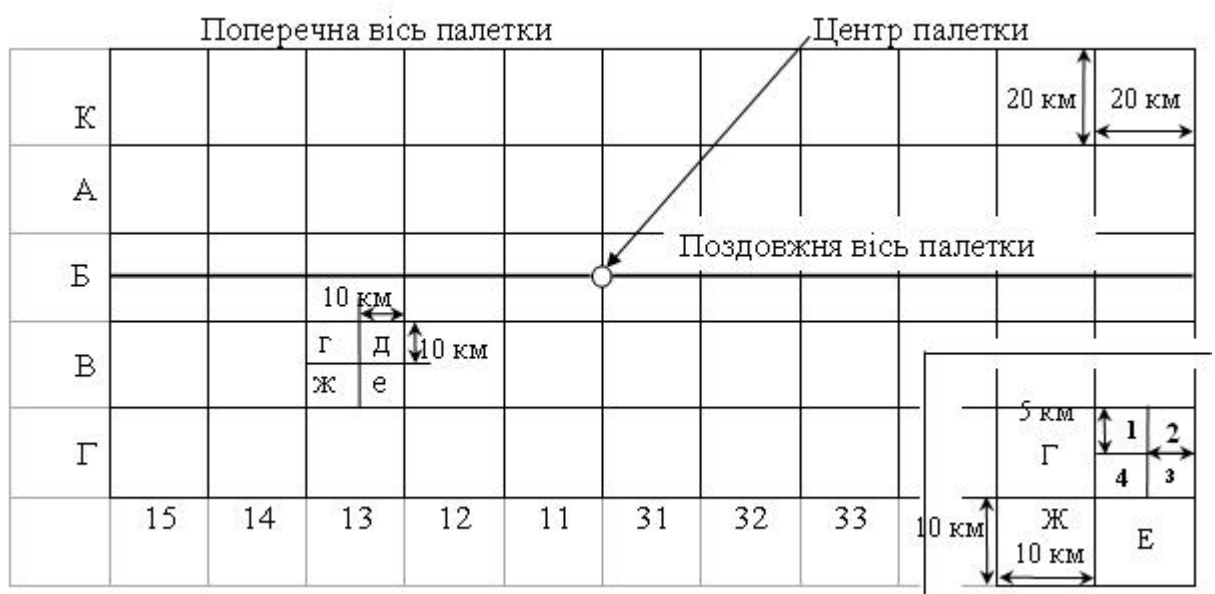
з відмітки В перпендикулярно до лінії маршруту прокладаються відрізки Ве та Вd, рівні максимальному боковому відхиленню L ПС за час проходження відрізка S.

Фігура (a, d, e, b, c), отримана на карті, і буде районом найбільш вірогідного місцезнаходження ПС, що зазнало лиха.

2. Порядок розбивки району пошуку на квадрати

Під час візуального обстеження район пошуку розбивається на квадрати розміром 20 x 20 км відповідно до палетки із сіткою візуального пошуку (мал. 2).

Поперечна вісь палетки Центр палетки



Мал.2. Палетка із сіткою візуального пошуку

За необхідності квадрат 20×20 км розбивається на 4 квадрати 10×10 км згідно з палеткою. Для більш детального обстеження сильно пересіченої лісової місцевості квадрат 10×10 км розбивається на 4 квадрати 5×5 км.

Керівником проведення пошуково-рятувальних робіт (обслугою командного пункту (пункту управління)) визначаються квадрати першочергового обстеження і маршрут пошуку.

Порядок використання палетки із сіткою візуального пошуку:

сумістити поперечну вісь палетки з північним напрямком істинного меридіана;

сумістити центр палетки з контрольною точкою аеродрому (далі - КТА), характерним орієнтиром або з центром передбаченого району лиха;

пронумерувати отримані на карті квадрати згідно з нумерацією палетки.

У разі обстеження смуги завширшки понад 60 км умовні позначки квадратів погоджуються з вищим командним пунктом (пунктом управління) (далі - КП (ПУ)).

3. Вибір схем пошуку

Основним методом проведення пошуку в тому чи іншому районі є пересування членів групи та (або) електронних сенсорів у межах району відповідно до однієї із декількох стандартних схем. Цей метод має низку переваг:

послідовна, організована схема пошуку забезпечує майже рівномірне охоплення всього заданого району;

послідовна схема пошуку підвищує вірогідність виявлення порівняно з безладним, неорганізованим пошуком особливо за ідеальних умов пошуку;

стандартні схеми легше передавати каналами зв'язку в точному і скороченому вигляді з меншою вірогідністю помилок або неправильного розуміння;

стандартні схеми полегшують координацію пошукових зусиль під час використання декількох засобів;

стандартні схеми більш безпечні під час їх здійснення особливо у разі використання декількох засобів.

У разі коли відомо або вірогідно, що на борту судна, яке зазнало лиха, може бути аварійний радіомаяк, необхідно провести електронний пошук, використовуючи відповідну схему, за допомогою швидкісного ПС, яке виконає політ на великій висоті; одночасно проводиться візуальний пошук, що здійснюється на більш низькому ешелоні або на поверхні.

Схеми пошуку під час координації дій повітряних і сухопутних (надводних) засобів мають низку переваг.

Наприклад, надводний засіб може:

виконувати роль навігаційного орієнтира і бути відправною точкою для пошуково-рятувальних повітряних суден (далі - ПРПС) особливо під час пошуку на морі на великих відстанях від берега;

бути направлений безпосередньо до тих, хто залишався живим відразу після встановлення їх місцезнаходження;

інформувати ПС про погодні, інші умови на місці проведення операції;

ретранслювати для ПС інформацію про стан проведення пошуково-рятувальних робіт (далі - ПРР);

надавати допомогу екіпажу ПРПС у разі вимушеної посадки.

Описані нижче схеми пошуку зведено до трьох загальних категорій:

візуального пошуку;

електронного пошуку;

пошуку в темний час доби.

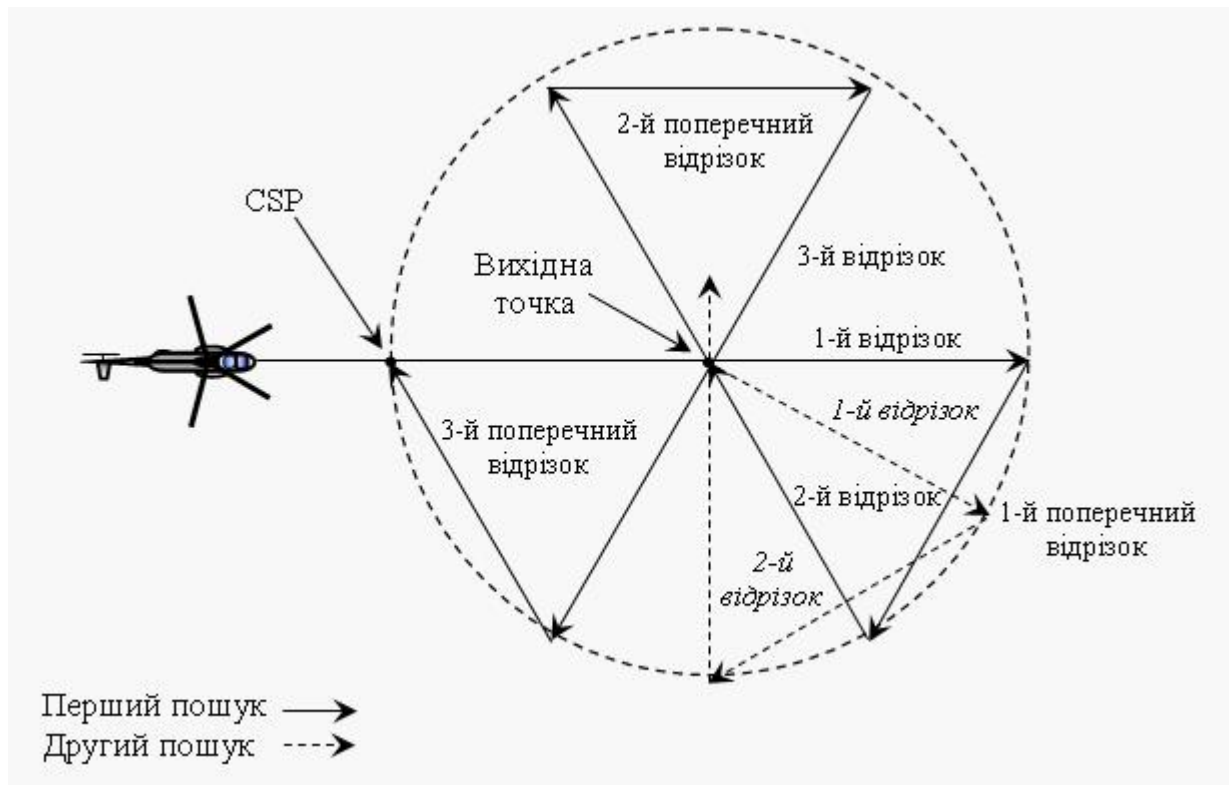
4. Схеми візуального пошуку

4.1. Секторний пошук

Секторний пошук найбільш ефективний у тому випадку, коли місцезнаходження об'єкта пошуку точно відомо, а район пошуку невеликий.

Секторний пошук використовується під час пошуку в районі, що є колом з центром у вихідній позначці, як показано на мал. 1.

При такому пошуку легко здійснювати навігацію, забезпечуючи при цьому інтенсивне обстеження району поблизу центральної позначки, де найбільша вірогідність знаходження об'єкта пошуку. Через невеликі розміри району в цій схемі не обов'язкова участь декількох ПС, що будуть виконувати польоти на одному або сусідніх ешелонах, а в разі пошуку на морі - декількох морських суден. Можливе спільне використання одного ПС і одного морського судна для незалежного секторного пошуку в тому самому районі.



