

СОГЛАСОВАНО

Начальник ДЧС ЗКО

генерал - майор

Джумашев Ж.К.

2020 г.



УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор

ТОО «Международный аэропорт «Орал»

Раскалиев Х. Ш.

2020 г.



Аварийный план

по организации и проведению поисково спасательных и
аварийно-спасательных работ на территории и в районе
аэродрома

ТОО «Международный аэропорт «ОРАЛ»

9137

ЛИСТ КОРРЕКТИРОВКИ

Онакобоенаповедна по веноулуно 5 јесепфа 2022.

Носен јесепфа *Antoni Vukobratovic* L. R.

ЛИСТ РАССЫЛКИ

ЗГД по АВ

Белимов А.И.

«04» 11 2022 г.

Главный инженер

А. Ержанұлы

«19» 11 2022 г.

Начальник ГСМ

Швайко С.В.

«04» 11 2022 г.

УФ РГД ЭКО «КазАэроНавигация»

Суллейменов А.Е.

«04» 11 2022 г.

Начальник СПАСОП

Мұшағалиев Л.Е.

«4» 11 2022 г.

Начальник ИАС

Рязанцев Ю.М.

«04» 11 2022 г.

Начальник АС

Самусев Ф.А.

«04» 11 2022 г.

Начальник ОИТ и К

Еурғалиев И.Б.

«04» 11 2022 г.

Начальник ССТ

Исламов Г.К.

«04» 11 2022 г.

Начальник СОАП

Есмұханова Г.А.

«04» 11 2022 г.

Заведующий Здравпункт

Қуанышқалиева Ә.Т.

«04» 11 2022 г.

ЗГД по АБ


Бегимов А.И.
«04» 11 2022 г.

Главный инженер


А.Ержанұлы
«04» 11 2022 г.

Начальник СОАП


Есмуханова Г.А.
«04» 11 2022 г.

Начальник СПАСОП


Муштагалиев Л.Е.
«04» 11 2022 г.


Начальник АС


Самусев Ф.А.
«04» 11 2022 г.

Начальник ССТ


Ислямов Г.К.
«04» 11 2022 г.

Начальник ГСМ


Швайко С.В.
«04» 11 2022 г.

Начальник ИАС


Рязанцев Ю.М.
«04» 11 2022 г.

Заведующий Эдравпункт


Куанышкалиева Э.Т..
«11» 04 2022 г.

Начальник ОИТ и К




Турғалиев И.Б.
«04» 11 2022 г.

Диспетчер ЦДСП


Асетов А.Т.

Ткаченко Л.В.

«04» 11 2022 г.


Шапошникова Л.Н.

Парфенова Н.С.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Лист ревизии	1 стр.
Термины и сокращения	2 стр.
1. Общее положение	3 стр.
2. Организация и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ	7 стр.
3. Поисково-спасательные работы	8 стр.
4. Силы и средства выделяемые для проведения АСР	9 стр.
5. Оповещение и выдача сигналов	10 стр.
6. Общие принципы применения и использования аварийного плана	12 стр.
7. Тревога при аварийных ситуациях	13 стр.
8. Структура и применение аварийного плана в аэропорту	15 стр.
9. Действия служб по «ТРЕВОГЕ»	18 стр.
10. Авиационное происшествие за пределами района аэродрома аэропорта	23 стр.
11. Ожидаемая аварийная посадка ВС в аэропорту	26 стр.
12. Инструкция по действиям наземных служб ТОО «МА «Орал» при выявлении большого особо опасными инфекциями (COVID - 19) на борту ВС и территории ТОО «МА «Орал»	29 стр.
13. Руководство АСР в аварийных ситуациях	31 стр.
14. Обязанности должностных лиц по организации поисково-спасательного и аварийно-спасательного обеспечения полетов (НПСК и АСК)	37 стр.
15. Проведение поисковых и АСР	45 стр.
Приложение к аварийному плану	50 стр.
Приложение №1	51 стр.
Приложение №2	77 стр.
Приложение №3	81 стр.
Приложение №4	83 стр.
Приложение №5	84 стр.
Приложение №6	88 стр.

Приложение №7	90 стр.
Приложение №8	91 стр.
Приложение №9	93 стр.
Аварийные схемы самолётов и вертолётов по типам	95 стр.
Схема оповещения и связи при АП и инцидентах и ЧС	110 стр.
Инструкция по ведению радиосвязи внутри аэропорта	111 стр.
Условные обозначения спасательного оборудования	112 стр.
Местонахождения спасательного оборудования в самолёте	113 стр.
Схема оповещения АСК	114 стр.
Структура службы ПАСОП	115 стр.
Общая схема оперативного оповещения при ЧС органов местного самоуправления и республиканской службы Гражданской защиты	116 стр.
Опись имущества технической аптечки	117 стр.
Опись имущества медицинской аптечки	118 стр.
Инструкция взаимодействия подразделений радиосвязи при обслуживании ВС	119 стр.
План подачи транспорта для АСР	120 стр.
Таблица расчётных данных на тушение пожара силовых установок по типам самолётов	122 стр.
Таблица расчётных данных на тушение пожара внутри фюзеляжа по типам самолётов	123 стр.
Схема расположения оборудования	124 стр.
Координатная сетка аэродрома Уральск	125 стр.
Схема оповещения служб, мед. служб области при получении сведений о наличии больного на борту ВС	126 стр.
Схема расстановки сил и средств	127 стр.
Схема расположения основных объектов на аэродроме Уральск	128 стр.

Термины и сокращения.

- Аварийно-спасательная команда (АСК);
- Аварийно-спасательные работы (АСР);
- Авиационное происшествие (АП);
- Аэродромная служба (АС);
- Аварийно-спасательная станция (АСС);
- Воздушное судно (ВС);
- Взлётно-посадочная полоса (ВПШ);
- Контрольно-пропускной пункт (КПП);
- Медицинский расчёт (МР);
- Наземная поисково-спасательная группа (НПСГ);
- Пожарно-спасательный расчёт (ПСР);
- Линейный отдел полиции (ЛОП);
- Руководитель полётов (РП);
- Служба авиационной безопасности (САБ);
- Служба обеспечения авианефтевозок (СОАП);
- Служба поискового и аварийно - спасательного обеспечения полётов (СПАСОП);
- Служба специального транспорта (ССТ);
- Управление воздушным движением (УВД);
- Инженерно-авиационная служба (ИАС);
- Пункт диспетчерской связи предприятия (ПДСП);
- Специализированная пожарная часть (СПЧ);
- Республиканское государственное предприятие (РГП);
- Заместитель генерального директора по авиационной безопасности (ЗГД по АВ).

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Аварийный план предназначен для организации мероприятий, направленных на выполнение немедленных и эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места авиационного происшествия и предусматривает:

- поисково-спасательные работы;
- аварийно-спасательные работы.

1.1.2. Настоящие Правила проведения авиационных поисково-спасательных работ (далее - Правила) разработаны на основании и в соответствии с требованиями следующих нормативных правовых актов и международных документов:

1.1.3. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года, **подпункт 38 статьи 13** «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан»;

1.1.4. Постановление Правительства Республики Казахстан от **4 ноября 2011 года № 1296** Правила по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан. Сноска. Правила в редакции постановления Правительства РК от 20.12.2013г. №1353 вводится в действие с 01.01.2014 года.

1.1.5. Об утверждении Правил аварийно-спасательного обеспечения полетов в аэропортах Республики Казахстан .
Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от **26 марта 2015 года № 325**. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 29 октября 2015 года № 12216.

1.1.6. О создании Координационного центра поиска и спасения. В целях реализации постановления Правительства Республики Казахстан от 4 ноября 2011 года № 1296 « Об утверждении Правил по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории Республики Казахстан.»

1.1.7. пунктов 2.1, 2.(, 2.10 главы 2 Приложения 14 «Проектирование и эксплуатация аэродромов», ИКАО, издание 8, июль 2018 года;

1.1.8. главы 2 «Планирование поисково-спасательной службы» Руководства по поиску и спасанию, часть 1, ИКАО, издание 8, июль 2018года;

1.1.9. пунктов 2.1, 2.5, 2.7, 2.9, 2.10 главой 2, пунктов 4.1, 4.3, 4.4 главы 4, пунктов 6.2 главы 6, глав 7,11,12,13, дополнения й 1,2 Руководства по аэропортовым службам «Спасание и борьба с пожаром», часть 1, ИКАО, Дос 9137-AN/898, издание 8, июль 2018 года;

1.1.10. Руководства по аэропортовым службам «Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки в аэропорту», часть 7, ИКАО, Дос 9137- FN/898, издание 8, июль 2018 года;

1.1.11. Руководства по аэропортовым службам «Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться», часть 5, ИКАО, Дос 9137/AN 898, издание 8, июль 2018 года;

1.2. Структура и содержание аварийного плана включают в себя:

- общие положения;
- характеристику аэродрома, района аэродрома и района ответственности авиапредприятия;
- структуру, оснащение, силы и средства, управление, связь и оповещение аварийно-спасательного формирования;
- виды аварийных ситуаций и способы ведения аварийно-спасательных работ по процедурам.

1.2.1. В виде приложений имеются:

- организационно-структурная схема авиапредприятия;
- план аэропорта;
- карта аэродрома и района ответственности авиапредприятия;
- карта района ответственности авиапредприятия по поисково-спасательному обеспечению полетов;
- приказ руководителя о создании аварийно-спасательного формирования;
- табель оснащенности подразделений аварийно-спасательной команды;
- план подачи автотранспорта для расчетов АСК;
- список телефонов оповещения;
- планы взаимодействия между службами и сторонними организациями по видам аварийных ситуаций;
- план лечебно-эвакуационных мероприятий при проведении аварийно-спасательных работ;
- рекомендации по тушению пожаров на воздушных судах и спасанию пассажиров и экипажа;
- схемы расстановки сил и средств при аварийной посадке ВС;
- инструкция по покрытию ВПП пеной при аварийной посадке самолетов;
- инструкция по организации радиосвязи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ;
- силы и средства взаимодействующих подразделений противопожарной службы г. Уральск;
- схемы воздушных судов, выполняющих полеты на аэродроме с указанием внешней аварийной маркировки, мест размещения бортового аварийно-спасательного и противопожарного оборудования, кислородных приборов, основных агрегатов топливной и масляной систем).

1.2.2. Аварийный план разрабатывается начальником СПАСОП авиапредприятия при активном участии служб ТОО «Международный аэропорт «Орал», ведомств, организация и авиакомпаний, базирующихся на аэродроме и совершающих полеты на данный аэродром, в части их касающейся.

1.2.3. После согласования со всеми заинтересованными службами, организациями и предприятиями, Аварийный план вводится в действия приказом руководителя ТОО «Международный аэропорт «Орал».

1.2.4. Все организационные мероприятия, касающиеся введения в действие, регистрации и рассылки поправок к аварийному плану выполняет начальник СПАСОП авиапредприятия.

1.2.5. Хранение и ведение контрольного экземпляра аварийного плана осуществляет начальник СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал».

1.2.6. Поисквые и аварийно-спасательные работы выполняются силами и средствами ТОО «Международный аэропорт «Орал» с участием сил и средств базирующихся на аэродроме ТОО «Авиакомпания «АЭРО», Уральский филиал РГП «Казэронавигация» а в случае необходимости в взаимодействии с воинскими частями по ЧС, гражданскими организациями и ведомствами в соответствии согласованных планов взаимодействия и договоренности.

1.2.7. Ответственность за постоянную готовность наземных поисковых и аварийно-спасательных сил и средств принадлежит ТОО «МА «Орал», Уральский филиал РГП «Казэронавигация», своевременное проведение наземных поисковых и аварийно – спасательных работ (АСР) возлагается на старших начальников указанных организаций, начальника службы СПАСОП и ЗГД по АБ и в случае ЧП,АИ,АП и т.д. **ответственность возлагается старший смены ДЧС или старших начальников указанных организаций.**

1.2.8. При проведении поисково-спасательных работ аэропорт обеспечивает заправку и обслуживание ВС и транспортных средств других предприятий участвующих в проведении этих операций: **ВС заправляются на перроне, наземные транспортные средства – на складе ГСМ.** При необходимости топливозаправщики доставляют топливо к месту происшествия.

II. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ.

2.1. Район поисково-спасательных работ ТОО «МА «Орал» ограничивается районом аэродрома, границы которого проходят через пункты: (приложение № ___),

кор.1 с 5052.5 в 05729.7; кор.2 с 5042.0 в 05804.3;

кор.3 с 5017.5 в 05818.6; кор.4 с 5010.1 в 05819.1;

кор.5 с 4958.5 в 05813.5; кор.6 с 4939.6 в 05751.0;

кор.7 с 4937.5 в 05639.0; кор.8 с 50170 в 05604.0;

2.2. Организация наземного поисково-спасательного и аварийно-спасательного обеспечения полетов на территории ТОО «МА» и районе аэродрома, координация совместных действий с взаимодествующими организациями возлагается на Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал», или лицо его заменяющего.

2.3. Непосредственное руководство проведением аварийно – спасательными работами на территории ТОО «Международный аэропорт «Орал» возлагается на руководителя АСР и ПДСП;

2.4. Поисково-спасательные работы выполняются под руководством координатора поисково-спасательных операций командира В/ч _____.

2.5. В состав аварийно-спасательных сил и средств входят **аварийно-спасательные команды (АСК)** которые организованы в каждой дежурной смене и включают в себя следующие расчеты:

- *стартовый пожарно-спасательный и расчет ПБСАБ;*

- *расчет медицинской службы;*

- *расчет ИАС;*

- расчет службы перевозок;

- расчет аэродромной службы;

- расчет внутренних дел аэропорта;

- наземный поисковое—спасательный расчет. (аварийно-спасательная команда (АСК))

2.6. Старшими расчетов АСК являются соответствующие начальники смен. Количественный состав аварийно—спасательных сил и средств утверждается Генеральным директором ТОО «МА».

2.7. Для проведения наземных поисково—спасательных работ и доставки аварийно — спасательных средств и поисковое—спасательной группы к месту АП руководитель поисково—спасательных работ оснащает АСК транспортными средствами повышенной проходимости (с учетом климата, географических условий местности).

2.8. Для руководства аварийно — спасательными работами на месте АП руководитель АСР имеет передвижной командный пункт на транспортном средстве повышенной проходимости на базе подвижного узла связи, оснащенный громкоговорящим устройством, средствами освещения, мегафоном и биноклем с радиостанциями ВЧ и ОВЧ диапазонов, марка ЗИЛ-131.

2.9. Для быстрого обнаружения и прибытия АСК к месту АП на аэродроме имеет графические планы аэродрома и прилегающей местности с координатной сеткой. Указанные планы размещены на всех пунктах УВД, в каждом расчете АСК, а также в организациях и учреждениях, привлекаемых к аварийно—спасательным работам и взаимодействию. На аварийно—спасательных транспортных средств и пожарных автомобилях.

III. Поисковое—спасательные работы организуются и выполняются в следующих случаях:

3.1. при получении сигнала бедствия с борта воздушного судна;

- 3.2. если в течение 10 мин. после расчетного времени прилета ВС не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует;
- 3.3. если экипаж ВС получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
- 3.4. если по сообщению экипажа или другим сообщениям известно, что состояние ВС или имеющийся на нем остаток топлива не гарантирует безопасного окончания полета;
- 3.5. если при полете по воздушной трассе (вне трассы) потеряна связь с экипажем ВС и его местонахождение в течение 20 мин. Установить не удалось;
- 3.6. во всех случаях, когда экипажу ВС требуется помощь;
- 3.7. по указанию командира предприятия или вышестоящего начальника.

IV. Силы и средства, выделяемые для проведения поисковых и аварийно – спасательных работ.

- 4.1. Для выполнения наземных поисковых и аварийно – спасательных работ выделяются следующие силы и средства;
- 4.2. от наземных служб выделяется АСК в полном составе с оснащением согласно таблицы для аварийно–спасательных работ, а для поисково-спасательных работ выделяется НИСТ с имуществом и снаряжением, а также техникой, колличественный состав людей и техники определяется приказом Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал»».

4.3. Для проведения поисковых работ ТОО «Авиакомпания «АЭРО» предоставляет самолеты АН-2 с экипажами, КВС с экипажем.

4.4. Взаимодействие ТОО «Авиакомпания АПЛК «АЭРО» с ТОО «Международный аэропорт «Орал» осуществляется на договорной основе.

4.5. Военские части и другие взаимодействующие группы (организации) и ведомства выделяют аварийно – спасательные силы и средства согласно согласованных планов взаимодействия (план взаимодействия прилагается).

4.6. Для доставки к месту бедствия АСК или поисковое–спасательной группы со специальной техникой и аварийно – техническим имуществом, руководители поисковых и аварийно – спасательных работ ТОО «Международный аэропорт «Орал» используют имеющиеся в их распоряжении автотранспорт.

У. Оповещение и выдача сигнала.

5.1. Оповещение АСК производится по команде руководителя поисковых и аварийно – спасательных работ, руководителя полетов или других должностных лиц, имеющих право подачи сигналов оповещения (в зависимости от обстановки подается сигнал «Тревога» или «Готовность»).

5.2. УВД по сети оповещения АСК «Горн-2».

5.3. В сеть оповещения входят:

1. Командир в/ч 36 739-К ;
2. ДП «Вышка», сменный инженер, СЭРТГОС Уральского филиала;
3. ПБ САБ;
4. ДДСП;
5. СОАП;

6. Мед. служба;
7. Служба ИАС;
8. Аэродромная служба;
9. ССТ;
10. ЛОП.

5.4. Подтверждение о получении сигнала «Тревога» или «Готовность» стартовые пожарное-спасательные расчеты и ПДСП докладывают лицу службы движения, объявившему «Тревогу» или «Готовность».

Остальные расчеты докладывают ПДСП время оповещения расчетов АСК не должно превышать **25 секунд**.

5.5. При оповещении указывается тип ВС. Характер происшествия, место происшествия – номер квадрата по схеме территории аэродрома, разбитой на квадраты, число пассажиров.

5.6. Должностные лица, обеспечивающие подачу сигнала обязаны строго контролировать передачу сообщений о бедствии во все адреса по схеме оповещения аварийно – спасательной команды ТОО «Международный аэропорт «Орал», особенно тщательно в следующее адреса:

- начальнику смены караула САБ: 93-96-81, 681;
- руководителю поисковых аварийно – спасательных работ тел: 93-96-87, 687;
- ПДСП тел: 93-96-70, 93-96-71; Бриффинг 51-10-46;
- командиру в/ч _____ тел: _____;
- директору ТОО Авиакомпания «АППК «АЭРО» тел: 8 (7132) 22-78-91.

- транспортной прокуратуре тел: 50-89-87; 51-14-20 (дежурный).

5.7. Должностные лица авиапредприятия, связанные с передачей сигналов бедствия, обязаны всегда иметь на рабочем месте адреса и номера телефонов нужных им работников.

5.8. Оповещение и вызов взаимодействующих сил осуществляется по указанию руководителя АСР.

VI. ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ ПРИМЕНЕНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВАРИЙНОГО ПЛАНА.

6.1. Аварийный план аэропорта определяет действия сотрудников при АСР и одновременно является служебным указанием для всех сотрудников, а также является документом, обязательным для исполнения для взаимодействующих при выполнении АСР организаций.

6.2. Согласно Закона Президента Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан», других нормативных правовых актов РК, касающихся гражданской авиации, требований ИКАО ТОО «Международный аэропорт «Орал», как пользователя гражданской авиации, обеспечение безопасности. Он держит для этих целей специальные расчеты и службы для выполнения соответствующих процедур. Первый руководитель авиапредприятия является ответственным за проведение требуемых мероприятий по обеспечению безопасности и организованного ведения действий специальных расчетов и служб по аварийно-спасательному обеспечению полетов, безопасность аэропорта «Орал» осуществляет СПАСОЦ, служба авиационной безопасности и инспектор по безопасности полетов (ИИ по БП);

6.3. При возникновении аварийных ситуаций в аэропорту «Орал», на основ заключенных соглашений, служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов тесно взаимодействует с различными учреждениями и организациями г. Уральск (скорая медицинская помощь, лечебные учреждения, противопожарная служба) и др.

6.4. За своевременное выполнение соответствующих процедур они несут полную ответственность в части их касающейся.

6.5. В аварийный план включены наиболее критические ситуации, требующие согласованных совместных действий всех взаимодействующих сил и средств.

Дополнение: в аварийных ситуациях, не указанных в документах, последствия которых не могут быть ликвидированы силами АСК ТОО «Международный аэропорт «Орал», при необходимости, включаются взаимодействующие силы и средства г. Уральск. При возникновении аварийных ситуаций в г. Уральск, на основе согласованного плана взаимодействия, ТОО «Международный аэропорт «Орал» оказывает соответствующую помощь городским властям (не снижая заявленную категорию УТПЗ).

УП. ТРЕВОГА ПРИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.

7.1. Тревога.

- Объявление сигнала «Тревога» осуществляется по всем имеющимся каналам связи;
- по системе «ГОРН-2»;
- по телефонным каналам связи;
- по радиосвязи. (ПТС – громко говорящие связи);

7.1.1. При подаче сигнала «Тревога» органом УВД объявляется тип ВС, характер (вид) происшествия, место происшествия, квадрат сбора на схеме территории аэродрома, количество пассажиров и членов экипажа ВС или вид аварийной ситуации.

7.1.2. Службы и расчеты АСК, получившие сигнал «Тревога», выбирают из аварийного плана соответствующий вид действий по сигналу «Тревога».

7.2. Виды аварийных ситуаций.

В настоящем плане рассматриваются следующие виды аварийных ситуаций, могущих иметь место в аэропорту.

A1 – авиационное происшествие (катастрофа аварии) на ВС за пределами района аэродрома авиационного аэродрома (желтая аварийная инструкция).

A2 – авиационное происшествие (катастрофа, авария) на ВС на территории и в районе аэродрома аэропорта (красная аварийная инструкция).

**A3 – ожидаемая посадка аварийного ВС (аварийная посадка)
(зеленая аварийная инструкция).**

A4 – попытка захвата и угона ВС на земле (на стоянке или рулении).

A5 – попытка угрозы захвата и угона ВС при выполнении полета по маршруту (трассе).

A6 – угроза применения взрывного устройства на борту ВС на земле (стоянке или рулении).

A7 – угроза применения взрывного устройства на борту ВС в полете, после его взлета.

A8 – угроза применения взрывного устройства на наземном объекте аэропорта.

A9 – опасные зрелые.

A10 – чрезвычайные ситуации, включая пожары, на объектах других предприятий и населенных пунктах.

A11, 12 и др. – дополнительные виды АС.

VIII. СТРУКТУРА И ПРИМЕНЕНИЕ АВАРИЙНОГО ПЛАНА В АЭРОПОРТУ.

8.1. Структура плана.

Аварийный план разработан в формате А – 4 отрывного листа. Для добавлений и изменений существует способ редакции (см. 3.3.).

План собран таким способом, чтобы дать возможность пользователю составить собственный, приспособленный план «Тревога».

План состоит из следующих глав:

Глава 1. Применение плана.

Глава 2. Описание общих принципов использования плана.

Глава 3. Оповещение и действия расчетов и служб по видам аварийных ситуаций.

Аварийный план применяется согласно видам аварийных ситуаций для действий специализированных расчетов и служб. Он составлен в форме технологической карты для действия расчетов и служб по сигналам «Тревога» и устанавливает индивидуальные режимы работы и функции расчетов в случае аварийных ситуаций.

В процедурах описаны взаимосвязанные методы действий различных служб авиапредприятия и взаимодействующих сил и средств при аварийных ситуациях на территории и в районе аэродрома аэропорта. Для каждой процедуры обозначена служба, которая несет ответственность за изменения и дополнения соответствующих методов. Описание и установление методов действий обрабатывается совместно со службой, несущей ответственность за данную процедуру.

Глава 4. Общие принципы применения плана и организация поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

Глава 4 устанавливает основные принципы применения и использования аварийного плана. Аварийный план авиапредприятия утверждается первым руководителем и согласовывается с государственными службами г. Уральск

соответствующими взаимодействующими организациями и авиакомпаниями. По авиапредприятию издается приказ о вступлении в действие Аварийного плана.

Глава 5. определяет цели и задачи поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов.

- Ответственность получателя аварийного плана.

Руководство служб, включенных в список получателей плана, несет ответственность за:

- инструктирование и обучение своего штата соответствующим методам действий при аварийных ситуациях;
- контроль за соблюдением выполнения штатом данной службы условий, содержащихся в плане;
- внесение изменений и дополнений в Аварийный план согласно указаниям составителя Аварийного плана – начальника СПАСОП;
- передачу информации о необходимости внесения изменений и дополнений, способствующих улучшению работ по определенным процедурам.

8.1.2. Пользователи после получения сигнала «Тревога»:

- снимают соответствующую технологическую карту (чек-лист);
- выполняют действия, указанные на технологической карте (чек-листе);
- делают запись действий на технологической карте (чек-листе);
- принимают меры по восстановлению сил и средств во время и после выполнения аварийных работ.

Для проверки действительности плана, ответственный за составление, изменения и дополнения – начальник СПАСОП, должен проводить регулярные тренировки.

8.1.3. Разработка Аварийного плана и внесение изменений и дополнений.

Службы, входящие в список получателей Аварийного плана, по необходимости вносят предложения по изменениям и дополнениям в Аварийный план.

- Действия служб авиапредприятия при аварийной обстановке.
- Привлекаемые к проведению ПАСР силы и средства.

8.1.4. Для организации поисковых и аварийно-спасательных работ привлекаются следующие расчеты и службы:

- Орган обслуживания воздушного движения (ОВД).
- Государственные службы в аэропорту.
- Взаимодействующие сторонние организации г. Уральск.
- Аварийно-спасательная команда ТОО «МА «Орал»
- Эксплуатанты воздушных судов.

8.1.5. В состав силы ОВД входят: Органы ОВД

- диспетчер ДЦ «ВЫШКА»
- диспетчер ДЦ «БРИФИНГ»
- Руководитель полетов

Руководитель полетов (РП) несет ответственность за работу сменного расчета органа ОВД.

8.1.6. В расчет государственных служб в аэропорту входят:

- пограничный отряд;
- ЛОП;
- представительство КНБ.

8.1.7. В состав сторонних взаимодействующих организаций входят:

- ДЧС ЭКО КЧС МВД РК г. Уральск;
- аварийно-спасательные формирования ГУ «СП и АСР» ДЧС ЭКО КЧС МВД РК;
- скорая медицинская помощь 103, и лечебные учреждения г. Уральск;

8.1.8. В состав АСК входят следующие расчеты и службы:

- руководство аэропорта;
- пожарно-спасательный расчет;
- расчет службы специального транспорта;
- расчет медицинской службы;
- расчет аэродромной службы;
- расчет СОАП;
- расчет САБ;
- расчет полиции;
- расчеты ИАС.

IX. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБ ПО «ТРЕВОГЕ»

9.1. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ СПАСОЦ:

По сигналу «Тревога» расчеты службы ПАСОЦ (стартовый пожарно-спасательный расчет) в количестве 6 человек должны:

- прибыть к месту АП, указанному органом ОВД, в нормативное время;

- по прибытии на место АП приступить к тушению пожара (если он возник), и спасению (при необходимости) пассажиров и экипажа аварийного ВС.

Тушение пожара и спасение пассажиров производится в соответствии с «Оперативным планом по тушению пожаров на ВС».

Начальник ПСК, прибыв на место АП, должен немедленно оценить обстановку и в случае невозможности стабилизировать обстановку собственными силами, вызвать через диспетчера СПАСОП пожарные подразделения ППС г. Уральск согласно плана взаимодействия.

Начальник караула ПСК руководит расчетами службы ПАСОП и взаимодействующими пожарно-спасательными силами на месте АП, пока аварийная обстановка не стабилизируется.

9.2. ДЕЙСТВИЯ ПОЛИЦИИ И СЛУЖБЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ.

По сигналу «Тревога» сотрудники полиции и САБ должны:

- прибыть на место АП, указанное органом ОВД в нормативное время.
- оценить место АП по указанию руководителя АСР.
- обеспечить контроль доступа к месту АП.

- организовать беспрепятственный проезд к месту АП пожарных и медицинских сил и средств, вызванных для помощи из г. Уральск. Пропуск этих сил и средств, происходит через КПШ «-----».

- регулировать движение транспортных средств, вблизи АП, обеспечивать доступ к месту АП только лиц, участвующих в выполнении аварийно-спасательных работ.

- охранять личные вещи, багаж, почту и груз, снятые с аварийного ВС.
- направлять обычный транспорт в объезд места АП.
- закрыть доступ к месту АП для посторонних лиц, представителей прессы, любопытных.

В случае вызова вспомогательных (пожарных и медицинских) сил и средств из г. Уральск, расчет САБ организует радиосвязь между КПШ – 1 и КПШ - 2 и подвижным командным пунктом, а также аварийным оперативным штабом.

9.2.1. к месту АП допускаются:

- персонал службы ПАСОП аэропорта в соответствующей спецодежде;
- персонал медицинской службы аэропорта;
- персонал пожарных и спасательных служб г. Уральск в соответствующей спецодежде, прибывший по плану взаимодействия;
- персонал медицинских служб г. Уральск, прибывший по плану взаимодействия;

- лица, имеющие специальные пропуска (образец в приложении).

9.2.2. Принимаются меры безопасности для:

- сохранения самописца полетных данных и бортового речевого самописца;
- изоляции опасных грузов, находящихся на борту;
- защиты людей от облучения радиоактивными материалами.

9.2.3. Для выполнения вышеуказанных действий выделяется:

- наряд полиции — _____ человек;
- расчет САБ — _____ человек;

Если необходимо усиление сил, соответствующие расчеты запрашивают их в своих службах.

Ответственность за организацию и проведение вышеперечисленных мероприятий возлагается на начальника смены службы авиационной безопасности.

9.3. ДЕЙСТВИЯ АДМИНИСТРАЦИИ АЭРОПОРТА.

При объявлении органом ОВД сигнала «Тревога» организуется:

- стационарный аварийный оперативный штаб;
- подвижный командный пункт.

9.3.1. Руководитель авиационной организации организует работу стационарного аварийного оперативного штаба, который:

- устанавливает радиосвязь с руководителем АСР;
- оповещает и отправляет к месту АП представителя эксплуатанта аварийного ВС;
- передает информацию об АП согласно схеме оповещения;
- готовит помещения в терминале для приема не пострадавших пассажиров аварийного ВС (по запросу руководителя АСР);
- направляет на место АП (при необходимости) переводчика для контакта с экипажем иностранного ВС;
- координирует действия служб для помощи руководителю АСР на месте АП;
- оказывает (при необходимости) помощь начальнику смены САБ по встрече и сопровождению к месту АП взаимодействующих пожарно-спасательных и медицинских сил и средств, прибывающих в аэропорт.
- назначает сотрудника, ответственного за связь со средствами массовой информации;

9.4. РУКОВОДИТЕЛЬ АСР ПО СИГНАЛУ «ТРЕВОГА»:

- устанавливает радиосвязь с руководителем полетов или диспетчером органа ОВД и уточнить данные о ВС;
- прибывает на место АП не позднее, чем через 5 мин и, оценив обстановку, сообщает о результатах руководителю полетов;
- организует работу подвижного командного пункта на месте АП;
- уточняет у начальника ПСК вызваны ли взаимодействующие пожарно-спасательные силы и средства;
- при вызове взаимодействующих сил и средств, дает указание сменному начальнику САБ об организации их встречи на КПШ и сопровождение к месту АП;
- организует опепление места АП совместно со сменным начальником САБ;
- устанавливает на месте АП со старшим расчета медицинской службы зоны:
 - сбора пассажиров;
 - сортировки;
 - оказания помощи;
 - транспортировки;
- организует отpravку пассажиров из зоны транспортировки:
- не пострадавших – в терминал прилета;
- пострадавших – в больницы.
- организует охрану зоны, где размещены погибшие пассажиры до прибытия специалистов по расследованию, в дальнейшем направляет погибших в морги;
- координирует на месте АП работу всех служб аэропорта, участвующих в аварийно-спасательных работах, также взаимодействующих сил и средств, прибывших в аэропорт «Уральск» по плану взаимодействия, не подвергая при этом аварийно-спасательный персонал излишней опасности;
- по согласованию с начальником пожарно-спасательной команды, сменным начальником САБ и сменным начальником медицинской службы уведомляет взаимодействующие организации об окончании аварийной ситуации в аэропорту.

9.5. ДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ.

По сигналу «Тревога» расчеты медицинской службы должны:

- прибыть к месту АП, указанному органом ОВД в нормативное время;
 - приступить к оказанию медицинской помощи.
- Сменный заведующий медицинского пункта руководит медицинскими расчетами ТОО «МА» и прибывшими вспомогательными медицинскими силами и средствами.
- Сменный заведующий медицинского пункта, прибыв к месту АП: - оценивает обстановку и, при необходимости, немедленно вызывает взаимодействующие медицинские силы и средства согласно плана взаимодействия, сообщив об этом руководителю АСР для организации их встречи и сопровождению к месту АП;
- организует сортировку пострадавших и медицинский уход за ними;
 - обеспечивает совместно со вспомогательными медицинскими силами и средствами отправку пострадавших в больницу;
 - составляет точный список пострадавших, указав их фамилии и место их отправки;
 - координирует совместно с эксплуатантом ВС перевозку не пострадавших в зону ожидания.

9.6. ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДА.

Ответственный представитель эксплуатанта аварийного ВС, получив информацию об АП или инциденте с ВС, прибывает на подвижный командный пункт для координации действий эксплуатанта с руководителем аварийно-спасательных работ. Подвижным командным пунктом является автомобиль с надписью на борту «Штаб».

Ответственный представитель эксплуатанта аварийного ВС представляет информацию руководителю АСР о количестве пассажиров, составе экипажа и опасных грузах на борту ВС. Эта информация немедленно передается начальнику пожарно-спасательной команды и старшему медицинскому расчету.

Ответственный представитель эксплуатанта аварийного ВС совместно со старшим расчета СОАП принимает меры для перевозки пассажиров на автобусах с места АП в район сбора, отведенный для не пострадавших пассажиров. Перевозка с места АП раненых, способных передвигаться, разрешается только после консультации со старшим медицинского расчета.

Сотрудники эксплуатанта аварийного ВС направляются на место сбора пассажиров. Ответственный представитель эксплуатанта в зале сбора пассажиров из сотрудников своей АК назначает лиц, осуществляющих совместно с работниками СОАП прием и регистрацию пассажиров.

Ответственный представитель эксплуатанта, являющийся главным ответственным лицом в зале сбора пассажиров, осуществляет общее руководство, принимая, при необходимости, меры по обеспечению дополнительного медицинского обслуживания, доставке хозяйственно-продовольственных продуктов, одежды, установлению телефонной связи.

Сотрудник, отвечающий за прием пассажиров, должен встречать прибывающие с места АП автобусы и направлять не пострадавших пассажиров к столам регистраторов.

Регистратор записывает в ведомость фамилию пассажира, принимает информацию о необходимости забронировать место в гостинице, на рейс самолета или другие виды транспорта и т.д., а также определяет, кого необходимо поставить в известность о физическом и моральном состоянии пассажира и узнает его планы на будущее.

Ответственный работник эксплуатанта отвечает за предварительное уведомление родственников пассажиров. Сообщение для прессы эксплуатант аварийного ВС подготавливает совместно с сотрудником аэропорта по связи с общественностью, назначенному первым руководителем авиапредприятия.

Х. АВИАЦИОННОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ РАЙОНА АЭРОДРОМА АЭРОПОРТА (ЖЕЛТАЯ АВАРИЙНАЯ ИНСТРУКЦИЯ)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Если АП произошло за пределами района аэродрома аэропорта, то все службы, участвующие в аварийно-спасательных работах должны выполнить действия:

10.1. ДЕЙСТВИЯ службы обслуживания воздушного движения (ОВД) Уральского филиала;
Объявить «Тревогу» и «Готовность» передать сообщение по системе «ГОРН-2» соответствующим службам об аварийной ситуации.

- доложить о случившемся в адреса, предусмотренные схемой оповещения.
- установить радиосвязь на аварийном канале с руководителем АСР.
- в случае вызова ведомств, поставить задачи на поиск их после согласования с руководителем АСР и АСК;
- оказывать помощь поисковым ВС в поиске аварийного самолета имеющимися средствами радиолокации и связи, а также обслуживать воздушное движение в районе поиска и спасения в границах зоны ответственности ОВД аэродрома Уральского (обеспечение обслуживания);

10.2. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ ПАСОП.

По сигналу «Тревога» пожарно-спасательные расчеты службы ПАСОП должны:

- прибыть для участия в работах в составе наземной поисково-спасательной команды;
- следовать к месту АП в составе НПСК;
- по прибытию на место АП приступить к тушению пожара (если он возник) и спасению пассажиров и экипажа

ВС.

Тушение пожара и спасение пассажиров производится в соответствии с оперативным по тушению пожаров на ВС и Рекомендациями по тушению пожаров на ВС на аэродромах Гражданской авиации.

При АП в пределах 5-и км от контрольной точки аэродрома, начальник ПСК совместно с руководителем АСР имеет право выслать к месту АП необходимое количество пожарно-спасательных расчетов СПАСОП.

Вызов пожарных подразделений ПС г. Уральск осуществляется диспетчером СПАСОП (наблюдатель на вышке) по команде начальника ПСК СПАСОП.

Начальник ПСК СПАСОП по прибытию на место АП поступает в распоряжение территориальной пожарной команды. Если местная пожарная команда на месте АП отсутствует, то до ее прибытия начальник ПСК СПАСОП возглавляет работы по тушению пожара и спасению людей.

10.3. Силы и средства НПСК авиапредприятия:

- начальник расчета пожарной машины – 1 человек;
- спасатель – 2 человек;
- пожарный – 3 человек;
- водитель пожарной машины – 1 человек;
- медицинский работник – 2 чел;
- расчет САБ из 7-ми человек на а/м УАЗ-459
- АА – 40 на шасси КАМАЗ – 1 ед;
- Автомобиль связи и освещения Зил-131.

10.4. ДЕЙСТВИЯ САБ И ПОЛИЦИИ.

По сигналу «Тревога» сотрудники САБ должны:

- прибыть в квадрат сбора для участия в работах в составе НПСК;
- следовать к месту АП в составе НПСК.
- по прибытию на место АП, произвести оцепление и контроль доступа в зону АП.

Старший расчета САБ по прибытию на место АП поступает в распоряжение начальника местной полиции.

Если сотрудники местной полиции отсутствуют, то до их прибытия старший расчета САБ возглавляет работы по оцеплению и контролю доступа к месту АП в соответствии с п. 4.4.6. применительно к конкретной обстановке.

10.5. ДЕЙСТВИЯ АДМИНИСТРАЦИИ.

Руководитель АСК (лицо, назначенное руководителем АСР) по сигналу «Тревога» обязан:

- прибыть к месту сбора;

- установить радиосвязь с руководителем полетов и уточнить данные о ВС, а также узнать, передано ли сообщение об АП в Координационный центр ЕАПСС РК;

- приступить к формированию наземной поисково - спасательной команды;

- определить маршрут движения НПСК по карте и направиться во главе НПСК к месту АП, указанному органом ОВД;

- поддерживать радиосвязь с органом ОВД, поисковыми ВС, расчетами взаимодействующих НПСК как во время движения, так и на месте АП;

- организовать работу подвижного командного пункта на месте АП;

- выполнять действия п. 4.4.7 применительно к конкретной обстановке;

- оказывать максимальную помощь по просьбе органа, руководящего операциями по ликвидации последствий АП за пределами района аэродрома аэропорта.

10.6. ДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ.

По сигналу «Тревога» расчет медицинской службы должен:

- прибыть в квадрат сбора для участия в АСР в составе НПСК.

- следовать в составе НПСК к месту АП.

- прибыть на место АП, действовать согласно указаний руководителя АСР.

Координатор по медицинским вопросам, прибыв на место АП должен:

- действовать в соответствии с п. 4.4.8. применительно к конкретной обстановке. Если на месте АП уже действуют местные медицинские службы, оказывать им содействия.

Силы и средства медицинской службы авиапредприятия:

- дежурный фельдшер;

- выделенный автотранспорт;

- фургон с мед. имуществом

- медицинские укладки.

Взаимодействующие медицинские силы и средства задействуются по планам Агентства Республики Казахстан по чрезвычайным ситуациям.

10.7. ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА.

Ответственный представитель эксплуатанта воздушного судна, получив информацию об АП или инциденте с ВС их авиакомпания, прибывает на подвижный командный пункт для координации действий эксплуатанта с руководителем

аварийно-спасательных работ. Подвижным командным пунктом является дежурный автомобиль с надписью на борту «Штаб».

Если до прибытия эксплуатанта ПКП выехал к месту АП за пределы аэропорта с НПСК, то ответственный представитель эксплуатанта прибывает на стационарный командный пункт (комната разборов в зале международных прилетов) откуда осуществляет по радиостанции координацию действий с руководителем АСР.

XI. ОЖИДАЕМАЯ АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА ВС В АЭРОПОРТУ. (ЗЕЛЕНАЯ АВАРИЙНАЯ СИТУАЦИЯ).

11.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

Если ожидается аварийная посадка ВС в аэропорту, то все службы, участвующие в аварийно-спасательных работах должны выполнять действия:

11.2. ДЕЙСТВИЯ ОРГАНА ОВД.

При получении сообщения об аварийной ситуации на борту ВС, (независимо от обстановки), объявить сигнал «Тревога» и «Готовность» передать сообщение по системе «ГОРН-2» об аварийной ситуации.

Установить радиосвязь на аварийном канале с руководителем АСР и информировать его об удалении ВС от ВПП.

При решении командира ВС о покрытии пеной ВПП, сообщить об этом руководителю АСР.

Отбой сигнала «Тревога» только после запроса КВС о состоянии авиационной техники и объявляется по указанию руководителя АСР.

Доложить о случившемся в адреса, предусмотренные схемой оповещения.

11.3. ДЕЙСТВИЯ ПОЖАРНО-СПАСАТЕЛЬНОВОГО РАСЧЕТА СПАСОП.

По сигналу «Тревога» пожарно-спасательные расчеты СПАСОП должны рассредоточиться вдоль ВПП в соответствии с оперативным планом тушения пожара на ВС.

При необходимости нанесения на ВПП пены, пожарно-спасательные расчеты СПАСОП должны выполнить эту операцию в соответствии с Инструкцией о порядке покрытия полосы пеной.

При этом начальник ПСК вызывает в аэропорт дополнительные силы и средства ПС г. Уральск
Если ожидаемая аварийная посадка завершается авиационным происшествием, расчеты службы ПАСОП должны действовать в соответствии с п. 4.

11.4. Силы и средства авиапредприятия:

На основной АСС:

- АА – 60.160. МАЗ - (7310) 12 000 литров воды, 950 литров пенообразователя;
- АА – 40, КамАЗ (43105) 4000 литров воды, 250 литров пенообразователя;
- АА – 40, ЗИЛ-131 : 2 000 литров воды, 150 литров пенообразователя;

Взаимодействующие силы и средства:

- выслаются согласно Расписания выездов гарнизона противопожарной службы г. Уральск.

11.5. ДЕЙСТВИЯ САБ И ПОЛИЦИИ.

По сигналу «Тревога» сотрудники САБ и полиции должны:

- прибыть на место сбора;
- выполнить действия по п. 4.4.6. если посадка завершается АП;
- выполнить действия по п. 4.4.6. в части встречи прибывающих вспомогательных сил и средств и сопровождения их на РД в случае их вызова;

Силы и средства:

- САБ – 8 человек личного состава и весь наличный транспорт;
- полиция – 8 человек.

По мере необходимости силы и средства полиции и САБ наращиваются за счет привлечения своего личного состава, свободного от работы.

11.6. ДЕЙСТВИЯ АДМИНИСТРАЦИИ.

Руководитель АСР обязан:

- информировать эксплуатанта воздушного судна;
- 12. действовать в соответствии с п. 4.4.7., если аварийная посадка завершается АП или происходит вызов

дополнительных сил и средств;

- прибыть в квадрат 5К на штабном автомобиле;
- установить радиосвязь с руководителем полетов, уточнить данные об АП;
- проконтролировать сбор расчетов АСК в квадрате 5К;
- получить информацию от РП об удалении ВС от ВПП и до-вести ее до сведения расчетов АСК;

- действовать в соответствии с п. 4.4.7. если посадка завершается АП или происходит вызов дополнительных сил и средств.

11.7. ДЕЙСТВИЯ МЕДИЦИНСКОЙ СЛУЖБЫ.