Мал. 1. Схема секторного пошуку за допомогою одного засобу

У вихідній позначці може бути скинутий відповідний маркер (димовий буй, радіомаяк тощо), який використовується як орієнтир або навігаційний засіб і визначає центр схеми. Кожен відрізок маршруту пошуку повинен проходити на близькій відстані від маркера або безпосередньо над ним. Коли секторний пошук проводиться за маркером на морі, автоматично забезпечується корегування з урахуванням впливу сумарної водної течії на рух об'єкта пошуку під час пошуку.

Завдяки цьому такі схеми секторного пошуку є відмінним засобом пошуку об'єктів (наприклад, людей, що знаходяться у воді), на які впливає незначний або нульовий дрейф у підвітряний бік. Під час використання ПС радіус схеми пошуку найчастіше становить від 5 до 20 км. Кут між попереднім і наступним відрізком маршруту пошуку буде залежати від радіуса,

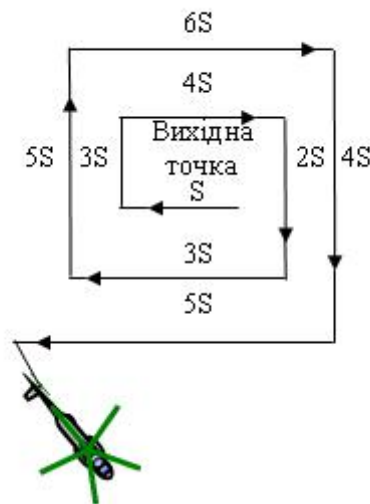
що використовується, і максимального інтервалу між лініями шляху в кінці відрізків маршруту пошуку. Під час використання морських суден радіус схеми пошуку, як правило, становить від 2 до 5 км, а кожен розворот здійснюється на 120° . Як правило, усі розвороти при секторному пошуку виконуються в напрямі правого борту.

Якщо до моменту завершення першого пошуку за схемою секторного пошуку місцезнаходження об'єкта не встановлено, то схему необхідно повернути і провести другий пошук з використанням відрізків маршруту пошуку, розташованих посередині між відрізками маршруту, які були досліджені під час першого пошуку, як показано пунктирними лініями на мал. 1.

4.2. Пошук за квадратом (SS), що розширюється

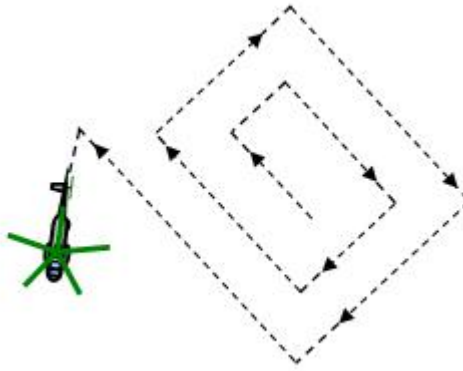
Схема пошуку за квадратом, що розширюється, також є досить ефективною в тому випадку, коли місцезнаходження об'єкта пошуку визначено в достатньо вузьких межах. Відміткою початку пошуку (CSP) під час використання цієї схеми завжди є місце розташування відправної відмітки. Потім схема розширюється в напрямку від центру концентричними квадратами, як показано на мал. 2, чим забезпечується майже рівномірне охоплення району навколо вихідної позначки.

Якщо вихідним елементом є коротка лінія, а не позначка, може застосовуватися схема пошуку за прямокутником, що розширюється.



Мал. 2. Пошук за квадратом, що розширюється

Схема пошуку за квадратом, що розширюється, є точною схемою і вимагає відмінної навігації. Щоб звести до мінімуму навігаційні помилки, перший відрізок маршруту пошуку, як правило, зорієнтований проти вітру. Довжина перших двох відрізків маршруту дорівнює інтервалу між лініями шляху, а довжина кожних наступних двох відрізків маршруту збільшується на один інтервал між лініями шляху. Під час послідовних пошуків в одному і тому самому районі напрямки відрізків маршруту пошуку необхідно змінювати на 45° , як показано на мал. 3.



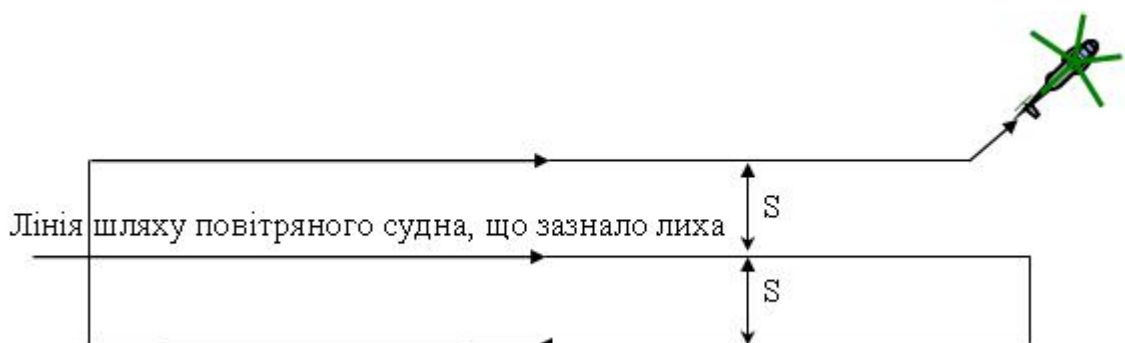
Мал. 3. Другий пошук за квадратом, що розширюється

4.3. Пошук з обстеженням лінії шляху (TS)

Схема пошуку з обстеженням лінії шляху, як правило, застосовується в тих випадках, коли повітряне або морське судно безслідно пропало на маршруті руху із одного пункту до іншого. Вона ґрунтується на припущенні, що судно, яке зазнало лиха, розбилося, виконало вимушену посадку або затонуло на обраній лінії шляху або біля неї та передбачає концентрацію пошукового зусилля поблизу вихідної лінії. Як правило, передбачається, що ті, що залишилися живими, можуть привернути увагу пошукового засобу на значній відстані за допомогою будь-яких сигнальних засобів (сигнальне дзеркало, забарвлений дим, сигнальні ракети, пробісковий вогонь, сигнальне вогнище, електронний маяк тощо). Пошук з обстеженням лінії шляху забезпечує швидкий і достатньо ретельний пошук впродовж обраного маршруту судна, що зазнало лиха. Пошуковий засіб може провести пошук з одного боку лінії шляху і повернутися в зворотному напрямку (TSR), як показано на мал. 4, або може провести пошук вздовж обраної лінії шляху по одному разу з кожного боку, а потім продовжити свій шлях без повернення (TSN), як показано на мал. 5. Через велику швидкість руху ПС часто використовуються при пошуку з обстеженням лінії шляху, як правило, на висоті 300-600 м (1000-2000 футів) над поверхнею в світлий час доби, 600-900 м (2000-3000 футів) - у темний час доби. Ця схема часто використовується на першій стадії пошуку, оскільки для неї потрібен відносно невеликий обсяг планування і вона може бути швидко реалізована. Якщо під час пошуку з обстеженням лінії шляху встановити місцезнаходження тих, хто залишився живий, не вдається, необхідно провести інтенсивніший пошук у більшому районі.



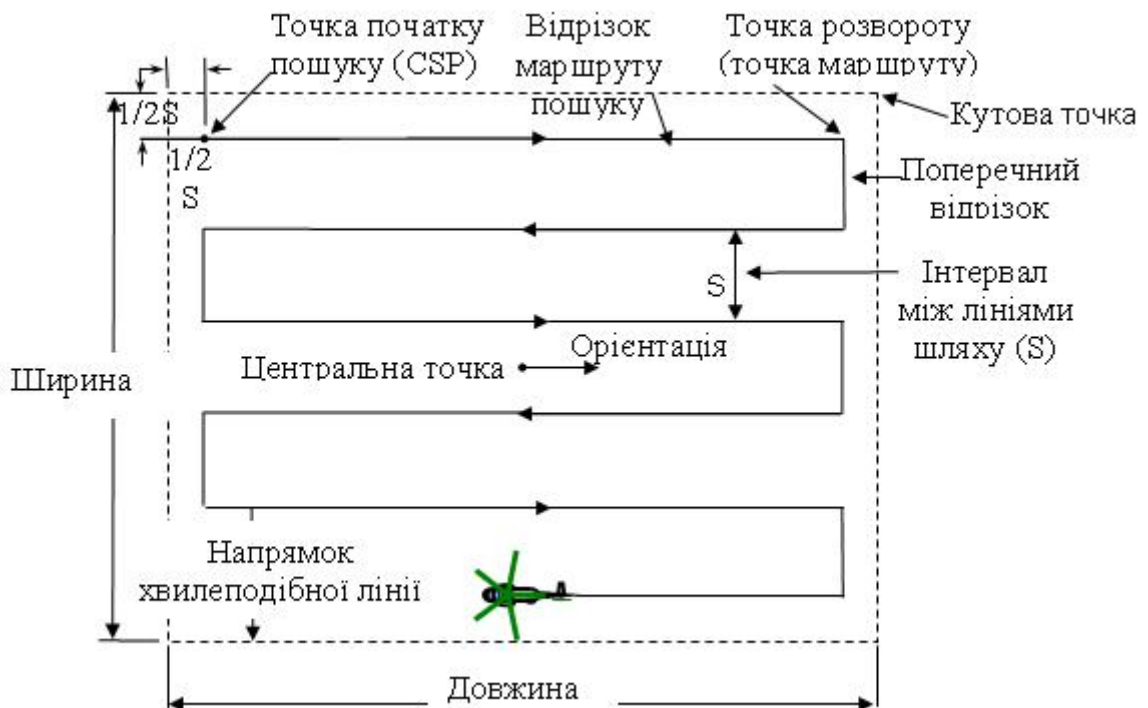
Мал. 4. Пошук з обстеженням лінії шляху з поверненням (TSR)



4.4. Пошук з паралельним оглядом (PS)