По сигналу «Тревога» расчеты медицинской службы должны:

- прибыть на место сбора в нормативное время;
- действовать в соответствии с п. 4. если аварийная посадка завершилась АП.

Силы с средства:

- аналогично п. 4. «тревожный чемодан» ПМП сан. Дежурного;

11.8. ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА.

Получив сообщение об ожидаемой аварийной посадке самолета, эксплуатант должен:

- поддерживать связь со сменным начальником авиапредприятия;
- действовать в соответствии с п. 4.4.9. если аварийная посадка завершилась АП.

11.9. ДЕЙСТВИЯ СЛУЖБЫ СВЯЗЬ.

Во время аварийно-спасательных работ необходимо строго соблюдать правила использования средств связи.

Для обеспечения устойчивой радиосвязи при проведении аварийно-спасательных работ используются радиостанции типа:

- _____ «Связь Р-35»;
- переносные радиостанции «Связь-33»;
- переносные радиостанции «Связь-35»;
- переносные радиостанции «Р-33»;

Применяются следующие радиосети:

- радиосеть №1 – 164.150 МГц;
- радиосеть №2 – 163.300 МГц;
- радиосеть №3 – 164.200 МГц.

Позывные:

- Генеральный директор ТОО «МА «Орал» - «Первый»;
- 1-ЗГД - «Второй»;
- Зам. ГД по АБ - «Третий»;
- Начальник САБ - «Охрана»;
- Сменный начальник аэропорта - «Сменный»;

- Начальник СПАСОП
 - Расчет мед. службы
 - Расчеты ПСК
 - Пограничная служба
 - Аэродромная служба
 - Координация
 - ССТ
 - САБ
- «СПАСОП»;
 - «Скорая»;
 - «Сирена»;
 - «Граница»;
 - «Полоса»;
 - «Перрон»;
 - «Бригада»;
 - «Патруль».

XII. Инструкция по действиям наземных служб ТОО «МА «Орал» при выявлении больного особо опасными инфекциями (COVID – 19) на борту ВС и территории ТОО «МА «Орал».

12.1. Действия служб аэропорта при получении сообщения от ЦДСП, о больном подозрительного на ООИ на борту ВС

12.1.1. После посадки ВС диспетчер ЦДСП дает указания службе ИАС – о заруливания и установки ВС на специально отведенную стоянку и ограждение по периметру.

- 12.2.2. Аэродромная служба – устанавливает опознавательные знаки вокруг ВС и обеспечивает доставку сподручных средств для дезинфекции трапа.
- 12.2.3. САВ – устанавливает охрану ВС, не допуская к нему посторонних лиц и исключая выхода из него пассажиров и экипажа за исключением представителя СКП, СМП, эвакобригады, по прибытии которых обеспечивают сопровождение от КПШ до ВС и обратно.
- 12.2.4. СОАП – устанавливает трап, но запрещает выход экипажа и пассажиров, выгрузку багажа и грузов из ВС до особого указания.
- 12.2.5. Представители СКП и СМП, надев установленную защитную одежду, поднимаются на борт ВС для выяснения состояния больного и оказания неотложной медицинской помощи. По возможности принимаются меры к изоляции больного от пассажиров до прибытия консултантов и эвакобригады. При выяснении предварительного диагноза на карантинную инфекцию дальнейшие мероприятия выполняются по указанно прибывших консултантов.
- 12.2.6. ССТ – обеспечивает доставку воды автотранспортом к ВС (для проведения дезинфекции).
- 12.2.7. СОАП – по окончании дезинфекции забирают багаж (проводит опись при свидетелях) и отправляют в багажное отделение до выписки больных. Талоны остаются у пассажиров.
- 12.2.8. СП по ГО и ЧС – держит связь с Департаментом по ГО и ЧС, при необходимости запрашивает дополнительный автотранспорт людской резерв.
- 12.2.9. ЛОП – отвечает за правопорядок во вне режимной зоне и привлекаются для оцепления зоны в аэровокзале.
- 12.2.10. Таможенный пункт – проводит осмотр груза при наличии, под опись уничтожаются скоропортящиеся продукты.
- 12.2.11. Пограничная служба – проводит паспортно-визовый контроль (штамп паспорта ставится только после дез.обработки паспортов).

12.3. Выявление больного, подозрительного на ООИ на территории авиапредприятия:

При наличии подозрения на особо опасную инфекцию у обратившегося больного, фельдшер стартового мед.пункта обязан:

- 12.3.1. Изолировать больного в изоляторе стартового мед.пункта.
- 12.3.2. Принять меры личной защиты.
- 12.3.3. Немедленно информировать заинтересованных лиц в соответствии со схемой оповещения и создания оперативной эпидемиологической группы.
- 12.3.4. Оказывать больному симптоматическую терапию (без применения антибиотиков).
- 12.3.5. Проводить в помещении старта текущую дезинфекцию.

12.3.6. Оставаться с больным до прибытия консултанта.

12.3.7. Путь и место нахождения больного считается очагом, поэтому проводится оцепления очага.

12.4. Введение карантинной обстановки.

12.4.1. Диспетчер ПДСП доводит информацию до заинтересованных лиц о введении карантинной обстановки в авиапредприятии.

12.4.2. Начальник САБ – дает указания на немедленное выставление постов и прекращает вход пассажиров и личного состава в аэровокзал, а также выход из него. Выставляет пост у стартового мед. пункта.

12.4.3. Начальник СОАП – прекращает регистрацию билетов на вылетающие рейсы.

12.4.4. РП – запрещает вылеты бортов до особого распоряжения.

12.4.5. Зав.столовой – закрывает до особого распоряжения блок общественного питания.

12.4.6. Если больной, подозрительный на ООИ, является сотрудником аэропорта медработником выявляется контактные лица, непосредственно на службе.

- Дальнейшие мероприятия проводятся под руководством консултантов.

Всех участников задействованных в мероприятиях при выявлении больного ООИ по заключению консултантов, либо госпитализируют в провинзорный госпиталь, либо оставляют под наблюдением мед. работников по месту жительства.

XIII. РУКОВОДСТВО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫМИ РАБОТАМИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.

13.1. Для организации АСР при аварийных ситуациях создается оперативный штаб авиапредприятия расположенный в здании ПДСП в составе:

- Генеральный директор ТОО;
- Первый заместитель Генерального директора ;
- Заместитель ГД по АБ;
- Начальник службы ОВД;
- Начальник СПАСОП;
- Начальник ИБ САБ;
- Начальник ПДСП;
- Зав. Здрай. пункт;

- Начальник ССТ;
- Начальник СОАП;
- Начальник ОИТ и К.

13.2. Согласно приказа № 20\3 от 05.02.2020 г., определены должностные лица, руководители различных видов АСР:

- Непосредственное руководство на проведение АСР при ЧС природного и техногенного характера возложено на Главного инженера ТОО «Международный аэропорт «Орал» Ермаңұлы Асқар тел: 87471631483.
- руководство на проведение АСР при возникновении ЧС и авиационного происшествия на территории аэропорта возложено на ЗГД по АБ ТОО «Международный аэропорт «Орал» Белимова А.И тел: 87017889983;
- Тушение пожаров – старший дежурный смены тел: 93-96-81 и Начальник СПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал» Джумашев С.М. тел: 87776168136 ;
- Мед. помощь – Зав. Здрав. пункт Куанышкалиева Э.Т. тел:87785842388;
- Эвакуация пассажиров – начальник СОАП Есмұханова Г.А тел: 87027902380. ;
- Удаление ВС с лётного поля – начальник ИАС Рязанцев М.Ю тел: 87772843828 и начальник АС Самусев Ф.А. тел: 87056627690;
- Транспортровка ВС – начальник ССТ Ислямов Г.К. тел: 87075080462;
- Оцепление места АП и МИ - начальник ПБ САБ Айтжанов Н.Б. тел: 87757162794;

13.3. Аварийно-спасательными работами руководит сменный начальник аэропорта. Он управляет всеми имеющимися силами и средствами, в том числе и взаимодействующими, на месте аварийных ситуаций.

13.4. После создания оперативного штаба (если аэропорт принимает полную ответственность за ведение АСР), руководство аварийно-спасательными работами будет передано оперативному штабу, действующему как посредник между силами и средствами на месте АП и другими взаимодействующими силами и организуящему:

- координацию всех сил и средств, участвующих в проведении АСР;
- мероприятия, направленные на успешное выполнение АСР;
- эвакуацию пострадавших и оказание им помощи во взаимодействии с эксплуатантом;
- обеспечение аварийно-спасательных команд дополнительными материалами (одеждой, медикаментами, продуктами питания и т.д.) для нормального жизнеобеспечения;
- выдачу информации о случившемся СМИ.

13.6. Для обеспечения управления аварийно-спасательными работами на месте АП, как оперативный штаб используется подвижной командный пункт на автомобиле повышенной проходимости Зил-131, оборудованный радиостанцией УКВ и КВ, оснащенный необходимым оборудованием.

13.7. По сигналу «Грехота» все расчеты аварийно – спасательной команды со своим снаряжением, на выделенных для них согласно перечня техникой и имуществом, прибывают к месту, объявленному при оповещении. Старшие расчетов докладывают о наличии сил и средств и поступают в распоряжение руководителя поисковых и аварийно – спасательных работ.

13.8. По сигналу «Готовность» все расчеты АСК со своим снаряжением прибывают к месту сбора, определенному Инструкцией, до получения сигнала «Грехота» или «Отбой».

13.10. Если при объявлении сигнала «Грехота» дано указание АСК прибыть к месту сбора, то все расчеты АСК со спасательной и аварийно-спасательной техникой и аварийно – техническим имуществом прибывают к установленному месту сбора – служебное здание АПП.

13.11. Время от момента объявления сигнала «Грехота» до момента прибытия расчетов в пределах расстояния до торпов ВПП не должно превышать:

- 3 мин. - до момента развешивания первого стартового пожарно-спасательного расчета, а последующих ПА не позднее 60 сек. после первого;
- 8 мин. - до момента прибытия расчета САБ;
- 6 мин. - до прибытия медицинского расчета и поисково-спасательной группы;
- 8 мин. - при удалении от торцов каждой ВПП на 1000м. по курсу взлета или посадки;
- 8 мин. - до прибытия сил и средств остальных расчетов;
- 10 мин. - при удалении от торцов ВПП на 1000м.;

- 20 мин. - до прибытия технических средств на гусеничном ходу.

13.12. Руководитель АСР и начальник СПАСОП прибывает на место происшествия не позднее чем через 5 мин, (при удалении его в пределах 1000 м. от торца ВПП по курсу взлета и посадки);

13.13. Оказание медицинской помощи.

- Руководство организацией и проведением работ по оказанию медицинской помощи экипажам и пассажирам ВС, терпящих бедствие, возлагается на начальника медсанчасти ТОО «Международный а/п Уральск», а непосредственное руководство на месте АП врачу здравпункта аэровокзала.

- Оказание медицинской помощи членам экипажа и пассажирам ВС, терпящих бедствие, непосредственно на месте АП, а также отправка пострадавших в лечебные учреждения, осуществляется расчетом медицинской службы который входит в состав АСК ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Медицинский расчет должен быть оснащен медицинским имуществом в укладках, иметь автоприцеп, укомплектованный всеми необходимыми медикаментами, оборудованием и имуществом, согласно Приказа №325 от 26.03.2015 г.

- Медицинская помощь потерпевшим бедствие подразделяется на следующие виды:

- самопомощь и взаимопомощь;
- доврачебная медицинская помощь;
- первая помощь;

13.14. Эвакуация пассажиров и экипажа.

- Координацию действия всех расчетов АСК на месте АП при эвакуации пассажиров и экипажа осуществляет руководитель АСР.

Если позволяют условия, руководитель АСР устанавливает радио или проводную связь по СПУ с экипажем ВС потерпевшего бедствие, для координации действия личного состава расчетов и экипажа.

Во всех случаях для спасения пассажиров и экипажа в первую очередь необходимо использовать весь комплекс бортового аварийно – спасательного оборудования: трапы, канаты, желоба.

Действия пожарных расчетов организуются с учетом сложившейся обстановки и должны быть направлены на обеспечение условий для спасения людей из горящего ВС и включают:

- тушение пожара с одновременным охлаждением фюзеляжа с целью снижения температуры в салонах;
- эвакуация и спасение пассажиров и членов экипажа из ВС.

Тушение пожара должно проводиться пожарно – спасательными расчетами в соответствии Рекомендации по тушению пожаров на ВС на аэродромах ГА (указание ГА от 11.12.90 г. № 21/И, и прик.203 МТР и К от 27.10.04 г).

- Действия расчетов АСК по эвакуации пассажиров и экипажа из аварийного ВС включают:

- вскрытие основных и аварийных выходов, а в случае заклинивания – образования проемов путем вскрытия фюзеляжа в отмеченных местах с помощью соответствующих технических средств (дисковых пил, топоров и др.);

13.15. Расчет ИАС предназначен для:

- Открытия основных и аварийных выходов из ВС, потерпевшего бедствие и при необходимости, вскрытия обшивки фюзеляжа совместно с пожарно – спасательным расчетом;

- Установки к борту ВС наземных средств эвакуации и приведения в рабочее состояние бортовых аварийных трапов.

- Вентиляции салона ВС.

- Оказания помощи пострадавшим пассажирам и членам экипажа в покидании ВС и их эвакуации.

13.16. Расчет службы перевозок принимает, ведет учет и перевозит пассажиров с места АП, а также выгружает багаж и грузы из аварийного ВС.

Расчет службы перевозок оснащается:

- автобусами;

- автотранспортом для выгрузки и перевозки грузов из воздушного судна.

13.17. Расчет аэродромной службы оказывает помощь экипажу ВС и пожарно – спасательным расчетам в ликвидации пожара;

- Участвует в эвакуации пострадавших с места АП;

- Эвакуирует ВС, потерявшее способность двигаться с места АП;

- Приводит в рабочее состояние летного поле аэродрома.

- Расчет службы спецтранспорта обеспечивает все расчеты автотранспортными средствами согласно Табеля, а также доставляет расчеты АСК к пункту сбора или месту АП.

- Расчеты САБ и ЛОП предназначены для:

- Обеспечения контроля доступа к месту АП;

- Регулирования потока движения транспортных средств;

- Организации мер безопасности на месте АП;

- Участия в поиске и сохранении бортовых самописцев;
- Изоляции опасных грузов.
- При проведении эвакуации личный состав должен соблюдать необходимые меры предосторожности при вскрытии фюзеляжа и выносе пострадавших.

- пассажиры и члены экипажа, получившие травмы, эвакуируются в безопасное место, не ближе 100 м. от места АП в наветренную сторону.

13.16. Безопасное место эвакуации определяет руководитель АСР.

13.17. Стартовые пожарно-спасательные и медицинские расчеты находятся на месте происшествия до полного окончания аварийно-спасательных работ.

XIV. ОБЯЗАННОСТИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО И АВАРИЙНО – СПАСАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ. (НПСК и АСК)

14.1. Руководитель полетов, получив сообщение о ВС, терпящим бедствие обязан: диспетчер ДП «ВЫШКА»

- объявить сигнал «Тревога»: аварийно – спасательной команде (АСК) и четко указать куда должна следовать АСК – к установленному месту сбора или к месту АП на территории аэродрома;

- по согласованию с руководителем АСР доложить согласно схеме оповещение, сообщить о случившемся в адреса, предусмотренные распоряжениями;

- сообщить о случившемся в адреса, предусмотренные (Табелом сообщений о движении воздушных судов в ГА) приложением 3 и Правилам ИВП РК;
- в дальнейшем действовать (в зависимости от сложившейся обстановки) по указанию руководителя АСР.
- ограничить или прекратить полеты на своем аэродроме, по указанию руководителя АСР.
- обеспечить соблюдение мер по обеспечению безопасности полетов поисково-спасательных воздушных судов.

14.2. Диспетчер ДП «Вышка», получивший сигнал бедствия или другую информацию о бедственном положении ВС обязан:

- объявить «Тревогу» или «Готовность», немедленно передать подтверждение экипажу, терпящему бедствие о приеме сигнала;
- Доложить руководителю полетов (РП) или старшему диспетчеру;
- постоянно контролировать его полет;
- определить местонахождение ВС;
- оказать помощь экипажу всеми имеющимися в его распоряжении средствами.
 - Диспетчер, передавший сигнал «Тревога» или «Готовность» по схеме оповещения должен указать:
 - тип воздушного судна;
 - число пассажиров;
 - характер и место происшествия по схеме района аэродрома.
- Аварийно - спасательная команда по сигналу «Тревога» или «Готовность» объявлена;

- все расчеты АСК со своими снаряжениями на выделенных для них средствах транспорта прибывают к месту объявленному при оповещении. И поступают в распоряжение руководителя АСР;
- если место происшествия не известно, расчеты прибывают на установленное место сбора – здание АДЦ;
- по сигналу «Готовность» все расчеты АСК со своим снаряжением прибывает к месту сбора – здание АДЦ; в плане аэродрома с координатной сеткой (схема прибытия АСК) до получения сигнала «Тревога» или «Отбой».

14.3. Непосредственный руководитель НПСТ и аварийно – спасательных работ территории ТОО «Международный аэропорт «Орал» обязан:

- знать организацию и порядок проведения работ по поисковому и аварийно – спасательному обеспечению полетов;
- знать компоновочную схему эксплуатируемых воздушных судов, места для вскрытия обшивки фюзеляжей, особенности эвакуации пассажиров и экипажей ВС, методы и способы тушения пожаров на воздушных судах;

Инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно – спасательных работ на аэродроме ТОО «Международный аэропорт «Орал».

Лично знать старших расчетов, иметь утвержденные списки личного состава расчетов и Инструкцию по организации и проведению АСР на аэродроме ТОО «Международный аэропорт «Орал».

- знать условия и порядок привлечения к АСР взаимодействующих сил и средств и других организаций и ведомств;

- принимать при заступлении на дежурства доклады от старших расчетов АСК о готовности к проведению аварийно – спасательных работ, регистрировать в журнале и проверять фактическую способность расчетов к выполнению возложенных на них задач;

- знать и обеспечивать выполнение порядка проверки работоспособности аварийного канала радиосвязи;
- проводить тренировки АСК с целью отработки четкого оповещения расчетов АСК, срочного прибытия их в назначенный район;
- осуществлять руководство аварийно – спасательными работами до полного их окончания или до передачи руководства другому должностному лицу по распоряжению руководителя предприятия.

14.4. При получении сигнала тревога:

- установить связь с диспетчером службы движения и уточнить данные о воздушном судне терпящим бедствие;
- при необходимости дать указание об оповещении взаимодействующих сил и средств других ведомств и привлечь их к наземно-поисковым и аварийно – спасательным работам;
- организовать проведение поисковых и аварийно – спасательных работ;
- прибыть на место происшествия не позднее 5 мин. после объявления сигнала «Тревога»;
- организовать хронометраж проводимых аварийно – спасательных работ (требование ППА ПСР-2014г);
- организовать опещение места происшествия;
- докладывать Генерального директора ТОО «Международный аэропорт «Орал»;
- привлекать дополнительные силы и средства взаимодействующих предприятий и организаций других министерств и ведомств для проведения поисковых и аварийно – спасательных работ;

14.5. Начальник ССТ обеспечивает:

- расчеты АСК необходимыми автотранспортными средствами (согласно Табеля положенности);
- контроль за исправностью выделяемых автотранспортных средств;
- организацию, совместно с начальником СПАСОП обучения водителей приемам и методам аварийно – спасательных работ;

14.6. Начальник аэродромной службы обеспечивает:

- выполнение аварийно – спасательных работ в соответствии с утвержденной инструкцией для аэродрома;

14.7. Начальник отдела перевозок (СОАП) обеспечивает:

- эвакуацию пассажиров и членов экипажа с места АП, а также выгрузку грузов из аварийного ВС.

14.8. Начальник линейный отдела полиции (ЛОП) аэропорта обеспечивает:

- охрану общественного порядка на месте АП и в процессе проведения аварийно–спасательных работ;
- оцепление места происшествия с целью предотвращения проникновения посторонних лиц, хищения деталей и агрегатов конструкции ВС, а также личных вещей и багажа пассажиров;

14.9. Начальник смены ИАС.

- при заступлении на смену обязан уточнить наличие и проинструктировать личный состав;
- с получением команды «Тревога» или «Готовность» организует (под своим руководством) отправку личного состава и техзапечку к месту происшествия или к месту сбора здания АДП;
- контролирует доставку к месту происшествия (явки) водило по типу самолета (водило доставляют тягачом спецназотгаража);

- по прибытию к месту происшествия со своей бригадой проводит работы по спасанию пассажиров и экипажа, техники, ценностей, а также оказывает помощь пожарникам в ликвидации пожара на самолете, если таковой произошел;

- в отсутствие главного инженера ГТО организует непосредственное выполнение аварийно-спасательных работ по эвакуации самолета с места происшествия;

- Делает необходимые заметки, которые могли бы оказаться полезными в расследовании причин летного происшествия;

- по окончании спасательных работ, эвакуации авиационной техники, контролирует возврат полученного инструмента из тех агтечки личным составом команды ИАС и опрашивает на место стоянки.

14.10. Диспетчер автобазы, начальник автоколонны (службы ССТ)

- при заступлении на смену обязан уточнить наличие членов АСК6 проинструктировать личный состав, выделенный распоряжением по автобазе в аварийно-спасательную команду;

- в процессе работы (по возможности) так регулировать выход автотранспорта в рейсы, чтобы готовность членов аварийно-спасательной команды не снижалась;

- с получением команды «Тревога» или «Готовность» срочно высылает автотранспортную технику (согласно схемы обеспечения) к месту происшествия или месту сбора.

- лично контролирует, чтобы одна автомашина бортовая следовала за личным составом, другая - за тех агтечкой, в распоряжение руководителя аварийно-спасательными работами (сменного заместителя начальника аэропорта);

- Докладывает сменному заместителю начальника ЦДСП или старшему диспетчеру АЦП о выходе автотранспорта к месту происшествия или явки к месту сбора;

- принимает срочные меры к высылке дополнительного автотранспорта к месту происшествия или в другое место по требованию в количестве, согласно указаний СЭН ПДСП или старших начальников;
- направляет легковой транспорт, при авиационном происшествии, для немедленной доставки членов экипажа с места посадки в аэропорт, для их своевременного медицинского обследования и восстановления работоспособности;

14.11. Расчет медицинской службы.

По сигналу «тревога» медицинский расчет обязан:

- взять медицинские укладки и на выделенном автотранспорте прибыть на место АП или к месту сбора;
- проконтролировать прибытие фургона с медицинским имуществом;
- на месте АП (до прибытия сил взаимодействия) оказать доврачебную медицинскую помощь пострадавшим, производить их сортировку и устанавливать очередность эвакуации пострадавших в лечашие учреждения;
- необходимо иметь метки для раненых;
- медицинский расчет находится на месте АП до окончания аварийно-спасательных работ;
- в случае АП за пределами аэродрома медицинский расчет входит в состав поисково-аварийной группы (ПАГ).

14.14. Стартовый пожарно-спасательный расчет СПАСОЦ.

- командир отделения СПАСОЦ и начальник смены ПБ САБ с получением команды «Тревога» объявляют тревогу в своих сменах;

Вызов команды СПЧ города по телефону: 101, 51-02-89, 51-42-22;

Основные задачи:

- обеспечить условия для спасания пассажиров и членов экипажа путем локализации пожара и эвакуации терпящих бедствие из воздушного судна за минимальное возможное время;
- ликвидация пожара на воздушном судне.

Ответственный дежурный аэродромной службы (АС).

- при заступлении на смену обязан уточнить наличие и проинструктировать личный состав, выделенный в аварийно-спасательную команду;
- с получением сигнала «Тревога» или «Готовность» от руководителя аварийно-спасательных работ срочно высылает автотранспортную технику и личный состав аэродромной службы к месту происшествия или явки;
- приступить к эвакуации пассажиров и членов экипажа;
- доставить к месту АП шпалы, брусья, ЖБ плиты, другой подсобный материал.

14.15. Начальник смены СОАП – расчет СОАП.

- при заступлении на смену обязан уточнить наличие и проинструктировать личный состав, выделенный в аварийно-спасательную команду;
- начальник смены СОАП, как старший расчета, несет ответственность за подготовку личного состава смены к действиям по спасанию пассажиров, членов экипажа, багаж, груза;
- с получением сигнала «Тревога» или «Готовность» от пункта оповещения срочно высылает личный состав аварийно-спасательной команды к месту происшествия или явки на автобусах;

- лично контролирует выход к месту происшествия или явки автобусов, самоходных трапов, грузовых автомашин;
- по прибытию на место происшествия организует и проводит с личным составом перевозок спасение, оказание помощи и высадку из самолета пассажиров и членов экипажа;
- если самолет подвержен пожару или разрушению на территории аэродрома, после спасения или в процессе спасения людей — в зависимости от обстановки, спасает и выгружает из самолета багаж и груз, оказывает помощь в ликвидации пожара и на автобусах и автомашинах управляет в аэровокзал пассажиров, багаж и груз;
- если самолет приземлился за пределами аэродрома, во всех случаях вывозятся с места посадки (происшествия) люди, багаж, грузы и имущество с соответствующим оформлением документов по существующим положениям.

XV. ПРОВЕДЕНИЕ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ.

15.1. Виды аварийных ситуаций:

- АП на территории и района и в районе аэродрома г. Уральск;
- ожидание аварийной посадки ВС;
- Пожар на ВС.
- Акт незаконного вмешательства.
- Пожар на объектах предприятия.
- Авария ВС на земле.

- Оповещение о возникших аварийных ситуациях всех аварийно-спасательных сил осуществляется согласно схеме (Приложение № _____).

15.2. При АП на территории или в районе аэродрома подается сигнал «Тревога» или «Готовность». По этим сигналам все АСК прибывают к месту сбора или к указанному месту происшествия. Если место АП неизвестно, то ПДСП оповещает о необходимости проведения поисковых работ руководство РТП «КазАэроНавигация» по телефонам указанным в списке.

- При ожидании аварийной посадки ВС осуществляются следующие мероприятия:

- прибытие пожарно-спасательных расчетов (ПСР) установленное место сбора АСК или в другое указанное место;
 - постановка задачи по личному составу ПСР;
 - рассредоточение и занятие исходных позиций пожарными автомобилями вдоль ВПП;
 - движение пожарных автомобилей и занятие боевых позиций на месте остановки аварийного ВС;
 - тушение пожара на ВС (в случае его возникновения) и спасение пассажиров и экипажа.
- Специальной мерой при ожидаемой посадке самолета с оборванными шасси, может быть покрытие ВПП пеной согласно инструкции (приложение № ____).

15.3. Пожар на ВС.

Пожарно-спасательные расчеты действуют согласно оперативного плана тушения пожара ВС (приложение № ____).

15.4. Акт незаконного вмешательства.

При угрозе взрыва на ВС стоящего на перроне без пассажиров СЗНА подает сигнал «Тревога». Весь обслуживающий персонал, члены экипажа и техники удаляются из зоны обслуживания ВС на безопасное расстояние (не менее 100 м).

ЩСП проводит оповещение должностных лиц аэропорта и заинтересованных ведомств согласно установленной схеме.

По команде начальника САБ (нач. смены САБ) группа блокирования (САБ, ОПК, ЛОВД) перекрывает доступ к ВС до прибытия членов оперативного штаба.

К месту стоянки ВС на безопасное расстояние направляется спец. техника и пожарные автомобили. При наличии на соседних стоянках ВС СЗНА принимает меры к их буксировке на безопасное расстояние.

15.5. Если ВС находится на стоянке с пассажирами на борту:

- диспетчер ЩСП подает сигнал «Тревога»;

- производится срочная высадка пассажиров с принадлежащей им ручной кладью и эвакуация их в безопасное помещение не разрешая никому из них покидать его до прибытия группы оперативных работников;

- по отношению к ВС выполняются мероприятия, _____

15.6. Если угроза взрыва поступила в процессе руления ВС для взлета:

- ЩСП через диспетчера ДП «Вышка» дает команду экипажу на немедленную остановку и эвакуацию пассажиров;

- подается сигнал «Тревога» диспетчером ДП «Вышка»;

- службы СОАП, используя все имеющиеся средства и технику участвуют в эвакуации пассажиров и экипажа в безопасное помещение, не разрешая покидать его до прибытия оперативной группы, проводит оформление пассажиров в установленном порядке.

- по команде руководителя САБ или начальник смены ПБ САБ группа блокирования перекрывает доступ к ВС;

- к месту остановки ВС на безопасное расстояние направляются пожарные машины.

15.7. Действия служб при получении сообщения о захвате ВС.

1) если ВС находится на стоянке с пассажирами на борту:

- до прибытия _____ аэропорта или руководителя штаба «Дабыл» диспетчер ПДСП совместно со диспетчером ДП «Вышка» поддерживают непрерывную радиосвязь с командиром ВС, не выдают ему разрешение на вылет;

- при необходимости производится блокирование путей движения ВС;

- диспетчер ПДСП подает сигнал «Тревога» и действует согласно схемы оповещения.

2) если захваченное судно находится в воздухе:

- службе ОВД УФ РГП «КазАэроНавигация» принимает меры для обеспечения безопасного снижения и захода на посадку, информирует КВС о месте специальной стоянки, указанной диспетчером ПДСП подает сигнал «Готовность» или «Тревога»;

- диспетчер ПДСП оповещает о случившемся согласно имеющейся схеме оповещения;

- диспетчер СОАП, ПДСП через имеющиеся источники информации собирают и уточняют данные о количестве пассажиров (взрослых, детей, женщин) и членов экипажа;


- скрытно, на безопасном расстоянии группа блокировки (САБ, ОПК, полиция) перекрывают доступ к месту нахождения ВС.

15.8. Для руководства поисковыми и аварийно-спасательными работами организуется пункт управления ПСР, в него входят:

- Генеральный директор ТОО «Международный аэропорт «Ораг»

- Командир в/ч _____;
 - 1-й заместитель Генерального директора ТОО;
 - ЗГД по АБ;
 - Начальник СПАСОП;
 - Начальник ИАС и АС;
- 15.9. Пункт управления ПСР и команда АСК находится в помещении ЦДСП.

Начальник СПАСОП



Мушагалиев Д.Е.

«50»

Приложения

к аварийному плану по организации и проведению аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома ТОО «Международный аэропорт «Орал»

Рекомендации

**к тушению пожаров на воздушных судах при различных видах аварийной ситуации на аэродромах
гражданской авиации.**

Глава 1. Общие положения.

1. Настоящие Рекомендации к тушению пожаров на воздушных судах при различных видах аварийной ситуации на аэродромах гражданской авиации (далее – Рекомендации) являются документом, предназначенным для использования должностными лицами и личным составом авиапредприятий, занимающимся организацией и проведением АСР при авиационных происшествиях, в частности, вопросами противопожарной службы и тушения пожаров на воздушных судах.

2. Рекомендации используются:

- 1) при формировании оптимального состава аэродромной пожарной техники и средств, отвечающего требованиям ИГЭА ГА РК 31.03.2015 г № 381, Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО;
- 2) при подготовке материалов по сертификации аэродрома;
- 3) при разработке документов, регламентирующих проведение поисковых и аварийно-спасательных работ в авиапредприятии;

1. в целях организации и проведения обучения личного состава пожарно-спасательных расчетов, работников других служб аэропорта, привлекаемых к проведению АСР.

3. В Рекомендациях отражены особенности развития пожаров на воздушных судах, изложены и прокомментированы требования к пожарной технике и средствам на аэродроме гражданской авиации, действия пожарно-спасательных расчетов при тушении пожара на воздушных судах и проведении АСР.

4. Разработаны рекомендации к тушению пожаров различных видов, дымоудалению и вентиляции салонов и кабины воздушного судна при пожаре.

Глава 2. Особенности развития пожаров на воздушных судах.

5. В зависимости от места возникновения и характера основной массы горючей загрузки на воздушных судах различают следующие виды пожаров:

- 1) разлитого авиатоплива;
- 2) внутри фюзеляжа;
- 3) силовой установки;
- 4) органов приземления.

6. В реальной обстановке возможно одновременное сочетание всех или отдельных видов пожаров. Например, пожар разлитого под воздушным судном топлива может привести к пожару внутри фюзеляжа и шасси.

7. Каждый из перечисленных видов пожара на воздушном судне на земле имеет ряд специфических особенностей, которые необходимо учитывать при организации пожаротушения и выборе оптимальных средств тушения.

1. Пожары воздушных судов в разлитом авиатопливе.

8. Этот вид пожара на воздушных судах связан с возможностью разлива авиатоплива, являющегося основным горючим материалом, вокруг аварийного воздушного судна на большой площади, достигающей сотен и тысяч квадратных метров. При этом, в зависимости от характера разрушения топливной системы, положения воздушного судна и рельефа поверхности разлив топлива по отношению к планеру воздушного судна может быть односторонним и двусторонним. Наибольшую опасность и сложность для тушения воздушного судна и спасания, терпящих бедствие представляет двусторонний пожар разлитого авиатоплива.

9. Пожары разлитого авиатоплива характеризуются, как правило, большими размерами, быстрым распространением горения по всей площади планера воздушного судна, высокой скоростью и большой температурой в зоне горения (более 1000°С). Такие пожары вызывают воздействие на фюзеляж самолета больших тепловых потоков, которые приводят к быстрому прогоранию обшивки фюзеляжа. Через 2-3 мин установившегося горения разлитого топлива, а в отдельных случаях и раньше, происходит прогар обшивки фюзеляжа и распространение пожара в пассажирские салоны, кабину экипажа и другие помещения воздушного судна. Вследствие этого, резко повышается температура внутри салонов и кабины, происходит разложение и горение синтетических декоративно-отделочных материалов и конструкционных материалов с выделением большого количества отравляющих веществ.

10. Пожар разлитого топлива, воздействуя на топливные баки, приводит к дополнительному их разрушению и усилению горения, связанному с истеканием топлива. В ряде случаев пожар разлитого топлива может вызвать взрывы топливных баков воздушного судна

11. Наибольшую опасность для пассажиров и членов экипажа представляют взрывы фюзеляжных топливных баков, которые могут сопровождаться выбросом топлива и факела внутрь пассажирских салонов. Взрывы фюзеляжных баков, заполненных нейтральным газом, при наземном пожаре практически исключаются.

12. Взрывы мягких крыльевых баков носят локальный характер, не сопряжены с разбросом частей конструкции воздушного судна и разбрызгиванием топлива. Опасность в этом случае представляет сопровождающее взрыв последующее усиление пожара за счет вытекания топлива в зону горения.

13. Взрыв кессонных крыльевых баков сопровождается разрушением конструкции крыла и топливной системы, что приводит к разлету обломков конструкции и одновременному выбросу большого количества топлива с последующим вытеканием его из разрушенных топливных баков. Основная масса разрушенных частей конструкции выбрасывается перпендикулярно к верхней поверхности крыла и имеет разброс до 25 м.

14. Взрывы крыльевых баков при пожаре разлитого топлива возможны через 60 секунд после начала горения.

2. Пожары внутри фюзеляжа.

- Пожары внутри отсеков воздушных судов, в частности, в пассажирских салонах и кабине, относятся к пожарам в замкнутом пространстве. Основной горючей нагрузкой при таких пожарах являются декоративно-отделочные и конструктивные элементы интерьера, представляющие собой искусственные и натуральные материалы обивки и наполнения кресел, ковровые покрытия, электропровода, пластмассовые изделия.

- Для пожаров внутри фюзеляжа характерны небольшие размеры пожара, вызывающие большую задымленность помещения, относительно быстрое нарастание температуры в верхней части помещений и медленное – в зоне пола. При установившемся горении (через 2-3 минуты) среднее значение температуры в зоне потолка в 2-3 раза превышает температуру в зоне пола. Среднеобъемная температура при установившемся горении (до момента прогорания обшивки) не превышает, как правило, 250°C и имеет некоторую тенденцию к снижению. Пожар имеет тлеющий характер без видимого пламени, однако он не прекращается до полного выгорания горючей нагрузки. Горение происходит по

поверхности стен, потолка, пассажирских кресел, но может быть и в объеме салона за счет капель расплавленных синтетических материалов, стекающих с отделочных и конструктивных элементов потолка салонов и кабины.

- При прогорании обшивки, пожар внутри фюзеляжа обычно усиливается вплоть до появления открытого пламени, и температура резко возрастает (до 900°С). Высокая температура может привести к расплавлению и загоранию стлавов магния, входящих в конструкцию некоторых типов пассажирских кресел, что затрудняет тушение пожара.

- При пожарах внутри фюзеляжа происходит быстрое нарастание концентрации отравляющих веществ, продуктов горения и термического разложения горючих материалов, обуславливающих основную опасность для людей, находящихся на борту горящего судна.

- Характер пожаров внутри фюзеляжа воздушного судна определяет и сложность его тушения, связанную с труднодоступностью очага пожара и трудностью определения его местоположения.

3. Пожары силовой установки.

- К пожарам силовой установки воздушного судна относятся загорания двигателей, систем запуска, масляной системы, агрегатов управления двигателями, элементов топливной системы. Основным горючим материалом является авиационное топливо.

- В начальной стадии пожары двигателей носят локальный характер и ограничены объемом подкапотного пространства. Развитие пожаров двигателей и их систем характеризуется быстрым ростом температуры (до 1000°С в зоне горения) и скоротечностью. При пожаре в подкапотном пространстве могут прогореть противопожарные перегородки, и это приведет к распространению огня. При размещении двигателей на крыльях огонь может перейти на

топливные баки. При расположении двигателей в хвостовой части пожар распространяется внутрь фюзеляжа воздушного судна.

- Пожар в двигателе и в подкапотном пространстве может сопровождаться хлопками и выбросом горящего топлива.

4. Пожары органов приземления.

- Пожары органов приземления (шасси, система торможения) главным образом связаны с горением трех видов материалов: резины, гидравлической жидкости и магниевых сплавов.

- Пожары шасси возникают при посадке самолетов с завышенной скоростью или при экстренном торможении. Возможны пожары шасси по причине их отказов и неисправностей, а также от пожара разлитого топлива.

- Одним из наиболее часто встречающихся пожаров органов приземления является горение гидравлической жидкости при разрушении гидравлической системы шасси. При этом развивается высокая температура, приводящая к загоранию резины, а затем и магниевых сплавов барабанов колес тележки шасси. Пожар гидравлической жидкости скоротечен и может привести к разрыву гидравлических цилиндров, гидравлических аккумуляторов и баллонов в гондоле шасси. Загорание резины колес может привести к разрыву пневматиков.

- При посадке воздушного судна с превышением скорости или при экстренном торможении может происходить разрушение резины и загорание магниевых сплавов. Магниевые сплавы могут загораться и при пожаре гидравлической жидкости или авиатоплива. Обычно это происходит через 6-8 минут после начала такого пожара.

- Характерным признаком пожара магниевых сплавов является сильное белое свечение, наличие горящего металла и появление белого плотного дыма. В зоне горения магниевых сплавов развивается очень высокая температура (до 3000°С).

- Загорание органов приземления опасно тем, что в основном шасси современных пассажирских самолетов располагается под крыльями и пламя при горении резины или гидравлической жидкости непосредственно воздействует на конструкцию крыла, выполняющую из легкоплавких алюминиевых сплавов. Поскольку в крыльях размещается основное количество топлива, то разрушение крыльев может привести к разливу топлива и резкому увеличению размеров и интенсивности пожара.

5. Общий порядок действий при тушении пожаров на воздушных судах и спасании пассажиров и экипажа.

- Порядок боевых действий личного состава пожарно-спасательных расчетов при тушении пожара на воздушном судне определяется условиями конкретной аварийной ситуации. В авиапредприятии необходимо отработать тактические схемы тушения пожара и проведения спасательных работ для каждого характерного случая аварийной ситуации применительно к воздушным судам, совершающим полеты на данном аэродроме.

- По каждой схеме необходимо оценить требуемую численность сил и средств пожарно-спасательных расчетов, их расстановку, порядок действий. В любом случае необходимо исходить из следующих основных целей тушения пожара на воздушном судне:

- обеспечение условий спасания пассажиров и экипажа горящего воздушного судна путем локализации пожара и эвакуации, терпящих бедствие из воздушного судна за минимальное время;
- полная ликвидация пожара на воздушном судне.

- Необходимо учитывать, что основными функциями личного состава пожарно-спасательных расчетов является тушение пожара на воздушном судне и эвакуация, совместно с другими расчетами аварийно-спасательной команды, людей из аварийного воздушного судна. По возможности, пожарно-спасательные расчеты принимают участие и в оказании первой помощи пострадавшим на месте авиационного происшествия.

6. Оповещение, сбор, посадка в пожарные автомобили и выезд личного состава пожарно-спасательных расчетов на место происшествия.

- Оповещение пожарно-спасательных расчетов производится путем подачи сигнала «Гревога». Информация о происшествии передается по громкоговорящей связи или радиосвязи с пожарными автомобилями. Для выполнения целенаправленных действий в информации должны содержаться сведения о месте происшествия и типе воздушного судна. Этап заканчивается выездом пожарных машин и других средств, выделяемых для тушения пожара к месту происшествия.

- Второй этап включает движение пожарных машин к горящему воздушному судну. Движение автомобилей производится на максимальной скорости. Водители должны знать оптимальные маршруты движения в зону аэродрома, в которой находится горящее воздушное судно. В процессе движения и приближения к аварийному воздушному судну личный состав пожарно-спасательных расчетов готовит к работе средства подачи огнетушащих средств, ведется разведка пожара и выбираются исходные позиции для тушения пожара. При проведении разведки пожара и выборе исходных позиций особое внимание уделяется оценке расположения основных очагов пожара относительно фюзеляжа, наличие в нем разломов, возможности немедленной эвакуации пассажиров и экипажа. Этап заканчивается выбором исходных позиций.

- Третий этап является наиболее ответственным. Он включает тушение (локализацию) пожара разлитого топлива, при этом обеспечивается за минимальное время подавление пожара на 90-95% площади, что позволяет:

- предотвратить дальнейшее нагревание фюзеляжа воздушного судна, в первую очередь в районе салонов и кабин экипажа;
- образовывать подходы для спасателей к основным и запасным выходам воздушного судна с целью проведения эвакуации людей из аварийного самолета.
- При тушении пожара необходимо руководствоваться следующими правилами:
 - сосредоточить усилия на решающем направлении;
 - не допускать перерыва в тушении;
 - использовать для тушения все имеющиеся средства.
 - В первую очередь для тушения пожара разлитого топлива используются наиболее производительные средства подачи огнетушащих средств (лафетные стволы, установки тушения пожаров самолетов (далее - УТПС)).
 - Вместе с тем учитывая то, что запасы огнетушащих составов ограничены, тушение небольших очагов пожара необходимо производить ручными стволами.
 - Параллельно с локализацией пожара разлитого топлива целесообразно проложить рукавные линии. Это необходимо для тушения остаточных и труднодоступных для лафетных стволов очагов пожара, тушения пожара в отсеках и салонах воздушного судна. По возможности, рукавные линии прокладываются от пожарных автомобилей, имеющих большие запасы огнетушащих средств и наибольшую численность экипажа.
 - Пятым этапом работ по тушению пожара и спасанию терпящих бедствие может быть тушение остаточных и локальных очагов с помощью ручных пожарных стволов, генераторов пены средней кратности.

- После локализации пожара разлитого топлива личный состав пожарно-спасательных расчетов, свободный от действий, связанных с ликвидацией остаточных очагов, совместно со спасателями нештатных расчетов АСК авиапредприятия вскрывает двери и люки на воздушном судне для эвакуации людей и тушения загораний внутри воздушного судна. Однако не следует открывать выходы, находящиеся в зоне пламени наружного пожара, так как это приведет к возникновению или усилению пожара в пассажирских салонах. В случае, если открыть выходы невозможно из-за заклинивания, производится вскрытие обшивки фюзеляжа в специально обозначенных местах. Для этой цели используются дисковые пилы, топоры. Целесообразно попытаться вскрыть выходы из воздушного судна, открывающиеся наружу, используя ломы или буксировочные тросы. Во всех случаях необходимо соблюдать меры техники безопасности. Открыв выходы, личный состав пожарно-спасательных расчетов проникает на борт воздушного судна.

- При некоторых авиационных происшествиях очаг пожара разлитого топлива может находиться с одной стороны фюзеляжа. В этих случаях, одновременно с локализацией пожара разлитого топлива, часть личного состава может проникнуть на борт воздушного судна для проведения эвакуации пассажиров.

- Для проведения эвакуации людей из аварийного воздушного судна личный состав пожарно-спасательных расчетов с участием нештатных расчетов АСК авиапредприятия и экипажа устанавливает средства спуска людей из воздушного судна. В первую очередь используются бортовые эвакуационные средства (надувные трапы, матерчатые желоба, канаты).