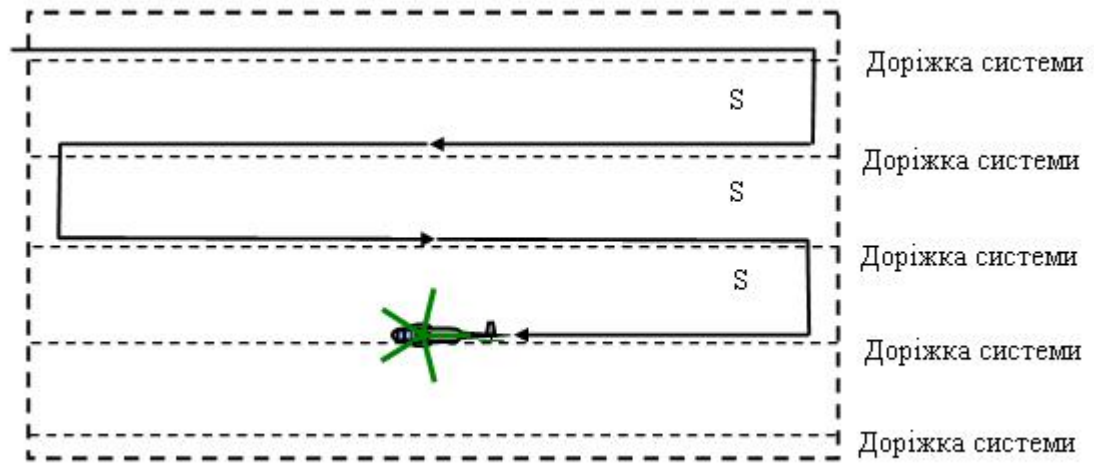
Пошук з паралельним оглядом, як правило, застосовується в разі невизначеності щодо місцезнаходження тих, хто залишився живий, що вимагає відповідно проведення пошуку в більшому районі за рівномірного охоплення. Ця схема є найбільш ефективною в разі проведення пошуку на водному просторі або на достатньо рівнинній місцевості. Схема пошуку з паралельним оглядом покриває район прямокутної форми. Вона майже завжди застосовується в тих випадках, коли великий район пошуку необхідно розділити на підрайони, котрі розподіляються за окремими пошуковими засобами, які будуть знаходитися на місці проведення операції в один і той самий час.

Для здійснення схеми пошуку на паралельних лініях маршруту пошуковий засіб прибуває на місце початку пошуку (CSP), яке розташовується в одному із кутів заданого для них підрайону. CSP завжди знаходиться всередині прямокутника на відстані, рівній половині інтервалу між лініями шляху, яка відраховується від кожної з двох сторін, що утворюють кут. Відрізки маршруту пошуку розташовані паралельно до довгих сторін прямокутника. Перший відрізок маршруту знаходиться на відстані, яка дорівнює половині інтервалу між лініями шляху, від найближчої до CSP довгої сторони. Наступні відрізки маршруту пошуку розташовуються паралельно один до одного на відстані, рівній одному інтервалу між лініями шляху. Схему пошуку PS подано на мал. 6.



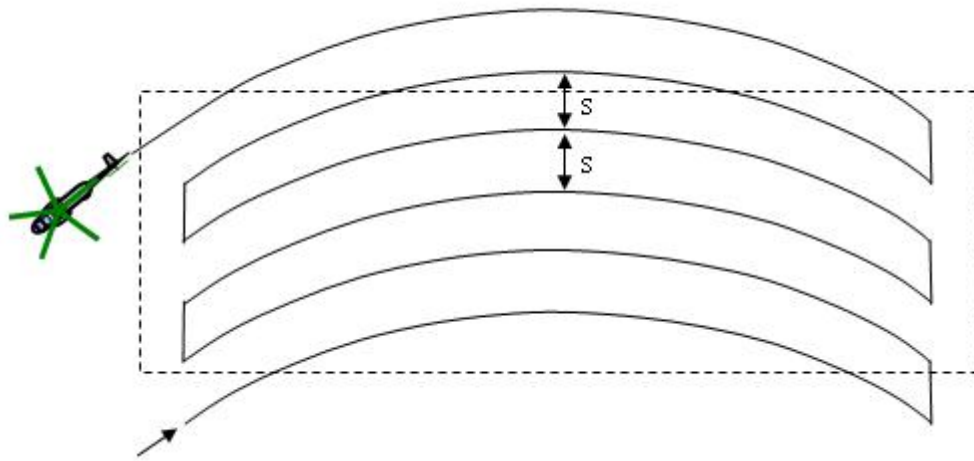
Мал. 6. Пошук на паралельних лініях шляху (PS)

На мал. 7 показано, як можна здійснювати рух за схемою пошуку PS у разі навігаційного забезпечення за допомогою гіперболічної навігаційної системи “ЛОРАН”.



Мал. 7. Пошук на паралельних лініях шляху за допомогою гіперболічної навігаційної системи

На мал. 8 показано, яким чином необхідно використовувати допоміжне обладнання (DME) для навігаційного забезпечення за схемою PS

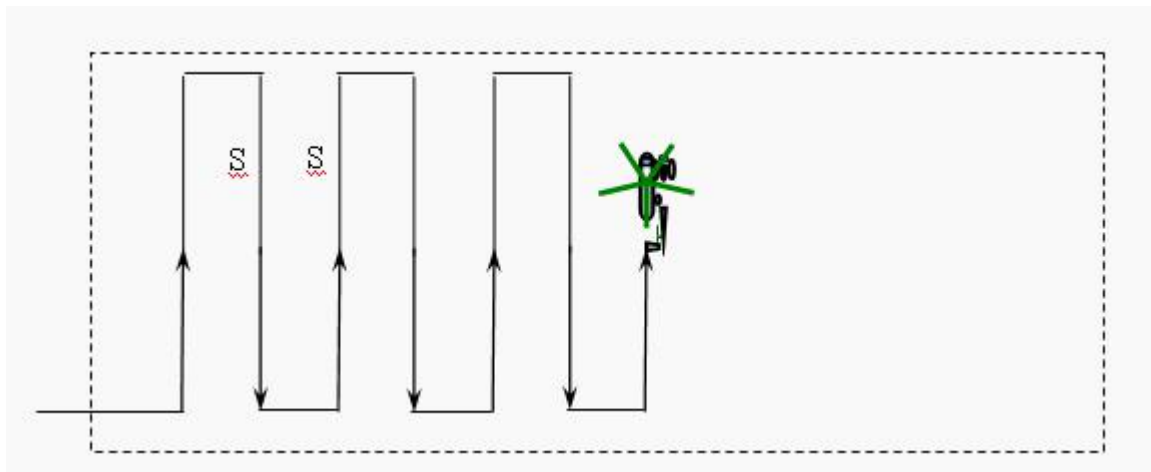


Мал. 8. Пошук на паралельних лініях шляху за допомогою дальномірного обладнання

Пошук на паралельних лініях шляху у разі охоплення одного підрайону, як правило, проводиться одним засобом.

4.5. Пошук за хвилеподібною лінією (CS)

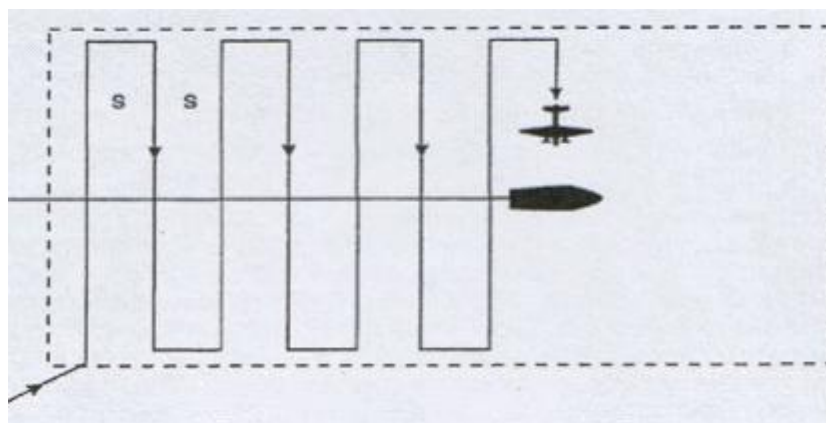
Схема пошуку за хвилеподібною лінією в цілому ідентична схемі пошуку на паралельних лініях шляху, за винятком того, що відрізки маршруту пошуку розташовуються паралельно до коротких, а не довгих сторін прямокутника. Оскільки під час використання схеми CS для охоплення одного й того самого району необхідно здійснити набагато більше розгортань, то вона не настільки ефективна, як система PS, якщо тільки не використовується для координаційного пошуку спільно повітряним та морським судном. Схему показано на мал. 9.



Мал. 9. Пошук за хвилеподібною лінією (CS)

4.6. Пошук за хвилеподібною лінією, що координується (CSC)

Повітряно-морський пошук, що координується, як правило, здійснюється за допомогою координації руху ПС, яке виконує політ за схемою пошуку за хвилеподібною лінією, з рухом морського судна вздовж великої осі району пошуку за напрямком зміщення пошуку, що здійснює ПС, яке виконує проліт за відрізками маршруту під прямим кутом до курсу морського судна. Швидкість повітряного (морського) судна, довжина відрізків маршруту пошуку ПС та інтервал між лініями шляху визначаються під час планування таким чином, щоб його швидкість руху за напрямком зміщення пошуку дорівнювала швидкості надводного засобу. У разі правильного виконання схеми ПС повинне проходити безпосередньо над морським судном у центрі кожного відрізка маршруту пошуку, як показано на мал. 10.