- В случае невозможности применения бортовых эвакуационных средств, для спуска людей необходимо использовать наземные автотрапы, лестницы.

- Проникнув на воздушное судно, личный состав пожарно-спасательных расчетов подает на борт ручные пожарные стволы для тушения пожара внутри салонов, кабины и других отсеков воздушного судна.

- Для тушения пожара внутри недоступных отсеков воздушного судна используются стволы-пробойники. До проникновения пожарно-спасательных расчетов на борт воздушного судна с помощью таких стволов может производиться тушение пожара салонов и кабины.

- Проникнув на борт воздушного судна, и установив средства спуска, личный состав пожарно-спасательных расчетов совместно с другими расчетами АСК авиапредприятия проводит эвакуацию людей. При этом необходимо:

- начинать эвакуацию немедленно, принимая все меры для прекращения горения на путях эвакуации;
 - использовать для спасения пассажиров максимальное количество выходов и бортовых эвакуационных средств.
- Эвакуация пассажиров из воздушного судна осуществляется и через большие разломы в фюзеляже, при этом предусматриваются необходимые меры безопасности;

- при эвакуации людей принимать меры по снижению опасности ожогов и травматизма путем создания водяных или пенных завес и подстраховки эвакуируемых;

- в зависимости от обстановки, привлекать к работам пассажиров, способных оказать помощь при проведении эвакуации;

- пострадавших пассажиров и членов экипажа размещать на безопасном расстоянии (не менее 100 м) от очага пожара, по возможности защищая их от воздействия пожара или возможного взрыва топливных баков корпусами пожарных машин или других транспортных средств;

- в задымленных отсеках работать в аппаратах для защиты дыхания;

- перед окончанием эвакуации осмотреть все помещения на воздушном судне, в том числе багажные и грузовые отсеки и убедиться в отсутствии людей на аварийном воздушном судне и под его обломками.

7. Тушение пожара авиационного топлива, разлитого под воздушным судном.

- Практика АСР на воздушных судах показывает, что тушение пожара авиационного топлива, разлитого под воздушным судном, представляет наибольшую опасность, требует особого напряжения от личного состава пожарно-спасательных расчетов, его грамотных и решительных действий.

- Действия пожарно-спасательных расчетов включают проведение разведки пожара, которая должна начинаться еще при движении пожарных автомобилей к месту происшествия. При этом оцениваются следующие характеристики пожара:

- количество очагов горения;
 - площадь горения;
 - расположение очагов горения относительно фюзеляжа воздушного судна (односторонний или двухсторонний пожар);
 - направление распространения горения;
 - наличие истекающего в очаг авиатоплива;
 - угроза для живучести фюзеляжа, в первую очередь, в районе салонов и кабины;
 - направление ветра и его влияние на развитие пожара.
- Размеры очага пожара разлитого топлива можно приблизительно определить, если знать, что между площадью горения и высотой пламени имеется определенная зависимость. Ниже представлены значения высоты пламени и соответствующая этим значениям площадь горения авиатоплива:

Высота пламени, м.	6-10	9-14	13-18	20-28	30-40	40-50
Площадь горения, кв.м.	40-50	110-120	180-220	450-550	950-1100	1400-1500

- При приближении к месту пожара начальник ПСК определяет первоначальную расстановку пожарных автомобилей и дает расчетам соответствующую команду.

- Развертывание пожарных автомобилей включает приведение в готовность средств подачи огнетушащих составов, имеющихся на пожарных машинах и расстановку автомобилей на исходных позициях, прокладку, при необходимости рукавных линий. Приведение в готовность средств подачи огнетушащих составов начинается еще при движении пожарных автомобилей к месту авиационного происшествия с тем, чтобы, по прибытии к горящему воздушному судну, немедленно подать огнетушащий состав в очаг пожара.

- Первоначальную расстановку пожарных автомобилей целесообразно производить на расстоянии 20-30 метров от очага, сосредоточив основные силы на решающем направлении. В начальной стадии тушения решающим направлением является локализация горения авиационного топлива, разлитого под фюзеляжем и плоскостью крыла. При выборе исходных позиций необходимо учитывать также направление и силу ветра. Пожарные автомобили должны быть установлены так, чтобы под воздействием ветра не произошло разрушения пенной струи.

- При расстановке пожарных автомобилей и других средств, участвующих в тушении, необходимо учитывать примерные схемы расстановки, которые разрабатываются в каждом аэропорту с учетом его конкретных условий (располагаемые силы и средства, типы воздушных судов, совершающих полеты на этот аэродром). Такие схемы прилагаются к Аварийному плану.

- Основной задачей при тушении пожара авиатоплива, разлитого под воздушным судном, является ликвидация за минимальное время наружного пожара, в первую очередь, в районе пассажирских салонов и кабины экипажа, а также создание эвакуационных проходов из воздушного судна. Одновременно с тушением должно проводиться охлаждение фюзеляжа.

- Исходя из особенностей развития пожара разлитого авиационного топлива, необходимо учитывать следующее:

- основным средством тушения пожаров авиационного топлива является огнетушащая пена, получаемая на основе различных типов пенообразователей;

- подачу огнетушащей пены необходимо производить лафетными стволами аэродромных пожарных автомобилей, создавая требуемую в данной ситуации производительность подачи по раствору;

- суммарная производительность подачи всех используемых лафетных стволов должна быть не менее значения нормативного для данного типа воздушного судна.

- Аэродромные пожарные автомобили, оснащенные УТПС, предназначенными для ликвидации горения разлитого топлива, создают на потушенной поверхности пенный слой, надежно предотвращающий повторное воспламенение.

- При тушении пожара разлитого топлива с помощью УТПС, исходная позиция пожарного автомобиля выбирается на расстоянии 6-10 метров от очага пожара. При подъезде на это расстояние производится подача пены из УТПС.

- Тушение пожара значительно осложняется, если пожар сопровождается горением топлива, стекающего из разрушенных агрегатов топливной системы. Тушение истекающего топлива целесообразно проводить пенными струями, обеспечивая массивную подачу пены в зону горения.

- Тушение небольших и остаточных очагов горения целесообразно проводить ручными стволами. При применении ручных стволов подачу струй целесообразно осуществлять под острым углом к горящей поверхности топлива, под «корень» пламени, подрезая его. В случае, если прокладывается несколько рукавных линий, то наряду с ручными воздушно-пенными стволами (далее - СВП) целесообразно использовать генераторы пены средней кратности, применение которых дает возможность быстро подавить горение, покрыть очаг пожара большим количеством пены.
 - Одновременно с тушением необходимо обеспечить охлаждение фюзеляжа и крыла пеной, что позволит предотвратить прорывание обшивки конструкции, а также уменьшить риск взрыва топливных баков. В случае, если в фюзеляже воздушного судна (в зоне салонов и кабины) обнаружены разломы и пробойны, то, в первую очередь, при охлаждении фюзеляжа огнетушащие составы необходимо подать в эти разломы. На начальном этапе тушения охлаждение целесообразно производить из лафетных стволов пожарных автомобилей, в дальнейшем используются ручные стволы. Струи необходимо подавать таким образом, чтобы обеспечить охлаждение максимальной поверхности фюзеляжа или крыла.
- При тушении пожара внутри фюзеляжа воздушного судна выбор средств и тактики тушения пожара определяется следующими факторами:
 - наличием или отсутствием людей на борту воздушного судна;
 - местом пожара внутри фюзеляжа, который может быть в обитаемых помещениях (пассажирские салоны, кабина экипажа, гардеробы, туалеты, кухня, вестибюли, багажные отделения) или в необитаемых (багажные, грузовые и технические отсеки).
- В случае наличия на воздушном судне людей и возникновения пожара, действия личного состава пожарно-спасательных расчетов включаются следующие операции:

- вскрытие основных и запасных выходов и одновременную прокладку рукавных линий. В случае заклинивания дверей и люков, производится вскрытие обшивки фюзеляжа в обозначенных местах. Одновременно необходимо установить стволы-пробойники для подачи огнетушащих составов;

- проникновение личного состава пожарно-спасательных расчетов на борт аварийного воздушного судна с одновременной подачей ручных пожарных стволов;

- тушение пожара в обитаемых помещениях ручными стволами и одновременное обеспечение эвакуации людей из воздушного судна.

- При тушении пожара в обитаемых помещениях, главной задачей является снижение температуры в салонах и кабине и последующая ликвидация пожара. Для этого струи огнетушащего состава направляются таким образом, чтобы они защищали людей, охлаждали горящую поверхность отсека и ликвидировали очаг горения.

- В случае нахождения людей на воздушном судне и возникновения пожара в необитаемых помещениях, действия личного состава выполняются в следующей последовательности:

- вскрытие максимального количества основных и запасных выходов из воздушного судна и организация эвакуации людей;

- одновременная с этим, прокладка рукавных линий к горящему отсеку, вскрытие люка отсека. В случае, если не удается быстро вскрыть люк отсека, устанавливаются стволы-пробойники.

- В случае заклинивания выходов из воздушного судна, производится вскрытие фюзеляжа в обозначенных местах, и одновременно устанавливаются стволы-пробойники для подачи воды в салоны.

- Одновременно с проникновением личного состава пожарно-спасательных расчетов в салоны с целью эвакуации людей из аварийного воздушного судна, подается ручной ствол, а снаружи производится тушение пожара в горящем отсеке путем подачи через открытый люк или ствол-пробойник огнетушащего состава.

- При пожаре в грузовом (багажном) отсеке личный состав пожарно-спасательных расчетов осуществляет следующие мероприятия:

- разбирает груз, удалив его из отсека;
- при необходимости, подает воду на охлаждение участка пола, расположенного над горящим отсеком.
- В случае, если пожар возник в отсутствии на борту людей, действия личного состава должны быть направлены на ликвидацию пожара за минимальное время, с использованием всех имеющихся средств тушения.

- Эффективность тушения пожара внутри фюзеляжа определяется в значительной степени правильным выбором огнетушащего состава и средств подачи. Установлено, что из применяемых для тушения пожаров на воздушных судах огнетушащих средств (вода, раствор пенообразователя, пены низкой и средней кратности, газовые составы и порошок) при тушении пожара внутри фюзеляжа предпочтительно использование углекислого газа, воды в виде распыленных струй и раствора пенообразователя.

- Эффективность тушения водой и раствором пенообразователя очень близка и является наиболее доступным средством тушения, при этом тушение можно производить в обитаемых и необитаемых помещениях, при отсутствии и наличии людей в самолете. Однако вода может привести к порче оборудования и требует обесточивания систем жизнеобеспечения воздушного судна.

- Тушение углекислым газом не имеет указанных недостатков, но им нельзя пользоваться в помещениях, где находятся люди.

- При тушении пожара силовой установки, действия пожарно-спасательных расчетов должны быть направлены на ликвидацию пожара за минимальное время и предотвращение его распространения на крыло или фюзеляж. При этом необходимо, чтобы загоревшиеся двигатели были выключены и подача топлива прекращена, что выполняется экипажем воздушного судна или техническим персоналом, обслуживающим данное воздушное судно.

- Пожары силовых установок обычно возникают и развиваются в закрытом подкапотном пространстве мотогондол. Поэтому для их ликвидации в первую очередь необходимо использовать огнетушащие составы объемного тушения: углекислый газ, огнетушащий порошок, пены.

- Одновременно с тушением пожара на двигателе целесообразно осуществлять охлаждение мотогондолы и прилегающих участков крыла или фюзеляжа. Для этой цели используется вода или низкократная пена.

- Действия пожарно-спасательных расчетов по тушению пожара на силовой установке воздушного судна в общем случае выполняются в следующей последовательности:

- по прибытию к аварийному воздушному судну оценивается обстановка, характер пожара, производится расстановка пожарных автомобилей на боевых позициях. При этом учитывается направление распространения пожара, пути эвакуации людей из аварийного воздушного судна, сила и направление ветра;

- после занятия исходных позиций, личный состав прокладывает рукавные линии и готовит установки объемного тушения. Одновременно с прокладкой рукавных линий целесообразно приступить к тушению пожара, подавая пену низкой кратности из лафетных стволов. Пена подается на мотогондолу в воздухозаборники и выходные сопла. Особенно это необходимо, если пожар усилился до такой степени, что возникла реальная опасность распространения огня на другие отсеки воздушного судна. Однако следует учитывать, что при подаче пены из лафетных стволов, главным образом, достигается эффект охлаждения. Тушение пожара, таким образом, может быть малоэффективным, так как пена практически не попадает в очаг горения в подкапотном пространстве. Поэтому тушение пожара двигателями необходимо осуществлять, используя ручные стволы и стволы-пробойники. С помощью ручных стволов огнетушащий состав

подается в гондолу через специальные лючки в капотах или через возможные прогары. Используя стволы-пробойники, можно подать пенный состав в мотогондолу, пробив отверстия в капотах в любом доступном месте, лучше всего в средней ее части;

- установки объема тушения необходимо использовать немедленно по их готовности к подаче газа и если есть возможность доступа к горящему двигателю. Подача газа в мотогондолу осуществляется ломami-распылителями и стволами-пробойниками. При этом необходимо одновременно использовать все баллоны с газом, обеспечивая максимальную производительность его подачи;

- в процессе тушения пожара на двигателе ручными пожарными стволами или установками газового тушения целесообразно одновременно подавать, по крайней мере, один ствол на охлаждение.

- Значительные трудности представляет тушение пожара на двигателях, установленных в хвостовой части фюзеляжа. Эти трудности обусловлены сложным доступом к таким двигателям из-за их высокого расположения. В этих случаях для тушения пожара в мотогондоле можно использовать следующие приемы:

- подниматься к мотогондоле по приставной лестнице под защитой огнетушащих струй и при соответствующей страховке;
- работать с ручными стволами или стволами-пробойниками, находясь на верхней поверхности автомобилей;
- использовать специальные штанги.
- Любой из этих приемов обеспечивается в плане безопасности для пожарных и отрабатывается на соответствующих тренировках и учениях.
- В случае, если пожар силовой установки сопровождается горением истекающего топлива и топлива, скопившегося на грунте (бетоне) под крылом или фюзеляжем, то такое горение необходимо ликвидировать немедленно.

С этой целью необходимо использовать УТПС, лафетные стволы, ручные воздушно-пенные стволы. В случае, если площадь горения в пределах 20 квадратных метров, хороший эффект дает применение генераторов пены средней кратности. Горение топлива, стекающего по поверхности воздушного судна необходимо ликвидировать методом сбивания пламени сильной струей пены низкой кратности.

- При тушении пожара органов приземления, в первую очередь, необходимо принять меры для предотвращения распространения горения на другие системы воздушного судна и за минимальное время ликвидировать горение.

- В случае, если пожар органов приземления представляет горение гидравлической жидкости и резины колес, то для тушения целесообразно использовать пену низкой кратности или водный раствор пенообразователя.

- Загорание конструкции из магниево-алюминиевых сплавов происходит, как правило, через 5-6 минут с момента начала пожара на шасси и к прыбгитно пожарно-спасательных расчетов имеет локальный характер. Для тушения таких пожаров необходимо применять раствор пенообразователя, подаваемый через стволы типа СА со свернутыми насадками при давлении 2.0-2.5 атм. Однако этот метод имеет ряд недостатков, основными из которых являются:

- при температуре горения магниевых сплавов (3000°С) происходит разложение воды до водорода и кислорода, которые не только поддерживают горение, но и образуют взрывоопасную смесь. Это вызывает микровзрывы (хлопки), приводящие к разбрызгиванию капель горящего металла, которые могут быть причиной дополнительных очагов пожара и травмирования личного состава пожарно-спасательных расчетов;

- относительно длительное время тушения (до 5-6 минут).

- Наиболее надежным и безопасным способом тушения пожара органов приземления, сопровождающегося горением магниево-алюминиевых сплавов, является комбинированный способ, при котором используется огнетушащий порошок и раствор пенообразователя. При комбинированном способе тушения на очаг пожара вначале подается порошок, который, попадая на горящую поверхность металлических конструкций, плавится, образуя

воздухонепроницаемую твердую корку. Горение прекращается, но температура остается высокой и сохраняется опасность повторного воспламенения. Поэтому для охлаждения очага пожара необходимо подавать раствор пенообразователя или воду. При таком методе тушения снижается вероятность разбрызгивания горящего металла.

- Хороший эффект тушения достигается при тушении пожара шасси только одним порошком. Но при этом должен использоваться особый универсальный состав порошка, предназначенный для тушения пожаров класса А (твердые полимерные и естественные материалы), В (легковоспламеняющиеся жидкости) и Д (металлы).

- В случае горения шасси, находящегося в разлитом авиатопливе, тушение пожара целесообразно проводить воздушно-механической пеной низкой кратности, подавая ее с высокой производительностью. Для этих целей используются УТПС, лафетные стволы, или несколько ручных стволов СВП при давлении не менее 6 атм. При тушении такого пожара целесообразно охлаждать как граничащие, так и расположенные выше очага пожара поверхности конструкции воздушного судна.

- Следует отметить, что при тушении пожаров шасси не следует применять газовые составы, в частности, углекислый газ, так как при соприкосновении с горячей поверхностью магниевой конструкции, он легко разлагается с образованием атомарного кислорода, что усиливает горение.

- При тушении пожаров на воздушном судне на земле необходимо не только ликвидировать очаги горения, но и обеспечить вентиляцию помещений на воздушном судне, в первую очередь пассажирских салонов и кабины экипажа. Необходимость эта обусловлена следующими факторами:

- путем эффективного дымоудаления и вентиляции устраняется длительное воздействие на людей, находящихся в аварийном воздушном судне токсичных веществ продуктов горения и дыма;

- обеспечивается видимость в салонах и кабине, необходимая для эффективного проведения эвакуации людей из воздушного судна. Установлено, что при пожаре внутри фюзеляжа воздушного судна видимость в салонах в первые 1-3

Мин снижается до минимума, что практически исключает возможность для спасения терпящих бедствие. Кроме того, в задымленных и загазованных салонах и отсеках воздушного судна личный состав работает в защитных дыхательных аппаратах, что также снижает его возможности;

- вентиляция способствует снижению температуры газовоздушной среды в салонах.

- Возможны три вида вентиляции и дымоудаления в салонах и отсеках воздушного судна:

1) естественная вентиляция;

2) принудительная вентиляция;

3) комбинированная вентиляция.

- Естественная вентиляция заключается в проветривании салонов и отсеков путем открытия дверей и люков на воздушном судне. Принудительная вентиляция заключается в подаче в задымленный и загазованный салон (отсек) воздуха от специального вентилятора. Комбинированная вентиляция включает проветривание салона (отсека) и подачу туда воздуха.

- В настоящее время для проведения принудительной вентиляции и дымоудаления в салонах и отсеках воздушных судов могут использоваться переносные пожарные дымососы или аэродромные моторные подогреватели, работающие в режиме подачи воздуха.

- Анализ результатов специальных исследований и случаев проведения АСР при авиационных происшествиях дает основание сделать следующие выводы и рекомендации:

- после локализации пожара на воздушном судне необходимо организовать дымоудаление и вентиляцию салонов и отсеков воздушного судна, в первую очередь, при пожаре внутри фюзеляжа и разлитого авиатоплива. В настоящее время наиболее рациональным методом является естественная вентиляция;

- для проветривания салонов необходимо открыть максимальное количество дверей и люков, в первую очередь, дверей и люков, разнесенных на наибольшее расстояние по длине салонов. В этом случае исключаются застойные зоны в салонах и кабине.

- Применение дымососов и переносных вентиляторов для вентиляции салонов может быть рекомендовано в следующих случаях:

- при невозможности открыть более одной двери (или люка);

- если рукава от дымососов и переносных вентиляторов, проложенные в салон, не препятствуют проведению пожарно-спасательных работ, в частности, эвакуации пассажиров и экипажа;

- неэффективной естественной вентиляции из-за неблагоприятной скорости и направления ветра.

- При применении дымососов и переносных вентиляторов и других аналогичных средств необходимо учитывать, что время подготовки составляет 2-4 минуты. Рукава-воздуховоды должны быть проложены в салон на достаточное расстояние (2-3 метра).

- При проведении вентиляции и дымоудаления в салонах после тушения пожара необходимо контролировать степень повторного возникновения пожара и в случае загорания немедленно его ликвидировать.

- При ожидаемой аварийной посадке воздушного судна пожарно-спасательные расчеты осуществляют следующие мероприятия:

1) прибытие в установленное место сбора аварийно-спасательной команды или другое указанное место;

- 2) постановка задачи;
- 3) рассредоточение и занятие исходных позиций пожарными автомобилями вдоль взлетно-посадочной полосы;
- 4) движение пожарных автомобилей и занятие боевых позиций на месте остановки аварийного воздушного судна;
- 5) тушение пожара на воздушном судне (в случае его возникновения) и спасание пассажиров и экипажа.

- Прибытие пожарно-спасательных расчетов в указанное место производится по команде руководителя АСР. На месте сбора АСК авиапредприятия руководитель тушения пожара (далее - РТП) получает задачу от руководителя АСР. При этом должны быть получены достаточно подробные сведения о ситуации на аварийном воздушном судне, в первую очередь о наличии или отсутствии пожара на борту. В зависимости от характера аварии, складывающейся обстановки, имеющихся возможностей и требований командира воздушного судна, руководитель АСР и РТП должны обсудить вопрос о необходимости покрытия полосы пеной.

- В связи с тем, что точное место остановки аварийного воздушного судна в зоне взлетно-посадочной полосы предположить практически невозможно, аэродромная пожарная техника рассредоточивается вдоль взлетно-посадочной полосы. Целесообразно основную часть техники сосредоточить вблизи середины полосы. По возможности, выставляются аэродромные пожарные автомобили в начале и конце полосы. На исходных позициях РТП организовывается связь с пожарными автомобилями и руководителем АСР. При длительном ожидании на исходных позициях, двигатели пожарных автомобилей могут быть заглушены с разрешения РТП. Не позднее, чем за 3-5 мин до посадки аварийного воздушного судна экипажи пожарных автомобилей запускают двигатели пожарных автомобилей, а также моторные агрегаты пожарных насосов, подготавливают средства пожаротушения к работе и внимательно следят за обстановкой. После касания воздушным судном земли и начала пробега, пожарные автомобили начинают движение к предполагаемому месту остановки воздушного судна. Пожарные автомобили начинают движение по команде РТП. В случаях аварийной ситуации, связанной с пожаром на борту, взрывом или угрозой взрыва, посадкой с отказавшим шасси, движение пожарных автомобилей начинается немедленно без команды РТП. Движение пожарных автомобилей начинается немедленно и в случаях, когда после касания воздушным судном земли происходит разрушение его

конструкций, взрыв, пожар, выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы. В случае, если движение пожарных автомобилей производится при пробеге воздушного судна, необходимо соблюдать безопасное расстояние между пожарными автомобилями и воздушным судном (60-80 метров).