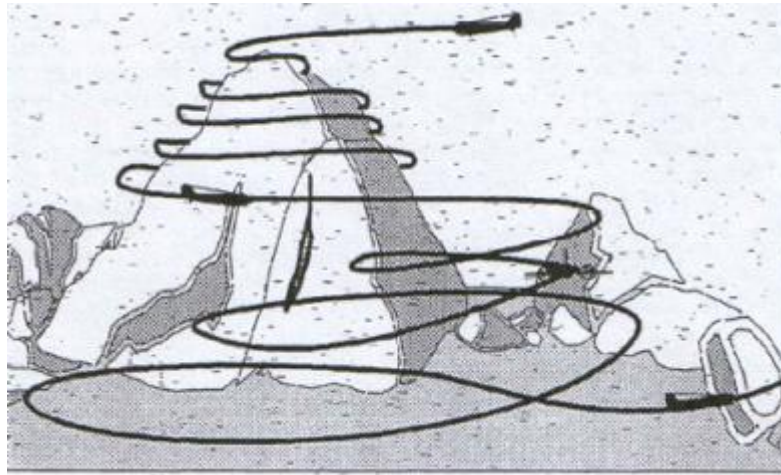


Мал. 10. Пошук за хвилеподібною лінією, що координується (CSC)

4.7. Контурний пошук (OS)

Контурний пошук застосовується навколо гір та в долинах, коли різка зміна висоти місцевості робить застосування інших схем практично неможливим. Кожна гора обстежується з вершини до підніжжя, а інколи від підніжжя до вершини. ПРПС розпочинає пошук над вершиною з виконання повного кругового обльоту гори на цьому ешелоні. Щоб ПС могло плавно і безпечно знижуватися до наступного ешелону контурного пошуку, який може бути на 150-300 м (500-1000 футів) нижче, воно може виконати обліт по колу зі зниженням збоку від гори, а потім продовжити контурний пошук на меншій висоті. Коли немає достатнього простору для польоту по колу в напрямку, зворотному напрямку пошуку, ПС може знижуватися по спіралі навколо гори з невеликою, але приблизно постійною швидкістю зниження. Якщо через будь-яку причину неможливо здійснити круговий обліт гори, необхідно виконувати послідовні прольоти вздовж її схилу через однакові інтервали по висоті, як вказано вище. Пошук у долинах здійснюється по колу з переміщенням центру кола на один інтервал

між лініями шляху після здійснення кожного обльоту по колу. Схему контурного пошуку показано на мал. 11.



Мал. 11. Контурний пошук (OS)

Контурний пошук може бути дуже небезпечним. Тому слід проявляти надзвичайну обережність під час здійснення пошуку в горах, каньйонах та долинах.

Заходи безпеки:

екіпаж повинен бути досвідченим і проінструктованим;

для пошуку в гірській місцевості слід виділяти, якщо є можливість, повітряні судна з декількома двигунами;

під час пошуку увага командира екіпажу повинна бути повністю зосереджена на пілотуванні ПС.

Командир екіпажу повинен оцінювати місцевість, яка знаходиться по курсу польоту, щоб запобігти будь-якій небезпеці (лінії електропередач, канатні дороги тощо) та передбачити можливість обману зору через рельєф місцевості, що може спричинити загрозу безпеці ПС. Під час здійснення пошуку в долинах командир екіпажу повинен планувати політ заздалегідь для того, щоб ПС мало змогу, долаючи перешкоди, набирати висоту або виконувати розворот. Також він повинен завжди знати, куди необхідно розвернути ПС у разі виникнення небезпечних обставин.

Умови для виконання польоту:

погодні умови в районі пошуку повинні бути сприятливими. Необхідно постійно спостерігати як за видимістю, так і за турбулентністю. Потрібно бути уважним у гірських районах, коли швидкість вітру перевищує 56 км/год (30 вузлів), оскільки швидкість низхідних потоків у цьому випадку може перевищувати 10 м/с (2000 футів/хвилину);

перед польотом екіпажу слід вивчити великомасштабні контурні карти, на яких зображено висоти місцевості і контури горизонталей. Потрібно визначити райони можливої сильної турбулентності. Екіпажу необхідно виявляти турбулентність та низхідні потоки перед виконанням зниження до висоти пошуку та польоту поблизу нахилу гори. Напрямки вітру і повітряних потоків у гірських районах можуть різко змінюватися. У разі зустрічі з турбулентністю пілоту необхідно негайно вжити відповідних заходів, щоб не допустити перевищення граничних навантажень на конструкцію ПС;

повітряне судно не повинне входити в надто вузьку долину, яка не дозволяє виконати розворот на 180° на висоті польоту, якщо по курсу польоту ПС немає безпечного маршруту для виходу з долини. Під час пошуку політ необхідно виконувати зі сторони каньйону або долини, у разі потреби виконання розвороту на 180° використовувати всю їх ширину. Цієї вимоги необхідно дотримуватися під час контурного пошуку в разі обльоту гори;

повітряне судно повинне мати високу маневреність, швидко набирати висоту і малий радіус розвороту.

5. Схема електронного пошуку

5.1. Пошук за сигналами аварійно-рятувальних маяків

Коли відомо або є припущення, що повітряне (морське) судно або екіпаж, що зазнали лиха, оснащені аварійно-рятувальним маяком, потрібно негайно розпочати електронний пошук на високому ешелоні незалежно від того, чи була отримана будь-яка інформація через систему КОСПАС-САРСАТ. Крім маяків, якими будуть користуватись ті, хто зазнали лиха, багато ПС оснащені передавачами “ELT”, які розпочинають діяти тоді, коли перевантаження досягає визначеного рівня, наприклад такого, який виникає у разі аварій. Розпочавши електронний пошук, не слід нехтувати здійсненням візуального пошуку на більш низьких ешелонах, тому що успіх електронного пошуку залежить від здатності аварійно-рятувального маяка передавати сигнал.

Під час електронного пошуку ширина огляду повинна визначатися за відстанню до горизонту для цього ешелону польоту, обраного для пошуку, тому що більшість аварійних маяків працює на частотах, які забезпечують можливість прийому тільки в межах дальності прямого бачення. Однак коли відома імовірна дальність знаходження і вона менша за відстань до горизонту, слід враховувати дальність знаходження. Коли імовірна дальність знаходження аварійно-рятувального маяка невідома, розрахункова ширина огляду в разі проведення пошуку над морем або рівниною повинна дорівнювати приблизно половині відстані до горизонту. У гірській місцевості розрахункова ширина огляду може бути зменшена до 1/10 відстані до горизонту. У гірській місцевості або місцевості з густою рослинністю дальність розповсюдження сигналу буде значно меншою, ніж на воді чи на суші з рівнинною поверхнею.

Як правило, під час пошуку за сигналами аварійно-рятувальних маяків необхідно застосовувати схему пошуку на паралельних лініях шляху або на хвилеподібних лініях. Криві знаходження при електронному пошуку можуть мати інший вигляд, ніж при візуальному пошуку, але і в цьому випадку можна застосовувати методи оптимального розподілу пошукового зусилля, які повинні забезпечити достатньо близькі до оптимального результати. Якщо під час першого пошуку у визначеному районі маяка не буде знайдено, необхідно провести пошук вдруге, при цьому відрізки маршруту пошуку необхідно розташувати під прямим кутом, орієнтуючись на відрізки маршруту пошуку відповідно до схеми першого пошуку. Якщо місцезнаходження маяка знову не встановлено, однак існує значна ймовірність того, що він знаходиться в цьому районі і працює, може розглядатися можливість проведення третього пошуку з розташуванням відрізків маршруту пошуку паралельно до відрізка маршруту при першому пошуку, але зі зміщенням на половину інтервалу між лініями шляху. У гірських районах перший пошук повинен бути організований таким чином, щоб відрізки маршруту пошуку перетинали найбільші лінії гряд під прямим кутом, якщо це можливо.

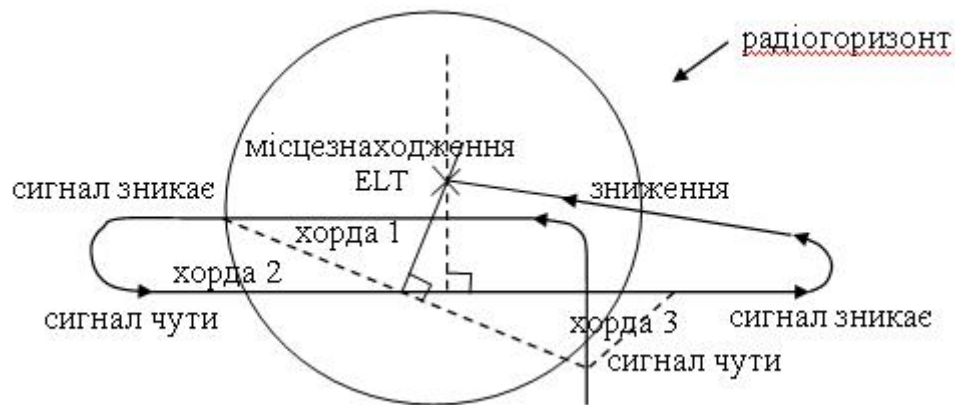
Після знаходження сигналу аварійно-рятувального маяка для встановлення його місцезнаходження може бути використана одна зі схем:

у разі використання пошукових засобів, які здатні орієнтуватися за привідними сигналами, пошуковий засіб приводиться на аварійно-рятувальний маяк, як тільки відбувається надходження його сигналу. Сигнал аварійно-рятувального маяка може бути швидко прийнятий, якщо пошуковий засіб рухається у напрямку до вихідної відмітки, у якій ймовірність місцезнаходження об'єкта пошуку є найвищою. Якщо такі дії не дають результату, в цьому районі необхідно провести систематичний пошук, використовуючи схеми секторного пошуку, пошуку за квадратом, що розширюється, з паралельним оглядом або на хвилеподібній лінії з інтервалом між лініями шляху, із мінімальним залученням ПРСЗ.