- Пожарные автомобили на месте остановки аварийного судна занимают исходные позиции по указанию РТЦ, который организует действия личного состава пожарно-спасательных расчетов по тушению пожара и спасанию пассажиров и членов экипажа воздушного судна, терпящего бедствие.

- Специальной мерой при ожидаемой аварийной посадке воздушного судна с полностью или частично убранными шасси может быть покрытие взлетно-посадочной полосы пеной.

- Повышение пожарной безопасности при посадке на взлетно-посадочную полосу, покрытую огнетушащей пеной (пенная полоса), обусловлено следующими факторами:

1) уменьшением степени повреждения конструкции воздушного судна при посадке на пенную полосу из-за снижения сил торможения при скольжении по пене, что уменьшает вероятность разрушения агрегатов топливной системы и, как следствие, возникновения пожара;

2) уменьшением вероятности воспламенения авиационного топлива вследствие снижения концентрации его паров в воздухе из-за изолирующих свойств пенного слоя;

3) эффектом искрогашения в пене.

- Кроме того, при аварийной посадке самолета на пенную полосу за счет изолирующего действия пены, снижается скорость распространения пламени по горячей поверхности.

- Случаи аварийной посадки на взлетно-посадочную полосу, покрытую пеной, имевшие место в Гражданской авиации, подтверждают эффективность покрытия взлетно-посадочной полосы пеной.

- При покрытии взлетно-посадочной полосы пеной для получения наибольшего эффекта необходимо создавать сплошную пенную полосу на предполагаемом участке движения самолета по взлетно-посадочной полосе. Разрывы в пенном покрытии недопустимы.
- Непелесообразно нанесение пенной полосы при отрицательных температурах окружающего воздуха, так как при этом происходит замерзание водных компонентов пены, что ухудшает торможение воздушного судна и огнетушащие свойства пенного покрытия. Не рекомендуется покрывать взлетно-посадочную полосу пеной при сильном дожде и снегопаде.
- В случае, если после посадки самолета на взлетно-посадочную полосу, покрытую пеной, происходит его загорание, пожарно-спасательные расчеты немедленно ликвидируют пожар, действуя в соответствии с настоящими Рекомендациями.
- После использования пенного покрытия необходимо смыть пену с поверхности взлетно-посадочной полосы.
- Руководитель АСР обязан выполнить действия, изложенные в применительно к конкретной обстановке

Приложение № 2__

Лечебно-эвакуационный план

Медицинского обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома ТОО «Международный аэропорт «Орал»».

XV. Общие положения.

- Настоящий План разработан на основании Закона Республики Казахстан «О Гражданской защите» от 11 апреля 2014 года № 188-V, Закона Республики Казахстан «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей» и других нормативных правовых актов Республики Казахстан, стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации в области поиска и спасания и определяет порядок взаимодействия медицинского Департамента здравоохранения г. Уральск в случаях аварийных ситуаций на территории и в районе аэродрома ТОО «МА».

- При всех видах аварийных ситуаций на территории и в районе аэродрома медицинские силы и средства проводят медицинскую сортировку и оказание первой помощи оставшимся в живых.

- Сортировка при всех аварийных ситуациях представляет собой осмотр и классификацию пострадавших с целью определения порядка очередности оказания помощи и транспортировки и подразделяется на 4 категории:

1. очередность 1 – оказание помощи тяжелым перспективным пострадавшим;
 2. очередность 2 – оказание помощи пострадавшим средней тяжести;
 3. очередность 3 – оказание помощи пострадавшим легкой тяжести;
 4. очередность 4 – погибшие.
- К пострадавшим очередности 1 относятся пострадавшие со следующими признаками:
5. сильное кровотечение;
 6. сильное отравление дымом;

- травмы лица, челюсти, шеи, грудное удущье;
- повреждение черепа и быстрое прогрессирующим шоком;
- сложные переломы;
- сильные (более 30%) ожоги;
- раздавленные части тела;
- любой тип шока;
- повреждения позвоночного столба.

15.1. Рекомендуются следующие действия:

- первая помощь (очистить трахею, остановить кровотечение с помощью гемостатических пакетов и уложить в удобное положение);
- реанимация (оказание помощи путем использования кислородного оборудования, за исключением зон, где имеется топливо и масла и пропитанная топливом и маслами одежда, интубация трахеи ИВЛ, размещение пострадавших в укрытии до транспортировки в медицинские учреждения).

15.2. К пострадавшим очередности 2 относятся пострадавшие со следующими признаками:

- травма грудной клетки, не вызывающая удущья;
- закрытые переломы конечностей;
- небольшие (до 30%) ожоги;
- повреждение черепа без шока;
- повреждения мягких частей тела.

Данной категории пострадавших помощь оказывается после стабилизации состояния пострадавших очередности

15.3. Перевозка в медицинские учреждения осуществляется после оказания минимальной помощи на месте происшествия.

К пострадавшим очередности 3 относятся пострадавшие, имеющие незначительные травмы. Их транспортируют в установленномную зону ожидания.

15.4. Для идентификации пострадавших используются стандартизированные карточки. В случае их отсутствия классификация пострадавших производится производятся нанесением необходимой информации на клейкой ленте на руке или непосредственно на открытых участках тела пострадавшего.

15.5. Действия медицинских служб в различных аварийных ситуациях.

15.6. Авиационное происшествие в районе аэродрома – А1.

При данной аварийной ситуации действует медицинская служба аэропорта. Старший смены отправляет к месту сбора наземной поисково-спасательной службы одного медработника с требуемым набором медикаментов и оборудованию для участка в составе НПСТ в поисково-спасательных работах, сообщив о происшествии заведующему медицинского пункта аэропорта.

-15.7. Авиационное происшествие на территории аэродрома или прилегающей к аэродрому местности – А2.

В случае получения сообщения об авиационном происшествии на территории аэродрома или прилегающей к аэродрому местности медицинский расчет медико-санитарной службы аэропорта немедленно сообщает о случившемся по телефону и выезжает на место авиационного происшествия со всем необходимым медицинским оборудованием и медикаментами.

15.8. Действия городской станции скорой медицинской помощи.

При получении сигнала «Готовность» старший врач ТОО осуществляет подготовку санитарных автомобилей с медперсоналом и имуществом к возможному выезду в аэропорт или к месту авиационного происшествия.

При получении сведений о случившемся авиационном происшествии направляет необходимое количество санитарных автомобилей и предупреждает лечебные учреждения о готовности к приему пострадавших Бригады скорой медицинской помощи, после получения сообщения об авиационном происшествии, следуют в аэропорт на КПП № 1, откуда, в сопровождении машин службы авиационной безопасности, – на место авиационного происшествия.

15.9. Координатор по медицинским вопросам (начальник МСЧ аэропорта):

- контролирует деятельность медицинских служб аэропорта;
- составляет точный список пострадавших, указав их фамилии и пункт отправки;
- координирует с эксплуатантом данного аварийного воздушного судна перевозку пострадавших в установленный пункт сбора;
- при необходимости принимает меры по пополнению запасов медикаментов;
- совместно с полицией организует пункты приема погибших.

15.10. Расчет меж. службы: получив сообщение об авиационном происшествии, через КПШ № 1 в сопровождении машины службы авиационной безопасности, следует к месту авиационного происшествия и действует по указаниям координатора по медицинским вопросам.

Во время сортировки пострадавших для упрощения процесса отбора и перевозки раненых в выделенные больницы следует использовать карточки идентификации пострадавших. Этот метод целесообразно использовать в тех случаях, когда пострадавшие говорят на разных языках.

Координатор по медицинским вопросам отвечает за все медицинские аспекты, связанные с авиационным происшествием и подчиняется непосредственно руководителю АСР. Основная обязанность координатора по медицинским вопросам заключается в выполнении административных функций.

15.11. Обработка погибших.

При обработке погибших на месте авиационного происшествия необходимо обеспечить сохранность вещественных доказательств. Для этого полностью закрывается доступ в зоны, непосредственно окружающие места нахождения погибших до прибытия судебно-медицинского эксперта и представителя по расследованию авиационного происшествия.

При необходимости убрать трупы или части обломков воздушного судна, делаются фотографии, фиксирующие относительное положение трупов и частей в обломках, и до удаления - схемы их расположения. К каждому перемещаемому трупу или части трупа крепятся карточки. Журнал выписанных карточек хранится у координатора по медицинским вопросам.

Далее погибшие доставляются в городские морги по согласованию с Департаментом здравоохранения г. Уралск.

План

подачи автомобильного транспорта для аварийно-спасательных расчетов в случае авиационного происшествия на территории и в районе аэродрома

№ п/п	Вид(марка) транспорта	К-во транспорта	Куда прибывает по «Тревоге»	Норма времени	Ответственный за подачу
1	2	3	4	5	6
1.	Стартовые пожарные автомобили	4	Место сбора АСК или место АП	3 мин	Нач-к ПСК СПАСОП
2.	Санитарная а/м	1	-//-	6 мин	Нач-к МСЧ
3.	Автомашина сопровождения	1	-//-	5 мин	Руководитель АСР
4.	Самоходные трапы	2	-//-	5 мин	
5.	Автобус	1	-//-	5 мин	Нач-к ССТ
6.	Грузовая машина с грузчиками	1	-//-	10 мин	Нач-к СОП

7.	Аварийная техни-ческая аптечка	1	-\\-	8 мин	ИАС
8.	Водополивщик	2	-\\-	8 мин	Нач-к ССТ
9.	Тягачи: КрАЗ-255 УРАЛ-372	1 1	-\\-	8 мин	Нач-к ССТ
10.	ТЭ для слива топлива	3	-\\-	8 мин	Нач-к ССТ
№ п/п	Вид(марка) транспорта	К-во транспорта	Куда прибывает по «Треволге»	Норма времени	Ответственный за подачу
1	2	3	4	5	6
11.	Самосвалы	2	-\\-	15 мин	Нач-к ССТ
12.	Автогрейдер	1	-\\-	8 мин	Нач. ССТ

Приложение № 4

Табель технических и транспортных средств оснащения расчетов АСК

ТОО «Авиакомпания «АЭРО»	ОАО а/к «Евро- Азия Эйр»	СПАСОП	Расчет ИАС	Расчет ССТ	Расчет АС	Расчет мед. службы	Расчет СОАП	УФ РГП «Казэро- навигация»
		пожарные машины	Водила по типам самолетов Тех. апгеч- ка Буксирные тросы по типам самолетов	Тягачи автокр. Бортовые машины АПА-50, АПА-35. Трейлеры	Трактор гусеничный Подсобные материалы А/машина с песком	Сан. машина Прицеп с медпипн. оборудованием	Автобус ПАЗ Самоход- ные трапы Бортовые машины	Радиофицирован. а/машина Зил-131

Приложение № 5

Инструкция

по покрытию ВПП пеной при аварийных посадках самолетов

Специальной мерой при ожидаемой посадке самолета с уборными или полностью невыпущенными шасси может быть покрытие ВПП огнегасящей пеной.

Решение о покрытии ВПП пеной и посадкой на нее ВС принимает руководитель аварийно-спасательных работ по согласованию с командиром аварийного ВС.

При нанесении пенного слоя необходимо учитывать особенности посадки аварийного ВС в зависимости от характера неисправности. Так, при посадке с неисправной передней стойкой шасси пену необходимо нанести в точке, удаленной от порога ВПП на половину расстояния, располагаемого для посадки. В случае посадки аварийного ВС непосредственно на фюзеляж, пена наносится в точке, удаленной от порога ВПП на расстояние, равное одной трети расстояния, располагаемого для посадки. При посадке ВС с неисправной основной стойкой шасси, пену наносят в точке, удаленной от порога ВПП на половину расстояния, для посадки, смещая пенный слой в ту сторону (половину) ВПП, которая находится со стороны неисправной стойки.

Для получения наибольшего эффекта необходимо создать сплошной слой воздушно-механической пены на предполагаемом участке скольжения ВС без каких либо разрывов.

Для нанесения на ВПП слоя пены разработано специальное устройство, позволяющее получать слой воздушно-механической пены средней кратности. Устройство представляет собой батарею из 8-ми генераторов пены типа ППС-600, подвешенную на трубу. На трубе имеются два штуцера для подключения к напорным патрубкам насосного агрегата автомобиля.

Техническая характеристика устройства покрытия ВПП пеной

Ширина пенного слоя, м	8 ± 5
Краткость вырабатываемой пены	70-90
Производительность по раствору л/с	40-42
Толщина наносимого слоя, мм при скорости 8км/ч - 140-210	10 км/ч - 100-180
	12 км/ч - 90-160
	15 км/ч - 80-140
	20 км/ч - 50-80

Максимальная длина пенного слоя при ширине 8 м и скорости движения

автомобиль	8 км/ч - 650 ± 10
	10 км/ч - 820 - 15
	12 км/ч - 1000 - 15
	15 км/ч - 1300 - 20
	20 км/ч - 1710 - 25

Размер пенной полосы наносимой на ВПП зависит от типа самолетов и вида аварии посадки (см. табл. № 1)

Таблица № 1

ТИП ВС	Вид аварийной посадки				
	Убрана передняя опора шасси	Убраны все (или одна) основные опоры шасси			
Все типы	2-х мотор. винтовой	2-3-х мотор. с ГТД	4-х мотор. винтовой	4-х мотор. с ГТД	
Тип пенной полосы	1	II	III	IV	V
Длина, м	450	600	750	750	900
Ширина, м	8	12	12	24	24
Толщина пенного слоя к моменту посадки, см. (не менее)	5	5	5	5	5

Минимальное необходимое количество воды и пенообразователя (m^3) для нанесения пенных полос. Применение пены средней кратности 70-90 (приведено в табл. № 2).

Толщина полосы, см	Тип пенной полосы				
	I	II	III	IV	V
5	1,9 – 2,4	4,0 – 5,0	5,0 – 6,4	10,0 – 12,0	12,0 – 15,0
10	3,8 – 4,8	8,0 – 10,0	10,0 – 12,8	20,0 – 24,0	24,0 – 30,9
15	5,7 – 7,2	12,0 – 15,0	15,0 – 19,2	30,0 – 36,0	36,0 – 46,3

Приложение № 6

Инструкция

по организации радиосвязи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ

- Для передачи сигнала бедствия используются все имеющиеся каналы связи в ТОО «Международный аэропорт «Орал»
- Должностные лица, обеспечивающие передачу сигнала о бедствии обязаны контролировать передачу сообщения во все адреса согласно схемы оповещения, особый контроль за передачей сигнала следующим адресатам:
 - Начальник смены САБ;
 - Руководитель поисковых и аварийно-спасательных работ (ПДСП);
 - Командир в/ч _____;
 - Генеральный директор ТОО «Международный аэропорт «Орал»;
 - Прокуратура

Должностные лица авиапредприятия, связанные с передачей сигнала бедствия, обязаны всегда иметь на рабочем месте адреса и номера телефонов сотрудников ТОО «Международный аэропорт «Орал».

- При следовании АСК, ПСК к месту бедствия на территории аэродрома или района ответственности, а также при выполнении аварийно-спасательных работ на месте АП, постоянно должна поддерживаться устойчивая связь АСК, ПСГ (или экипажа поискового ВС) с командным пунктом Уральского аэропорта, службой движения.

- При нарушении радиосвязи использовать запасные варианты для установления устойчивой радиосвязи.
- Ответственность за организацию и обеспечение надежной, устойчивой радиосвязи при проведении поисковых и аварийно-спасательных работ с местом АП на территории района ответственности возлагается на Уральский филиал РГП «Казеэронавигация».
- Диспетчером ОВД, при получении с борта ВС сигнала «Бедствие» или визуального обнаружения АП немедленно объявляется **сигнал «Гривогоа»** и докладывается руководителю полетов.
- **По команде «Гривогоа»** аварийно-спасательный расчет связи прибывает к месту сбора (АП) на автомашине ЗИЛ-131 (имея УКВ радио/станцию, внутри аэропортовую связь).

Также, по обстоятельствам, используется машина РПА, как подвижный узел связи.

- Командир поискового ВС постоянно поддерживает связь с диспетчером МПП на частоте _____ МГц и на частоте 4656 кГц.
- По прибытии к месту сбора старший АСР связи устанавливает связь на частоте _____ МГц с диспетчером подхода и докладывает руководителю полетов о наличии связи с диспетчером ОВД, ПДСП, ПД «Вышка»;
- По данным каналам связи АСК передает диспетчеру ПД «Вышка» всю информацию между группой поиска и судном, терпящим бедствие.

Приложение № 7

План

взаимодействия различных организаций и ведомств при проведении аварийно-спасательных работ на территории ТОО «Международный аэропорт «Орал»

При возникновении аварийной обстановки в полете, а также при получении сигнала от воздушного судна, терпящего бедствие в зоне ответственности, в район бедствия или к месту сбора направляется аварийно-спасательная команда наземного поиска, которая выполняет свои обязанности в соответствии с утвержденной инструкцией по проведению аварийно-спасательных работ в случаях летных происшествий.

1. Помощь оказывается другими организациями и ведомствами:

А) В случае, если установлено, что сил и средств аварийно-спасательной команды Уральского авиапредприятия недостаточно для проведения аварийно-спасательных работ на территории зоны ответственности и в районе аэродрома. В этом случае, в срочном порядке, оповещаются:

- ГУ «СП и АСР» ДЧС ЗКО КЧС МВД РК - 101, 51-42-22; 50-52-04;

- скорая помощь г. Уральск - тел: 103, 51-10-10;

- дежурный ГОВД г. Уральск - тел: 51-24-66;

- дежурный ДВД - тел: 51-04-50; 98-45-30;

- дежурный ДВД на транспорте - тел: 51-14-20; 51-35-86;

- дежурный ЧС - тел: 51-05-94; ЦУСС - 101, 112;

- Деж ЛОП - 51-75-95, 97-01-02;

- В случае если установлено, что сил и средств аварийно-спасательной команды Уральского авиапредприятия для проведения аварийно-спасательных работ на территории зоны ответственности и в районе аэродрома недостаточно в известность ставится ответственный дежурный администратии (Командно Руководящий Состав) по тел: 51-08-82; 51-40-13; (дежурный Акима ЗКО)

Приложение № 8

Меры безопасности при проведении аварийно-спасательных работах

Действия личного состава на месте АП должны производиться таким образом, чтобы они не представляли опасность для окружающих лиц, участвующих в спасательных работах.

Главным образом, это касается передвижением пожарных автомобилей у ВС и применение ручного и механизированного инструмента (топоров, домов, механизированных пил и т.д.).

При работах у горящего или аварийного ВС личный состав не должен находиться под «фюзеляжем, крылом и двигателями, за исключением тех случаев, когда необходимо оказать помощь пострадавшим или когда без этого невозможно успешно выполнить тушение. Но и в этих случаях время нахождения личного состава под элементами конструкции ВС должна быть минимальным.

При тушении пожара разлитого авиатоплива и двигателей главную опасность представляет попадание горящего топлива на пожарного. Поэтому необходимо, чтобы всегда была возможность оказать в этом случае помощь, в частности потушить или смыть горящее топливо, помочь снять горящую одежду.

При тушении пожара внутри фюзеляжа, в частности в салонах, необходимо соблюдать осторожность при подъеме на борт по лестницам. Необходимо страховка поднимающихся на борт. При нахождении на борту горящего ВС в условиях задымления необходимо работать только в защитных дыхательных аппаратах (см. приложение 2.5). В любом случае на борт должны подниматься не менее 2-х человек.

После проветривания (удаления дыма) при работе внутри фюзеляжа рекомендуется использовать респираторы для защиты органов дыхания от попадания копоти.

При тушении пожара силовой установки (двигателей) имеется опасность попадания на людей горящего топлива, металла и обломков конструкции. Поэтому личный состав ПСР не должен находиться под двигателем. Подъем к высокорасположенным двигателям должен продумываться и выполняться со страховкой.

При тушении пожара шасси нагревание колес и пневматиков может привести к их разрыву. Поэтому личный состав при тушении органов приземления должен находиться (по возможности) спереди или сзади колес, проявляя осторожность:

В случае, если происходит поражение членов ПСР при тушении пожара необходимо срочно оказать неотложную помощь и вызывать скорую медицинскую помощь. При тушении больших пожаров целесообразно вызывать медицинских работников аэропорта заблаговременно.

Приложение № 9

СИЛЫ И СРЕДСТВА ВЗАИМОДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОТИВОПОЖАРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПС г. Уральск.

В таблице № 5 представлены пожарная техника и численность личного состава, участвующие в тушении пожара на ВС во взаимодействии с пожарной охраной аэропорта.

Таблица № 5.

№	Подразделение	Наименование средств пожаротушения.	Кол-во	Численность боевых расчетов
1	ПЧ-1	АП-40 (КаМАЗ)	2	5
2	ПЧ-2	АП-40 (130,)	2,	4
3	ПЧ-3	АП-40 (131)	1	3
4	СПЧ-5	АП-40 (130)	1	2

Вызов взаимодействующих сил и средств осуществляется руководителями аварийно-спасательных работ и начальником караула аэропорта или лицами, действующими по их указанию.