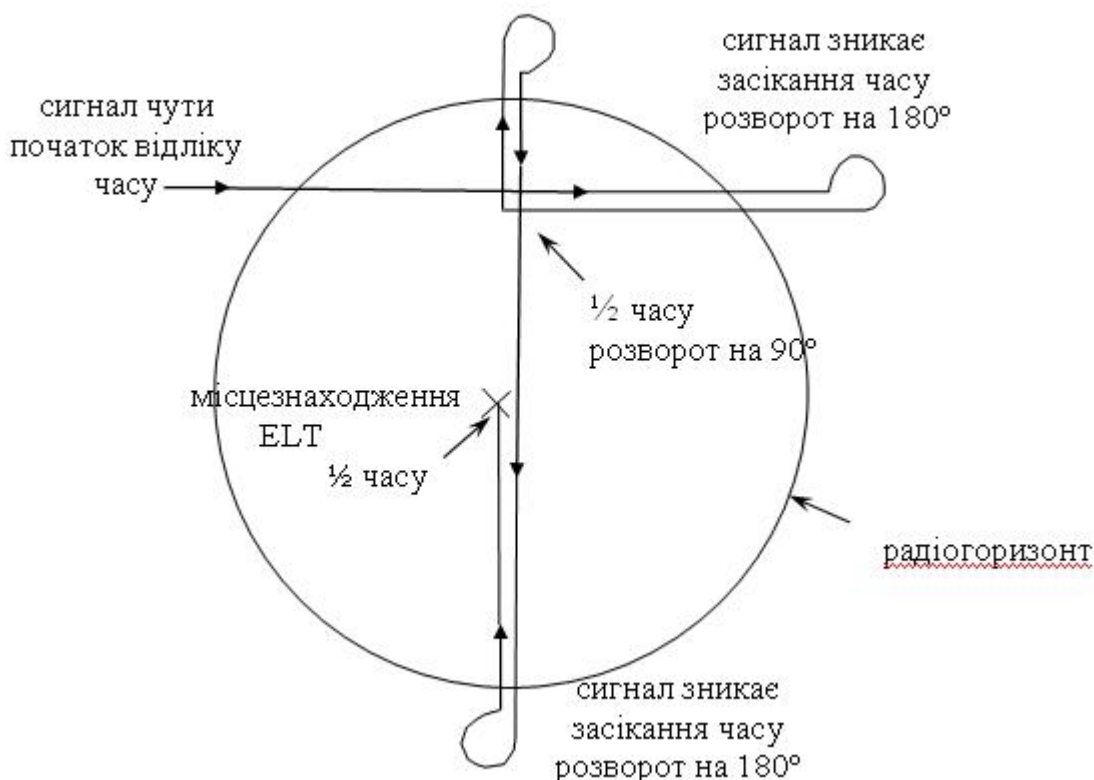
Слуховий електронний пошук, що здійснює пошуковий засіб, не дає можливості орієнтуватися за сигналами;

пійманий радіочастотний сигнал аварійно-рятувального маяка обробляється електронним способом у звук, який за допомогою динаміків або головних телефонів може почути один із членів екіпажу ПРПС. Під час слухового електронного пошуку за допомогою карти ПС виконує політ за схемою “захід за коробочкою” на висновках припущення про те, що рівносигнальна зона аварійного привідного передавача є круговою. Як тільки сигнал буде прийнятий перший раз, на відповідній карті або схемі відмічається місцезнаходження ПС. Командир екіпажу продовжує політ на невеликій відстані за тим самим курсом, а потім робить розворот на 90° ліворуч або праворуч і прямує за новим курсом до зникнення сигналу. Місце зникнення сигналу фіксується. Потім ПС робить розворот на 180° і знову відмічаються на карті місця, де сигнал чути і де він зникає. Після чого може бути визначено приблизне місцезнаходження аварійно-рятувального маяка за допомогою проведення ліній (хорд) між кожною парою місцезнаходжень “сигнал почуто” і “сигнал затухає”, а потім до кожної хорди проводяться перпендикулярні бісектриси і визначається місцезнаходження точки їх перетину. Тепер ПС може прослідкувати до цього місця і знизитися до зручного ешелону для візуального пошуку. Побудову такої карти показано на мал. 12. При слуховому електронному пошуку відмічається час, коли був уперше почутий сигнал, але ПС продовжує політ за тим самим курсом, доки сигнал почне затухати. Цей час також відмічається за різницею двох відміток часу та визначається, протягом якого часу сигнал було чути. Потім ПС робить розворот за встановленою схемою на 180° і повертається в зворотному напрямку протягом половини щойно визначеного часу. У цій точці ПС робить розворот праворуч або ліворуч на 90° і продовжує політ, доки сигнал не затухне. Потім ПС робить ще один розворот за встановленою схемою на 180° , і знову відмічається час появи сигналу.

ПС продовжує політ цим курсом до зникнення сигналу, при цьому відмічається час. За різницею двох показників визначається час, протягом якого сигнал було чути. Після чого ПС робить третій розворот за встановленою схемою на 180° і продовжує політ за цим курсом протягом половини часу, визначеного протягом останнього прольоту. Потім ПС знижується до відповідного ешелону для візуального пошуку. Геометрична схема цієї процедури показана на мал. 13.



Мал. 12. Слуховий електронний пошук за допомогою карти



Мал. 13. Слуховий електронний пошук із засіканням часу

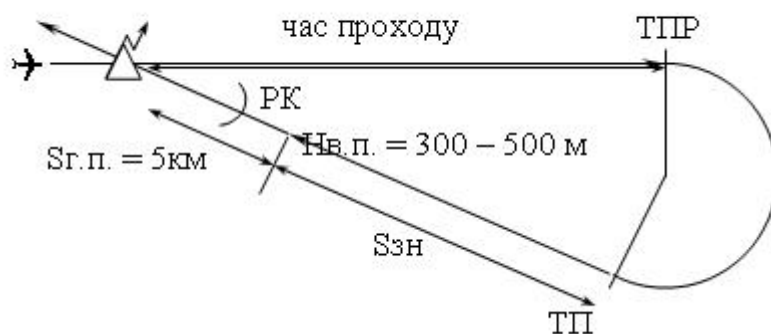
При такому виді пошуку можуть надати велику допомогу рейсові ПС, які необхідно залучати до прослуховування на аварійних частотах 121,5 (406) МГц з відмітками, де сигнал було почуто і де він зник.

5.2. Радіолокаційний пошук

Порядок виконання радіотехнічного пошуку тих, хто зазнав лиха.

Пошук екіпажів ПС, які зазнали лиха, літаками (вертольотами), які обладнані радіопеленгаційною апаратурою, є основним методом пошуку.

У разі виявлення за допомогою радіокомпасів АРК-У2, АРК-УД сигналу радіостанції (радіомаяка), переконавшись у сталості індикації показника курсових кутів літакового (вертолітного) УКВ-радіопеленгатора, екіпаж здійснює політ ПС у напрямку сигналу. Після прольоту аварійної радіостанції (радіомаяка), що визначається за поворотом стрілки показчика КУР на 180°, екіпаж визначає маневр (мал. 14) із розрахунком повторного виходу на радіостанцію на висоті польоту, яка забезпечує візуальне виявлення тих, хто зазнав лиха.



Мал. 14. Маневр для виходу на аварійну радіостанцію з використанням АРК:

ТПР - точка початку розвороту; ТПЗ - точка початку зниження; НВ.П - висота візуального пошуку; СГП - відстань горизонтального польоту; SЗН - відстань до зниження; РК - розрахунковий кут.

6. Схеми пошуку в темну пору доби

6.1. Пошук із застосуванням освітлювальних бомб

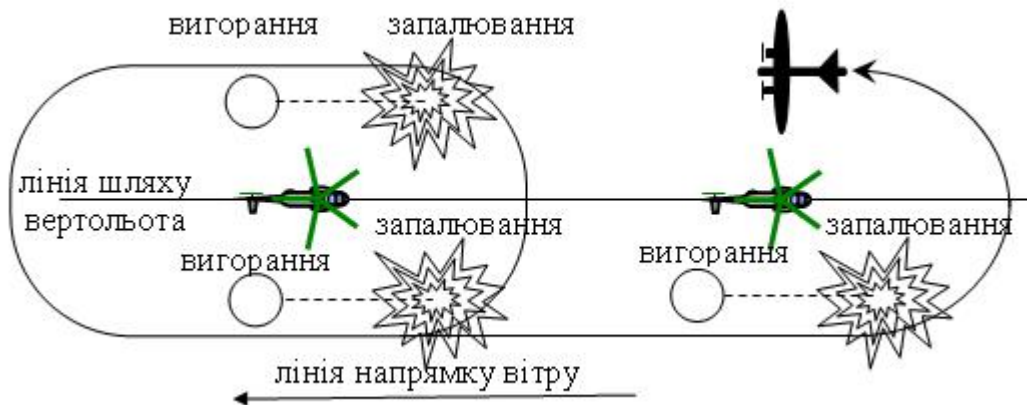
Виявлення живих, які зазнали лиха, у темну пору доби малоімовірно, якщо вони не мають засобів візуальної сигналізації для темної пори доби таких, як сигнальні ракети, ліхтарі тощо. Застосування парашутних освітлювальних бомб, що скидають з борту ПС, значно збільшує шанси виявлення потерпілих. Цей вид освітлення місцевості має обмежені можливості під час здійснення пошуку, крім великих об'єктів, що знаходяться в чітко визначених межах району пошуку на рівній поверхні суші або на морі. Потрібно також зауважити, що під час застосування парашутних освітлювальних бомб спостерігач, що здійснює пошук, буде введений в оману силуетами та відображеннями, що не належать об'єкту пошуку.

Парашутні освітлювальні бомби не слід скидати над населеними пунктами, якщо тільки їх застосування не зумовлене винятковими обставинами. Освітлювальні бомби не слід скидати над будь-якими сухопутними районами для унеможливлення ризику виникнення наземної пожежі.