Центр управления силами и средствами

ППС-101;

Тел: _____, _____,

Вызов производится по телефонам:

СПЧ-1

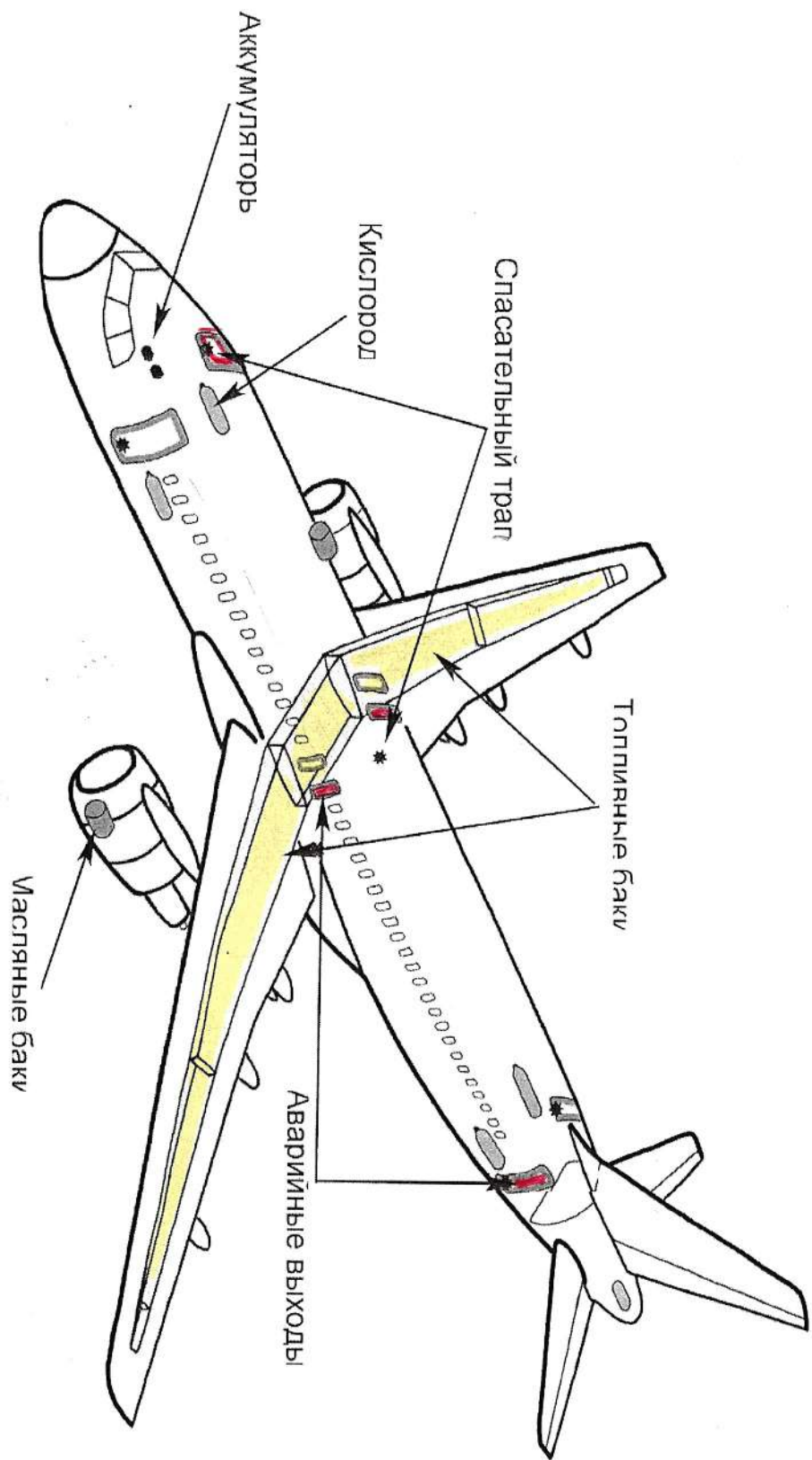
СПЧ-2

ПЧ-3

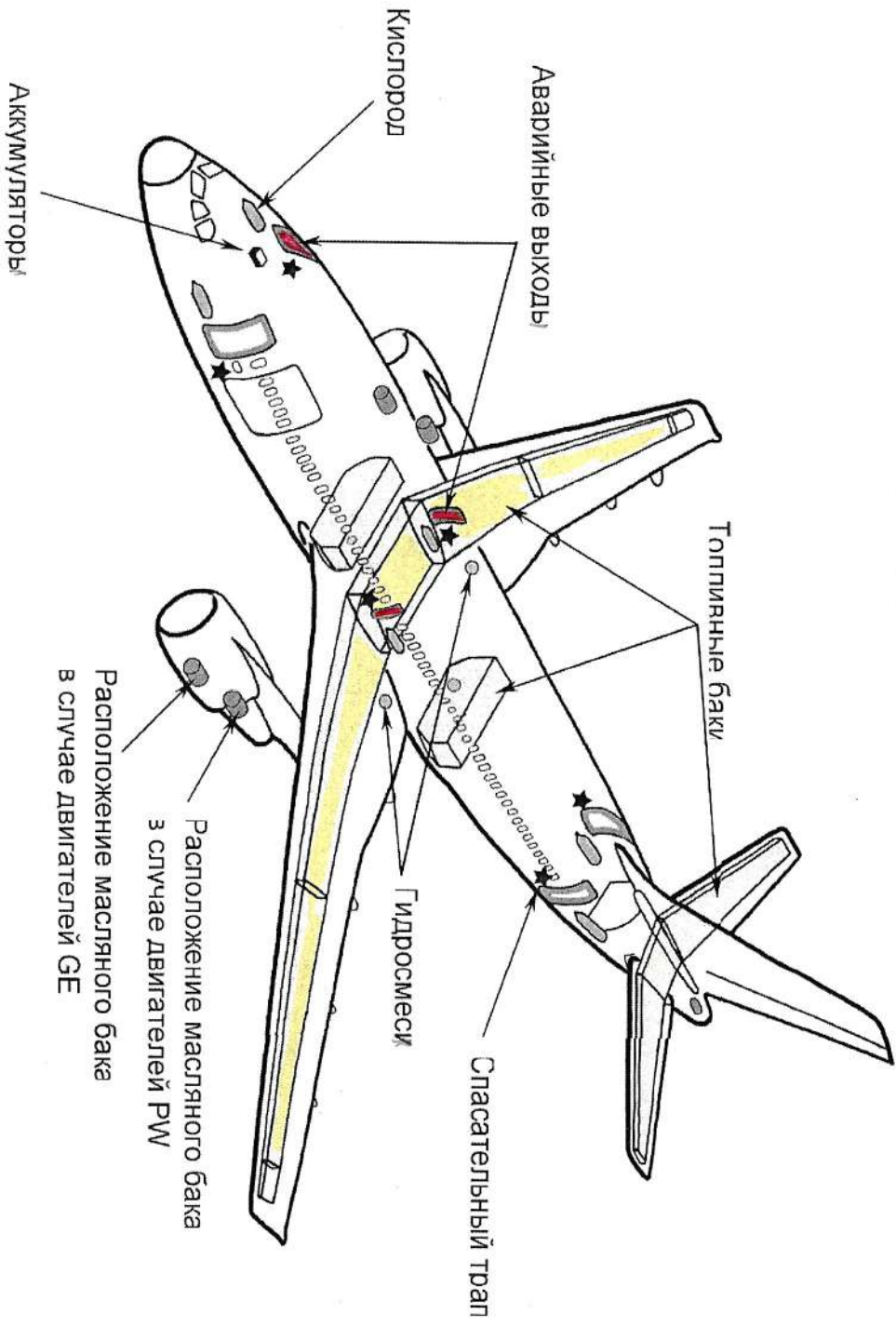
СПЧ-5

**Аварийные схемы
самолетов и вертолетов по типам**

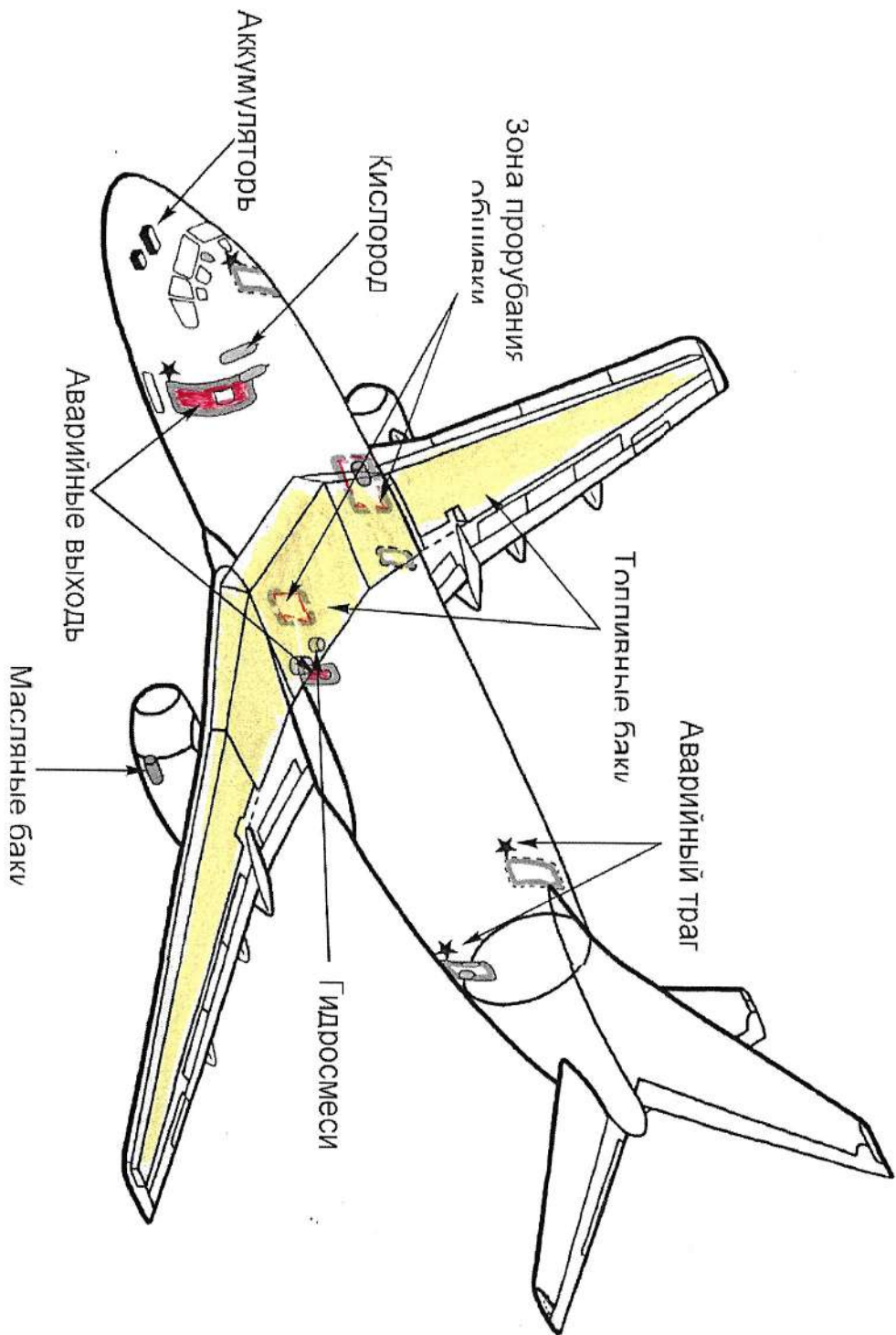
AIRBUS A-320 SERIES



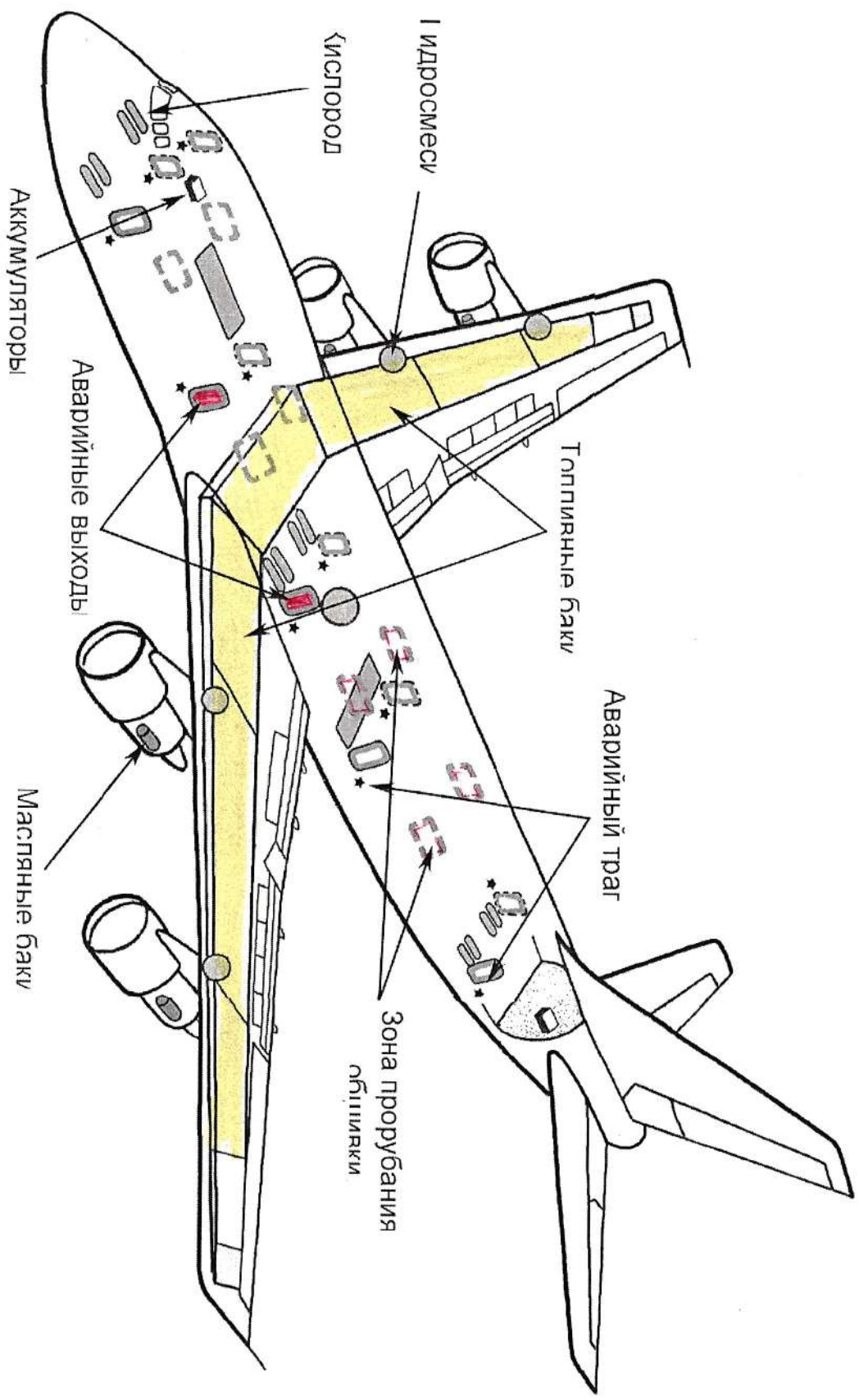
AIRBUS A310 SERIES



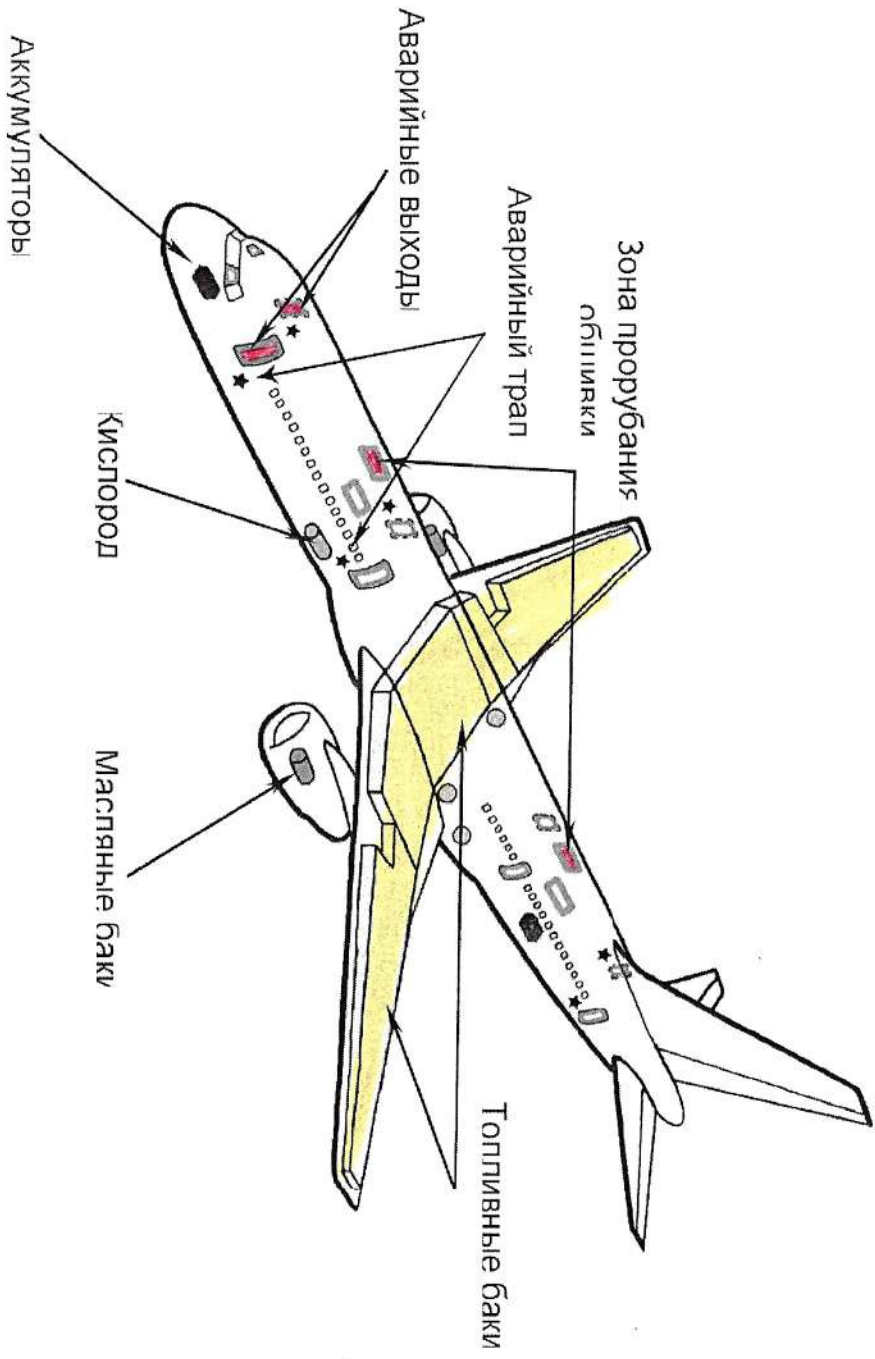