Парашутні освітлювальні бомби зазвичай скидають з ПС із нерухомим крилом, що летить вище і попереду пошукових засобів. У разі такого типу пошуку більш ефективними пошуковими засобами є морські судна і вертольоти. ПС з нерухомим крилом, як правило, малоефективні. Парашутні освітлювальні бомби не слід скидати таким чином, щоб корпус бомби або інші її частини могли впасти на одне з пошукових суден. У таких ситуаціях необхідно забезпечити ешелонування польотів вертольотів і ПС з нерухомим крилом. Якщо освітлювальні бомби належать до такого типу бомб, які після вигорання переходять у режим вільного падіння, вони повинні скидатися таким чином, щоб не вигорали над пошуковими засобами. Освітлювальні бомби повинні застосовуватися із дотриманням заходів безпеки членами екіпажу, які ознайомлені з правилами їх застосування.

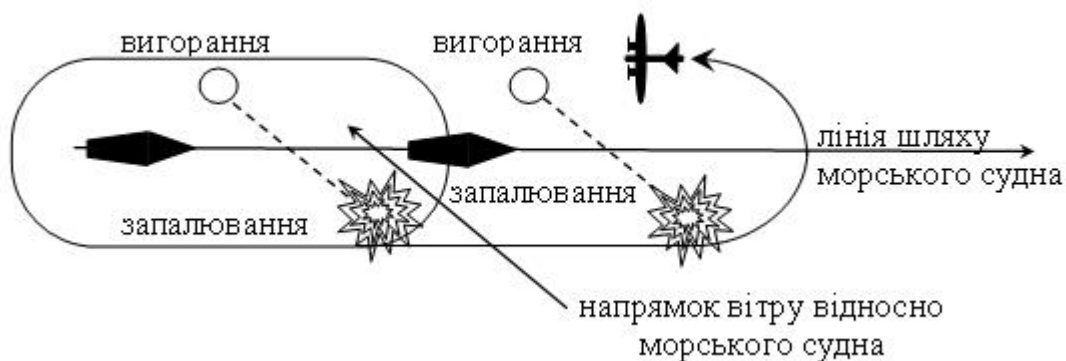
У разі використання вертольотів необхідно забезпечити ешелонування їх польотів і польотів ПС, що забезпечують освітлення. Необхідно забезпечити заходи безпеки щодо унеможливлення зіткнення освітлювальних бомб або їх частин з пошуковим вертольотом. Пошуковий вертоліт зазвичай летить у напрямку зустрічного або попутного вітру на висоті 150 метрів, а ПС, що забезпечує освітлення, скидає освітлювальну бомбу на висоті, яка дозволяє забезпечити вигорання освітлювальної бомби нижче висоти польоту вертольота. Освітлювальна бомба повинна бути скинута на значній відстані від вертольота (попереду і вище) в позиції 2 години або 10 годин у разі визначення напрямку за умовним циферблатом з метою, щоб спостерігачі могли займатися пошуком силуетів і тіней також і в зоні, безпосередньо освітленій скинутою бомбою. Потрібно розрахувати відстань між наступними бомбами для забезпечення повного охоплення цього району.

Місцезнаходження ПС, що скидає освітлювальні бомби, має бути ретельно уточнене для того, щоб ПС могло скинути наступну освітлювальну бомбу до вигорання попередньої. Пілот вертольота повинен бачити освітлювальну бомбу або ПС, що її скидає, в момент скидання.



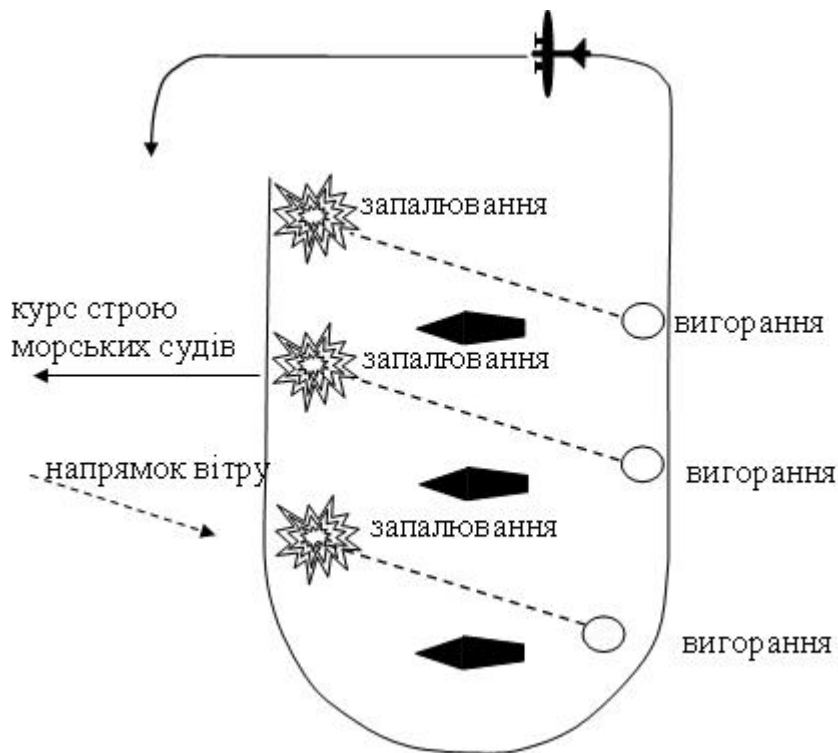
Мал. 15. Пошук з вертольота із застосуванням парашутних освітлювальних бомб

Коли основним пошуковим засобом є одне надводне морське судно, під час проведення пошуку ПС систематично скидає освітлювальні бомби за визначеною схемою. Достатньо великі шанси на виявлення потерпілих при цьому мають тільки великі об'єкти пошуку, що знаходяться на лінії шляху надводного засобу або біля неї. ПС належить скидати освітлювальну бомбу з навітряного боку від морського судна, попереду його носової частини. Вигорання освітлювальної бомби повинне відбуватися на протилежному боці від морського судна. Освітлення може бути на одному боці або з обох боків морського судна.



Мал. 16. Пошук з надводного засобу із застосуванням парашутних освітлювальних бомб

У разі використання декількох надводних морських пошукових засобів ця схема застосовується під час пошуку потерпілих в строю типу "фронт". Інтервал між пошуковими засобами залежить від розмірів об'єкта пошуку і умов на місці операції. ПС здійснює політ над строєм морських суден за схемою "іподром", скидаючи комплект освітлювальних бомб з навітряного боку, щоб вони опинилися над строєм у середині періоду горіння, а новий комплект освітлювальних бомб скидається у міру вигорання попереднього комплекту.



Мал. 17. Пошук з декількох надводних морських засобів із застосуванням парашутних освітлювальних бомб

6.2. Пошук за допомогою інфрачервоного випромінювання

Пристрої інфрачервоного (далі - ІЧ) випромінювання такі, як ІЧ-телевізійні камери або теплолокатор переднього огляду (FLIR), - пасивні системи пошуку, що використовуються для виявлення теплового випромінювання. Вони реєструють різницю температур, яка перетворюється у відеозображення, тому ІЧ-прилади часто дозволяють визначити живих серед тих, хто зазнав лиха, за тепловим випромінюванням їх тіл.

ІЧ-пристрої зазвичай використовуються в темну пору доби. Під час пошуку з ПС відносна висота пошуку, як правило, повинна становити від 70 до 150 метрів для невеликих об'єктів (наприклад, людей, які знаходяться у воді) і досягати максимум 450 метрів для більших об'єктів або об'єктів з більш високою сигнатурою. Ширина огляду визначається з урахуванням ефективної дальності виявлення, що вказується виробником.

Додаток 23
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 2 глави 6 розділу V)

ФОРМАЛІЗОВАНИЙ ПЛАН РЯТУВАННЯ

Додаток 24
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 6 глави 6 розділу V)

ВИДИ ЕВАКУАЦІЇ ПОТЕРПІЛИХ в режимі зависання вертольота

1. Евакуація за допомогою евакуаційної косинки (мал. 1).

Найбільш поширеним засобом для евакуації людей є евакуаційна косинка. Евакуаційна косинка застосовується для підйому травмованого (за винятком постраждалого з пошкодженим хребтом) або не травмованого постраждалого на борт вертольота за допомогою бортової лебідки або евакуації шляхом перенесення в безпечне місце за допомогою спускового пристрою. Евакуаційна косинка виготовлена у вигляді трикутника, на кінцях якого прикріплені кільця. Кути з кільцями просуваються під пахви та пахову зону та закріплюються через альпіністський карабін на грудях постраждалого.

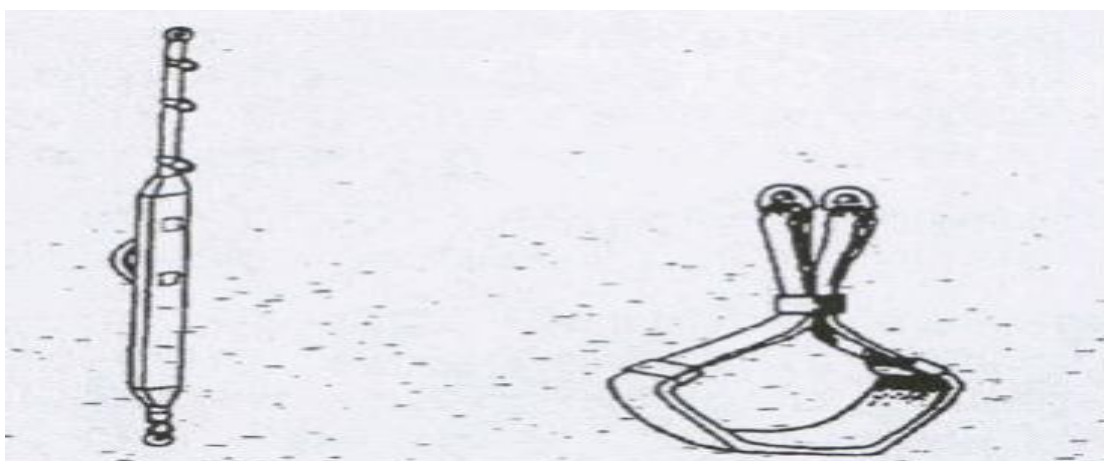


Мал. 1. Евакуаційна косинка

2. Евакуація за допомогою рятувального пояса (мал. 2)

Рятувальний пояс пристосований для швидкого підйому нетравмованих людей, але непридатний для осіб, що отримали травми.

Людина, що використовує рятувальний пояс, повинна знаходитись обличчям до крюка. Руки повинні бути зчеплені спереду.



Мал. 2. Рятувальний пояс

3. Метод здвоєного підйому

На деяких рятувальних вертольотах використовується метод здвоєного підйому, який передбачає застосування звичайної тросової петлі і прив'язного ремня, призначеного для члена екіпажу вертольота.

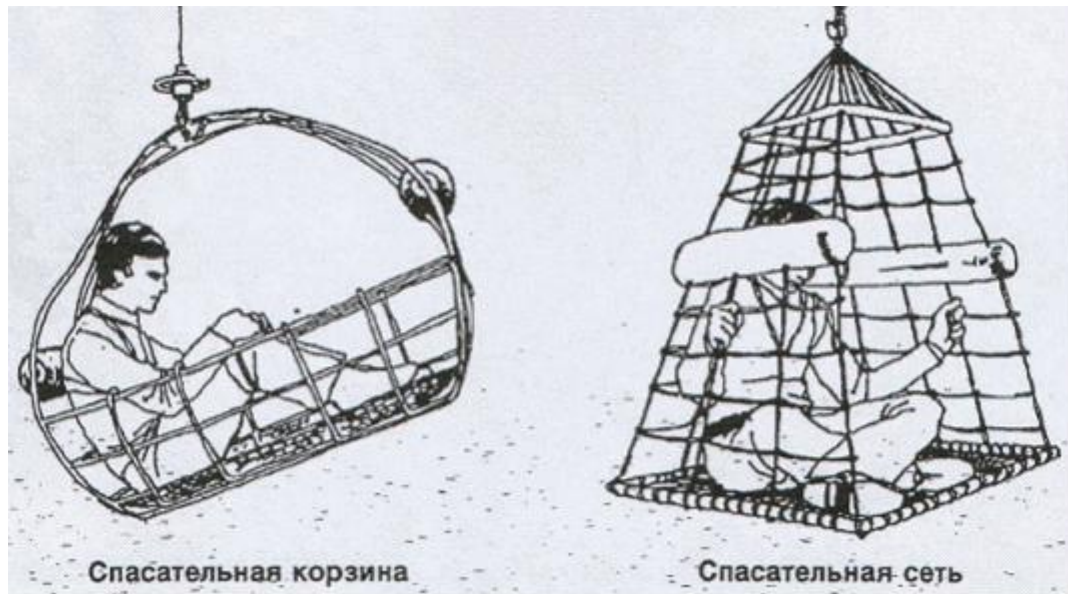
Цей метод призначений для підйому травмованих осіб із земної, водної поверхні або палуби судна, якщо вони не отримали серйозних травм, але потребують ношів. Член екіпажу вертольота (рятувальник) надягає на людину тросову петлю і здійснює підйом.

4. Евакуація за допомогою рятувального кошика (мал. 3)

Використання рятувального кошика не потребує вжиття будь-яких спеціальних заходів. Потерпілий просто залізає в нього, сідає і тримається.

5. Евакуація за допомогою рятувальної сітки (мал. 3)

Рятувальна сітка за зовнішнім виглядом нагадує конусоподібну клітку, один бік якої відкритий. Потерпілий просто залізає в неї, сідає і тримається.



Мал. 3. Рятувальний кошик та рятувальна сітка

6. Евакуація за допомогою рятувальних ношів (мал. 4)

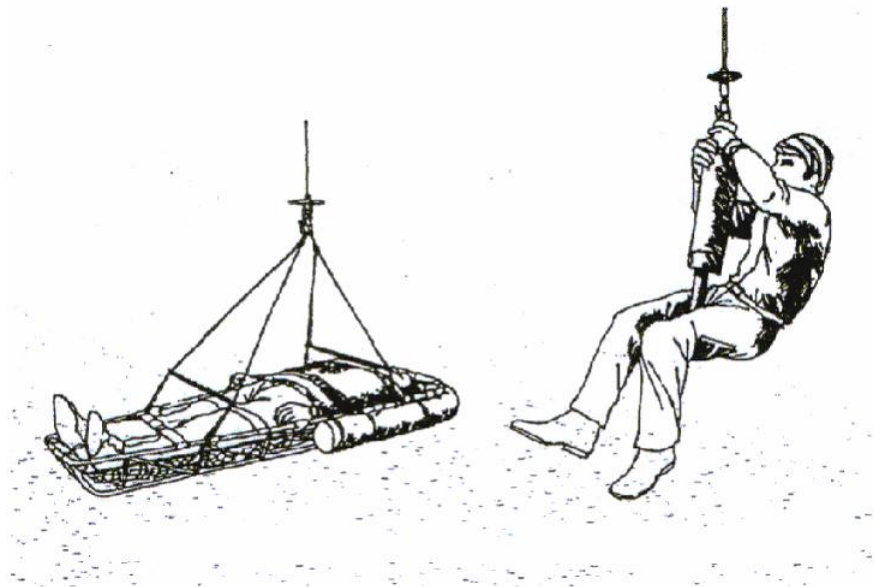
У більшості випадків підйом осіб із серйозними травмами може бути здійснено за допомогою спеціальних ношів, що спускаються з вертольота, або ношів, що є в наявності на місці пригоди.

Ноші оснащені бриделлю, яку можна швидко і безпечно причепити і відчепити.

Під час завантаження людини із серйозними травмами ноші, що спущені з вертольота, слід відчепити від троса лебідки.

7. Евакуація за допомогою рятувального сидіння (мал. 4)

Рятувальне сидіння нагадує собою тризубий якір з двома плоскими лапами або сидіннями. Ті, кого підіймають на борт вертольота, просто сідають верхи на одне або два сидіння і обхвачують руками стержень. Такий прилад можна використовувати для підйому одночасно двох людей.



Мал. 4. Рятувальні ноші та рятувальне сидіння

8. Евакуація за допомогою підвісної евакуаційної системи рятувальника (мал. 5)

Підвісна евакуаційна система рятувальника нагадує собою силову конструкцію з капронових стрічок, системи регулювання за ростом, металевої D-подібної пряжки, альпіністського карабіна та спускового пристрою.



Мал. 5. Підвісна евакуаційна система рятувальника

Додаток 25
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 7 глави 7 розділу V)

ЗВІТ
щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування
(пошуково-рятувальних робіт)

Додаток 26
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 3 глави 1 розділу VI)

РАДІОТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ ПОШУКУ

Тип	Діапазон частот, МГц	Дальність пеленгації (км)/ висота польоту (м)	Інструментальна помилка пеленга (о)	Точність виходу за напрямком (м)	Точність виходу за дальністю (м)	Маса (кг)
Автоматичний радіокомпас АРК-У2 з приймачем Р-852	100-150	15/500 25-35/1000 45-60/3000 70-90/7000	3	200	500-700	13
Автоматичний УКХ радіокомпас АРК-УД	114,167 114,333 114,583 121,5 123,1 124,1 243	25-35/500 50-60/500 80-95/3000 120/7000	3	200	500-700	20

Додаток 27
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 3 глави 1 розділу VI)

СТРОКИ ВИЯВЛЕННЯ тих, хто зазнав лиха

Район пошуку	Строк виявлення
У межах районів аеродромів	45 хвилин
Поза межами районів аеродромів	1 година 30 хвилин - координати місця події відомі 2 година 30 хвилин - координати місця події невідомі

Примітки:

1. Строки виявлення тих, хто зазнав лиха, вказані для екіпажів ПРПС з моменту подачі команди на виліт з готовності № 2.
2. До строків виявлення тих, хто зазнав лиха, включається час на зліт, політ у район лиха,

радіотехнічний та візуальний пошук, десантування РПДГ та рятувального майна і спорядження, посадки вертольота на місце події.
3. Строки виявлення тих, хто зазнав лиха поза межами аеродромів, розраховуються залежно від віддалення району лиха і базування ПРПС за формулою

$$T = D / V + t_{\text{В}} + t_{\text{П}}$$

де:	T	-	строк виявлення тих, хто зазнав лиха;
	V		швидкість польоту ПРПС;
	D		віддалення аеродрому вильоту ПРПС від району лиха;
	t _в		нормативний час вильоту ПРПС з готовності № ...;
	t _п		час пошуку (t _п = 1 година, коли відомі координати місця події, t _п = 2 години, коли координати місця події невідомі).

Додаток 28
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 4 глави 1 розділу VI)

ОСНОВНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ, які визначають ефективність пошуково-рятувальних повітряних суден

Повітряні судна, що залучаються до проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі - АРПР), пошуково-рятувальних робіт (далі - ПРР), повинні бути обладнані пошуковою радіотехнічною апаратурою типів АРК-У2, АРК-УД тощо.

Для виконання рятувальних робіт літаки повинні мати пристрої для десантування парашутним способом вантажів, а вертольоти - обладнання для підняття тих, хто зазнав лиха, з води або з суші у режимі висіння.

Основними характеристиками, що визначають ефективність пошуково-рятувальних повітряних суден (далі - ПРПС), є:

ширина смуги обстеження (ΔL);

пошукова продуктивність (N);

максимальна площа обстеження ($S_{\text{обст. макс}}$).

Ширина смуги обстеження визначається дальністю дії D пошукової апаратури за сигналами радіомаяків або аварійних радіостанцій і коефіцієнтом K, який урахує перекриття сусідніх смуг обстеження і залежить від точності навігації. Ширина смуги обстеження вираховується за формулою

$$\Delta L = 2DK,$$

де K приблизно дорівнює 0,75.

Під пошуковою продуктивністю повітряних суден (далі - ПС) розуміється площа суші або водної поверхні, яку літак (вертоліт) може обстежити за допомогою пошукових радіотехнічних засобів протягом 1 години.

Пошукова продуктивність визначається за формулою

$$N = \Delta L V,$$

де:	V	-	дійсна швидкість горизонтального польоту.
-----	---	---	---

Максимальна площа обстеження визначається за формулою

$$S_{\text{обст. max}} = N t_{\text{max}},$$

де:	t _{max}	-	максимальний термін горизонтального польоту ПРПС.
-----	------------------	---	---

Площа обстеження визначається за формулою

$$S_{\text{обст. max}} = N t_{\text{обст.}} = N(t_{\text{max}} - t) = N(t_{\text{max}} - 2R/V),$$

де:	t _{обст.}	-	час обстеження;
	t	-	час, необхідний на політ ПРПС від аеродрому до району пошуку і назад;
	R	-	дальність польоту до району пошуку.

Характеристики, що визначають ефективність ПРПС, наведено у таблиці.

Знаючи площу району пошуку $S_{\text{ном}}$ і визначивши площу обстеження одним ПРПС, можна розрахувати необхідну кількість ПРПС n для обстеження всього району пошуку цим типом ПРПС за мінімальний строк: $n = S_{\text{ном}} / S_{\text{обст.}}$

Під час проведення ПРР уночі залучаються вертольоти Ми-8, які обладнано двома додатковими фарами типу ПРФ-4, що забезпечують освітлення з висоти 150 м і посадку на непомічені майданчики.

Пошукові характеристики ПРПС

ПРПС	Рекомендована висота польоту, м	Рекомендована швидкість польоту, км/год	Варіанти заправки паливом, кг	Максимальний радіус польоту з 10 % запасом пального, км	Дальність дії АРК-УД, км	Ширина смуги обстеження ΔL , км	Пошукова продуктивність N , км ² /год
1	2	3	4	5	6	7	8
Ми-8МТ	500	225	1420 2140 2860	215 327 445	15	22,5	$4,9 \times 10^3$
Ми-14ПС	500	220	2946 3331	410 450	15	22,5	$4,9 \times 10$

Ка-27ПС	500	220	2600	470	15	22,5	$4,9 \times 10^3$
Ан-2	500	180	900	665	30	45	$7,7 \times 10^3$
Ан-26	6000	450	4800	1220	65	97,5	$43,9 \times 10^3$
Ан-30	600	300	5500	650	-	2 км - поле; 1 км - пересічена місцевість; 0,5 км - ліс	$0,6 \times 10^3$
Ан-32	6000	440	5500	900	65	97,5	$43,9 \times 10^3$
ЄС-145 "Єврокоптер"	300	220	685	245	АРК відсутній	2 км - поле; 1 км - пересічена місцевість; 0,5 км - ліс	$0,7 \times 10^3$

Примітки:

1. Максимальний радіус польоту приведено для умов штилю, а також для висот і швидкостей та варіантів заправки паливних баків, що вказані в таблиці.
2. Величини Д, ΔL , N визначені для середньої пересіченої місцевості у районі пошуку. У разі пошуку над гірською і лісною місцевістю величини Д, ΔL , N можуть зменшуватися у 1,5-2 рази.
3. Під час пошуку ПРПС, які обладнані апаратурою АРК-УД, величини Д, ΔL , N збільшуються у 1,5-2 рази.

Додаток 29
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 1 глави 2 розділу VI)

ПОРЯДОК підбору та підготовки майданчика для посадки пошуково- рятувальних вертольотів

Для посадки пошуково-рятувального вертольота можуть використовуватися рівні ділянки місцевості (луг, поле, лісова галявина тощо), які мають твердий ґрунт, а в зимовий період - озера і ріки, що замерзли.

Під час підбору майданчика (мінімальні розміри майданчиків для зльоту і посадки вертольотів наведено в таблиці) враховуються:

наявність перешкод навколо майданчика;

стан ґрунту поверхні майданчика (сніг, пісок тощо);

наявність предметів, що заважають виконанню посадки і зльоту (камінці, пеньки, кущі, предмети, які піднімаються повітряними потоками несучого гвинта та заважають пілотуванню і роботі двигунів).

Для забезпечення безпеки зльоту і посадки майданчики влітку за можливості поливають водою, а взимку очищують від снігу.

Після оцінки вищезазначених елементів і виконання необхідних робіт із підготовки майданчика до прийому вертольотів необхідно здійснити обладнання майданчика, яке включає:

позначення місця посадки;

обладнання конуса (стріли, сигнальні дими тощо) для визначення напрямку вітру;

позначення меж майданчика.

Межі майданчика позначаються через 50 м прапорцями влітку білого, а взимку чорного (червоного) кольорів, вночі - ліхтарями.

Місце приземлення вертольота позначається прапорцями, які встановлюють на відстані 15 м один від одного. Відстань між посадковими воротами під час посадки декількох вертольотів повинна бути не менше 75 м. Вночі використовують ліхтарі або запалюють площки.

Мінімальні розміри майданчиків для посадок і зльотів вертольотів Ми-2, Ми-8, Ка-27 та Ми-14

Склад групи	Розміри майданчика (ширина × довжина), м			
	без перешкод на підходах		з перешкодами на межах майданчика висотою 25 м	
	вдень	вночі	вдень	вночі
Одиночний вертоліт	30 x 30	50 x 80	75 x 100	100 x 200
Пара	100 x 120	130 x 150	180 x 300	200 x 320
Для вертольотів Ми-2, ЕС-145 “Єврокоптер” та легких вертольотів класу “А”				
Одиночний вертоліт	20 x 20	30 x 60	50 x 80	100 x 200
Пара	80 x 100	100 x 150	100 x 150	150 x 200

Для визначення напрямку вітру під час посадки і зльоту вертольотів виставляється конус. Конус виготовляється з матеріалу чорного (червоного) і білого кольорів, кріпиться до металевого кільця діаметром 40-45 см. Кільце з конусом прикріплюється до кілка з таким розрахунком, щоб незалежно від напрямку вітру воно могло вільно крутитися. Конус встановлюється на відкритому місці на відстані 50-100 м від майданчика і не повинен заважати вертольотам, які заходять на посадку або злітають. Для визначення напрямку вітру можна також використовувати димові шашки, димове вогнище, стрілу тощо, але щоб при цьому дим не заважав підходу і посадці вертольотів.

Додаток 30
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 5 глави 2 розділу VI)

ОБЛІК

аварійно-рятувального і парашутно-десантного майна та спеціального спорядження в авіаційній частині

Додаток 31
до Правил пошуково-рятувального
забезпечення польотів
державної авіації України
(пункт 10 глави 2 розділу VI)

ПЕРЕЛІК
основних документів із пошуково-рятувального забезпечення
польотів, що мають знаходитися в координаційному центрі пошуку і
рятування, на командному пункті (пункті управління)

Основні документи	Координаційний центр пошуку і рятування	Командний пункт (пункт управління) авіаційних частин
1	2	3
Правила авіаційного пошуку і рятування та пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України	+	+
Інструкція щодо організації та здійснення чергування з пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації на командному пункті (пункті управління)	+	+
Інструкція з організації пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації в районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика, полігона)	-	+
Інструкції екіпажу чергового пошуково-рятувального повітряного судна, рятувальної парашутно-десантної групи та наземної пошуково-рятувальної групи	-	+
Інструкція з виконання польотів у районі аеродрому (злітно-посадкового майданчика, полігона) (розділ “Пошуково-рятувальне забезпечення”)	-	+
Графік чергування пошуково-рятувальних сил і засобів на тиждень	+	Витяг
План чергування пошуково-рятувальних сил і засобів на добу	+	+
Розрахунок залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації	+	+
План заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з повітряним судном в авіаційному районі пошуку і рятування	Витяг	-

України		
План заходів на випадок виникнення аварійної ситуації з повітряним судном на аеродромі (злітно-посадовому майданчику, полігоні)	-	+
План взаємодії з ГУ (У) ДСНС України, до адміністративної території яких належить район відповідальності аеродрому, та з ДМРКЦ (МРКПЦ), у разі якщо район відповідальності аеродрому включає морську акваторію	-	+
План взаємодії між ГАКЦПР та органами управління ЄСПАРПР	+	-
План взаємодії між АДЦПР та пунктом управління аеродрому державної авіації, на аеродромах яких організовано чергування пошуково-рятувальних повітряних суден за договорами з ДСНС України, при проведенні авіаційного пошуку і рятування	-	+
Пам'ятки персоналу пункту управління, особам групи керівництва польотами щодо дій у разі отримання сигналу "Лихо"	-	+
Схема оповіщення, взаємодії і виклику чергових пошуково-рятувальних сил і засобів	+	+
Комплект топографічних карт масштабів 1:100 000, 1:200 000	+	+
Палетки із сіткою візуального пошуку (за масштабами карт)	+	+
Формалізовані бланки первинного повідомлення про аварійний стан повітряного судна	+	+
Формалізовані бланки донесення про авіаційну подію	+	+
Формалізовані бланки плану пошуку	+	+
Формалізовані бланки звітів щодо проведення операції з авіаційного пошуку і рятування (пошуково-рятувальних робіт)	+	+
Формалізовані бланки плану рятування	+	+
Карта-планшет обстановки з пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації	+	+
Журнал обліку і графік перевірок чергових пошуково-рятувальних сил і засобів	+	+
Журнал обліку підготовки до пошуково-рятувальних робіт екіпажів пошуково-рятувальних повітряних суден	-	+