BOEING 737-100, 200



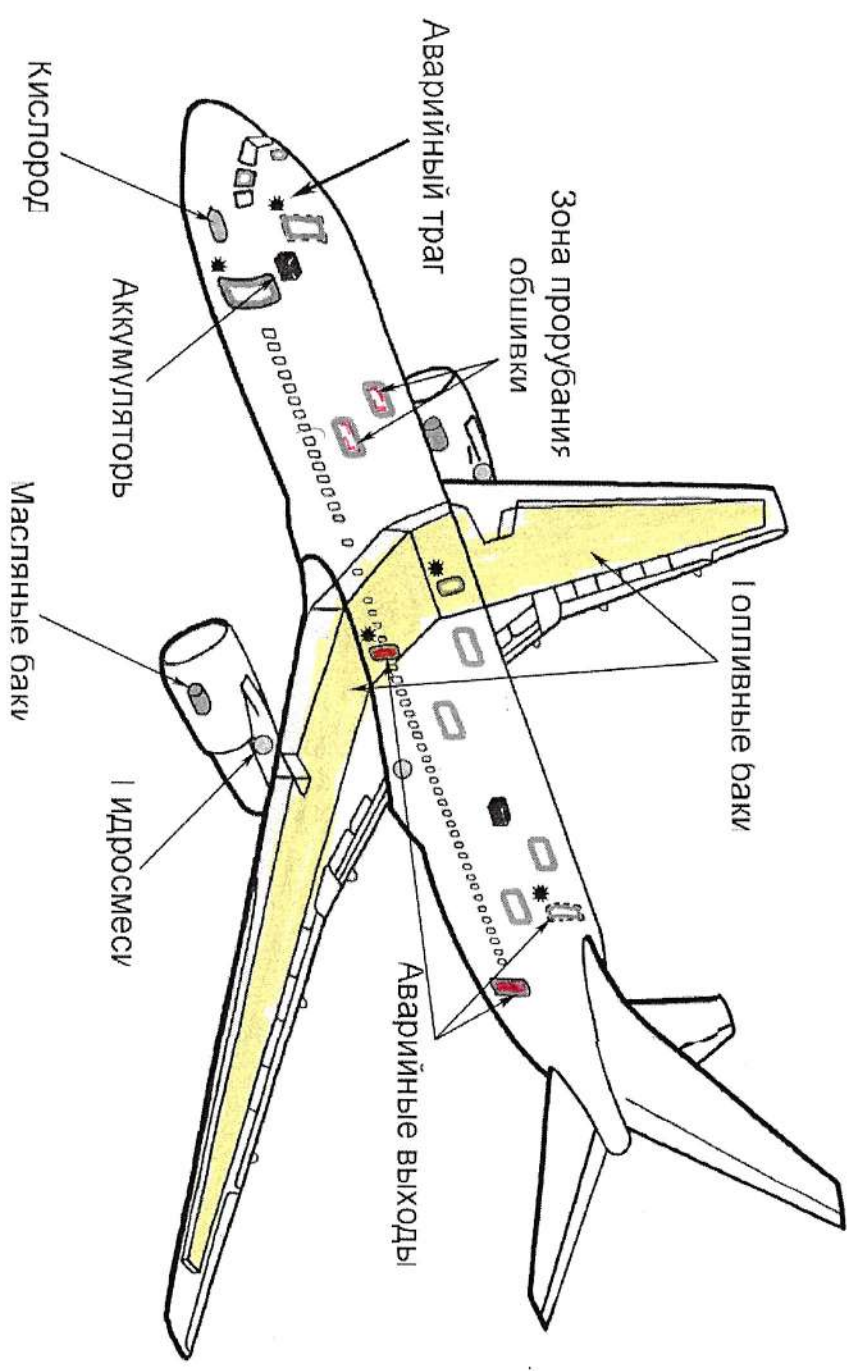
BOEING 747

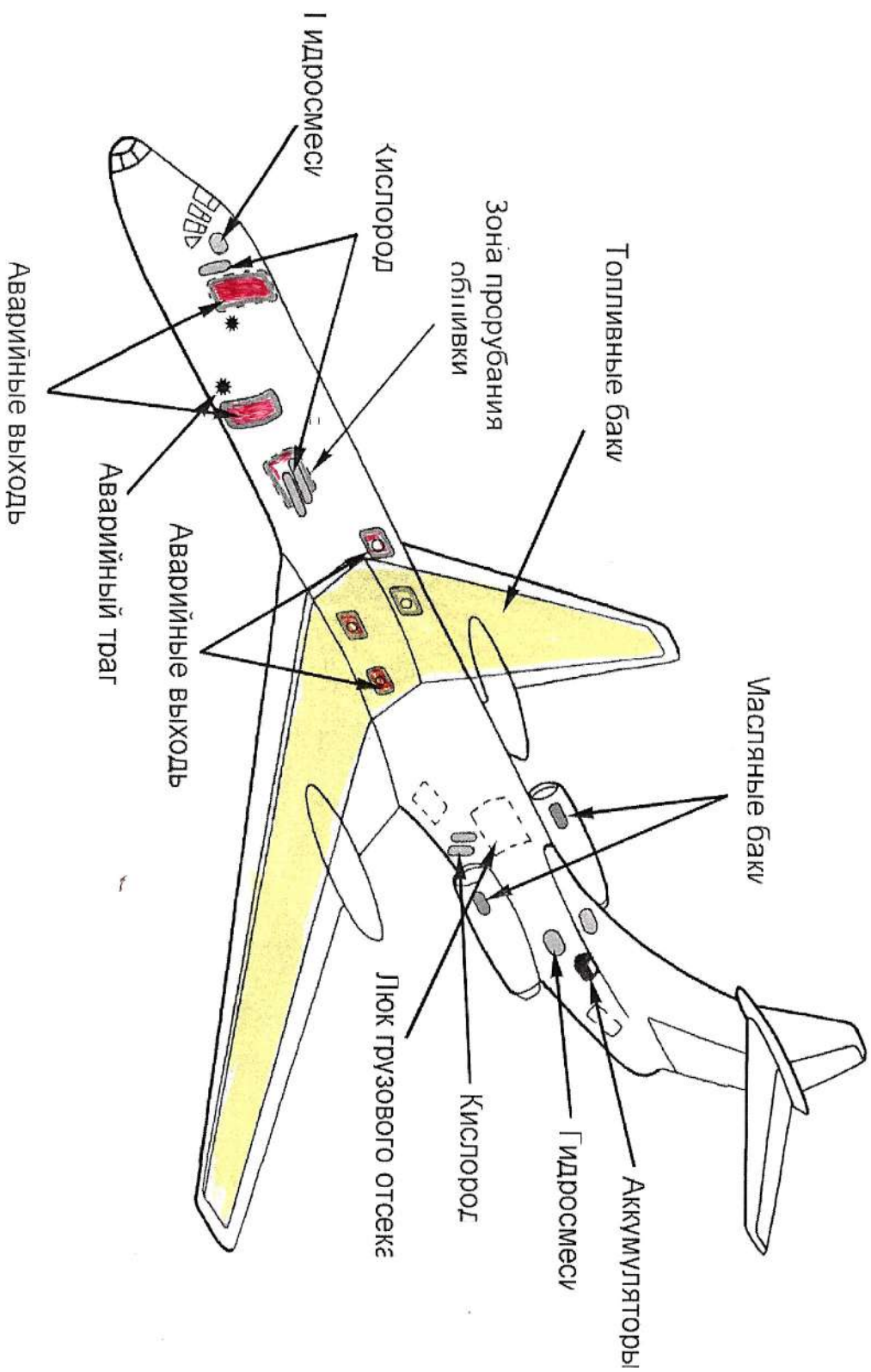


BOEING 757-200

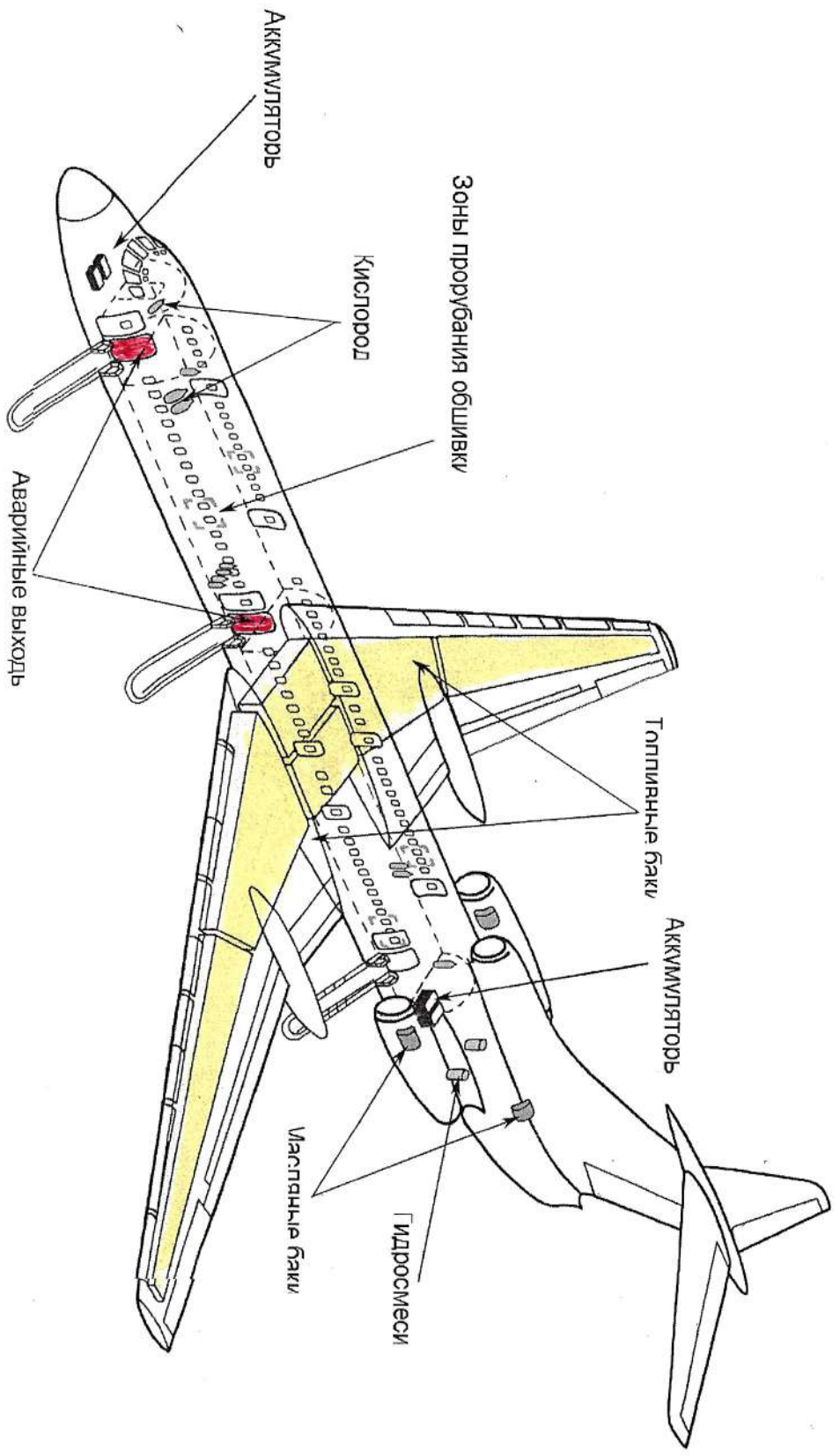


BOEING 767-200

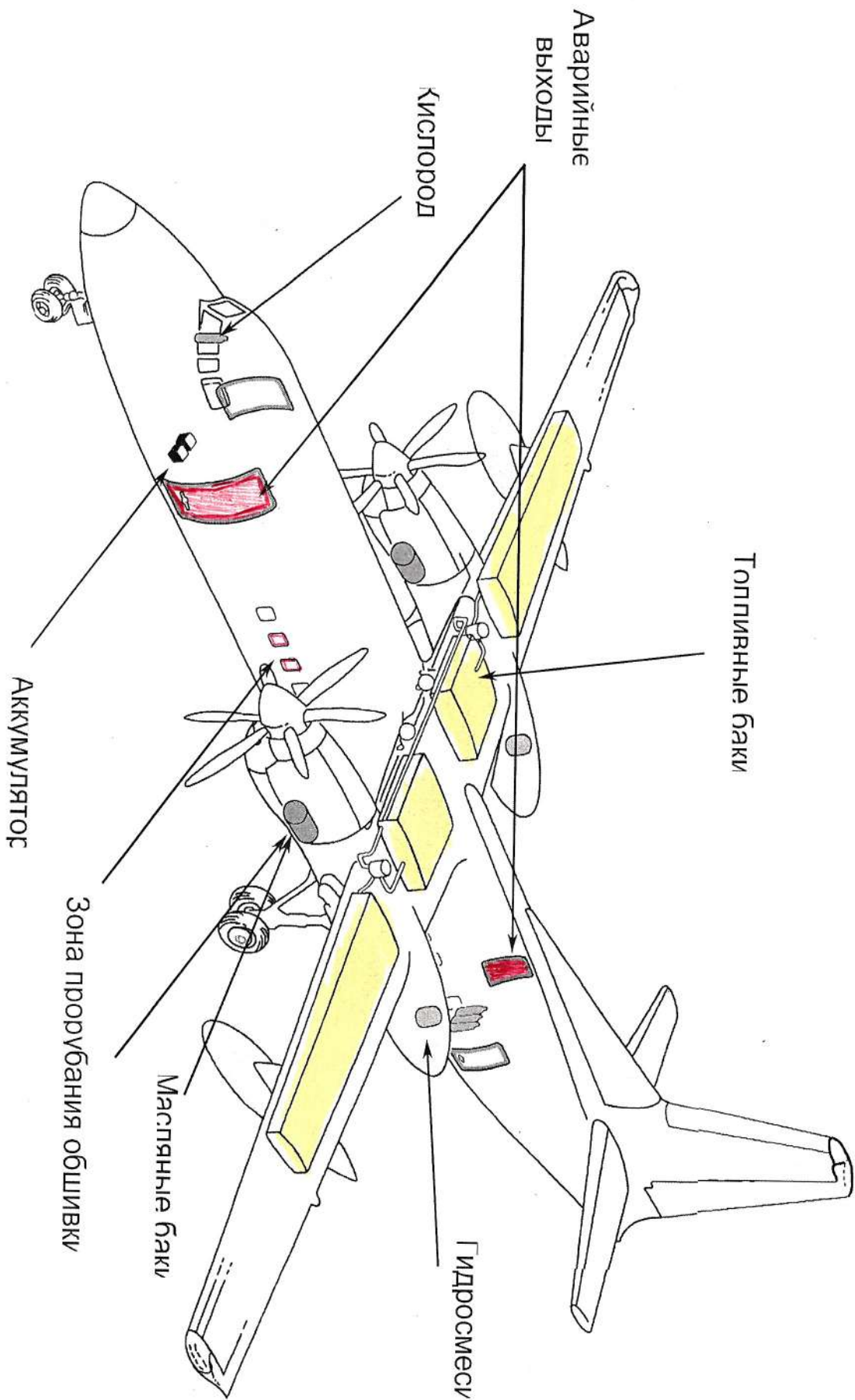




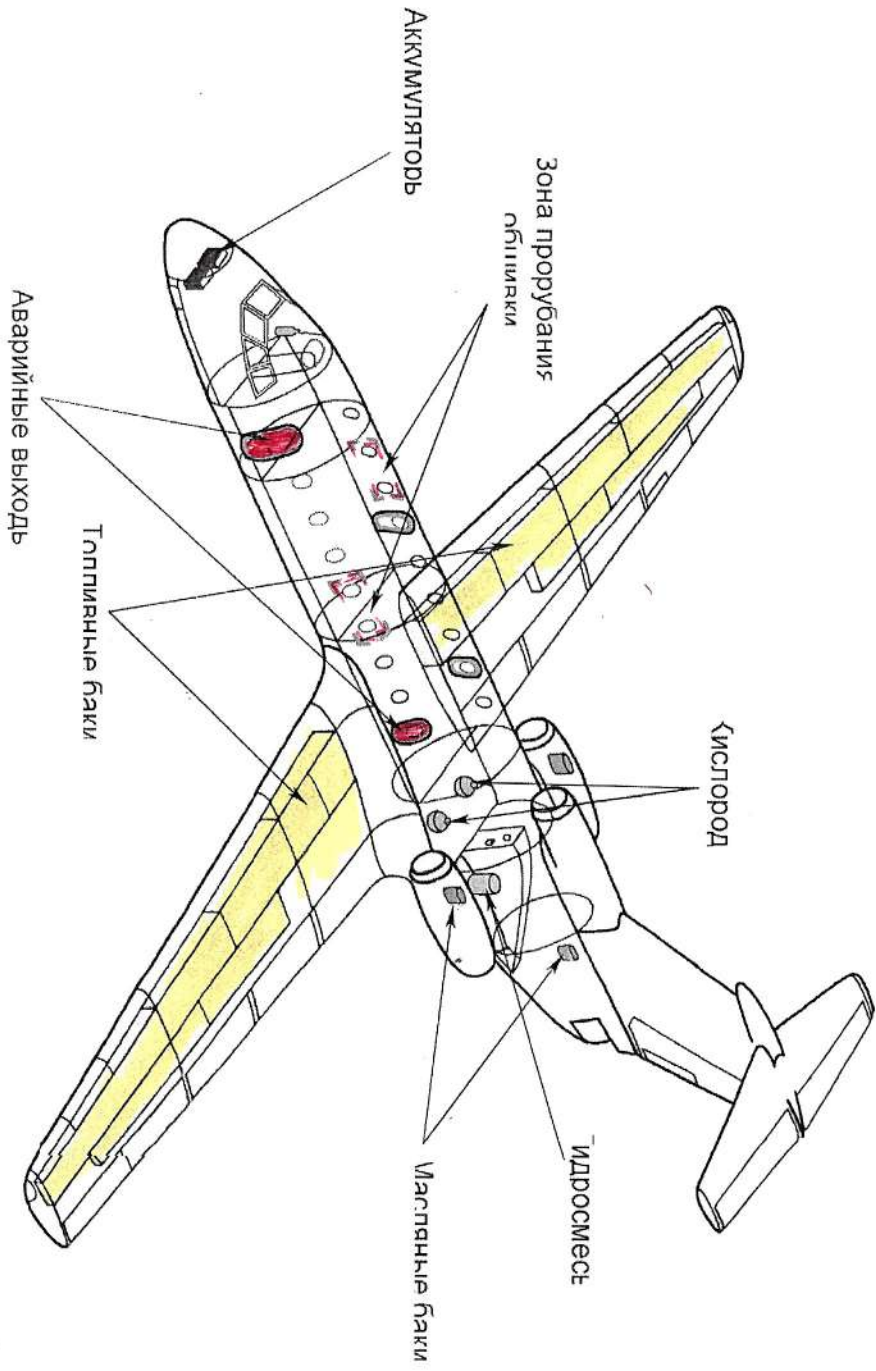
ТУ - 152



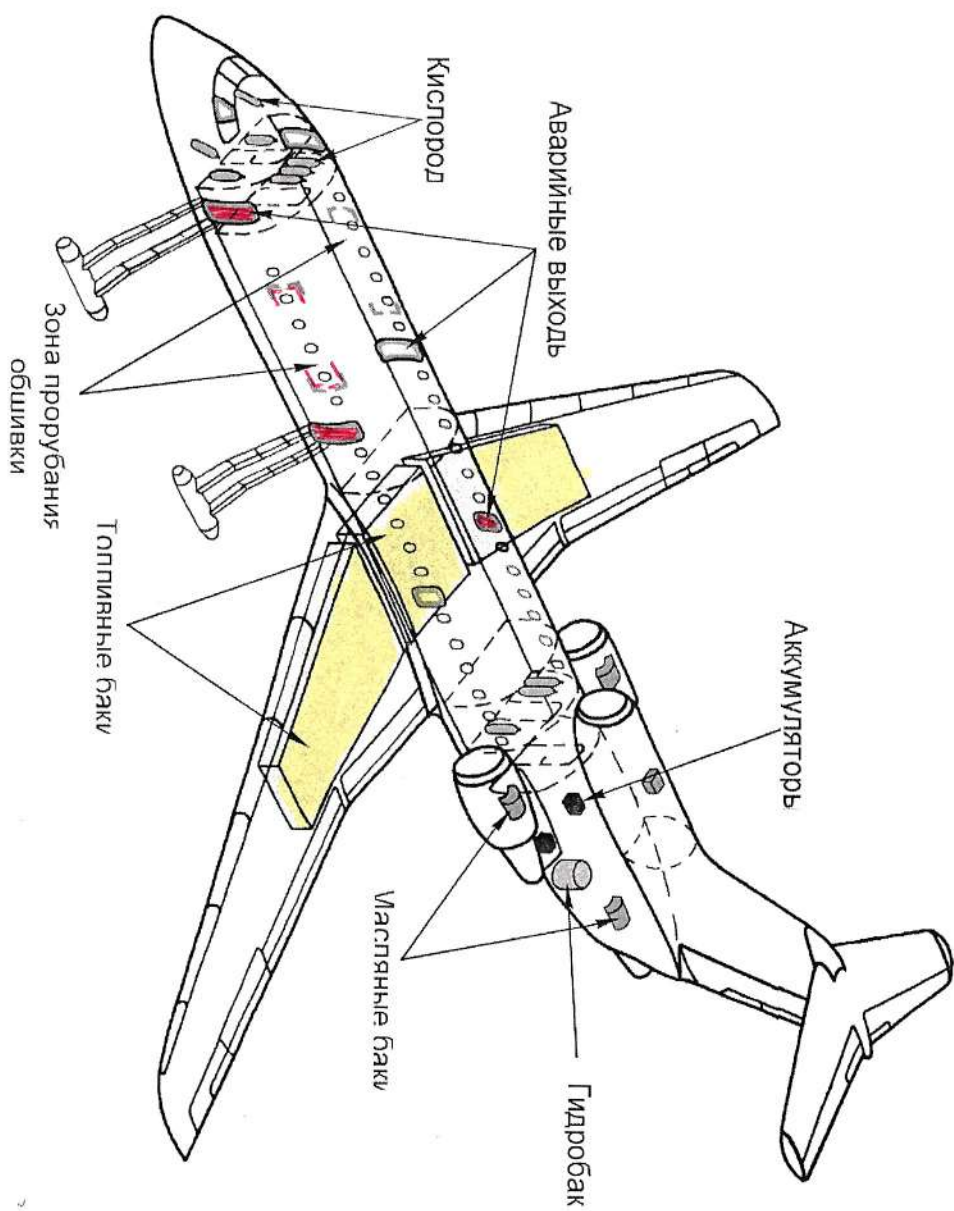
FOKKER -50



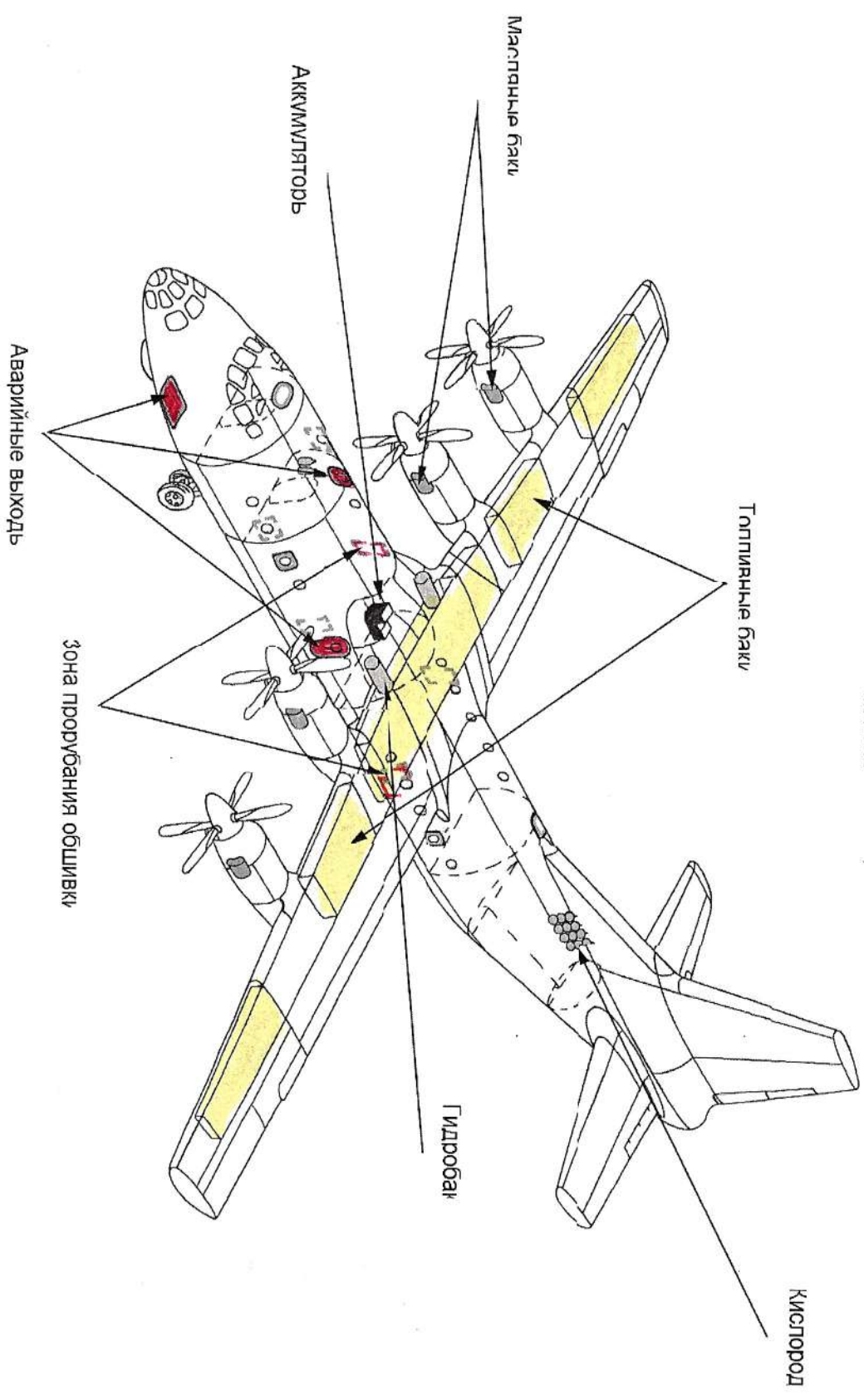
ЯК - 4С



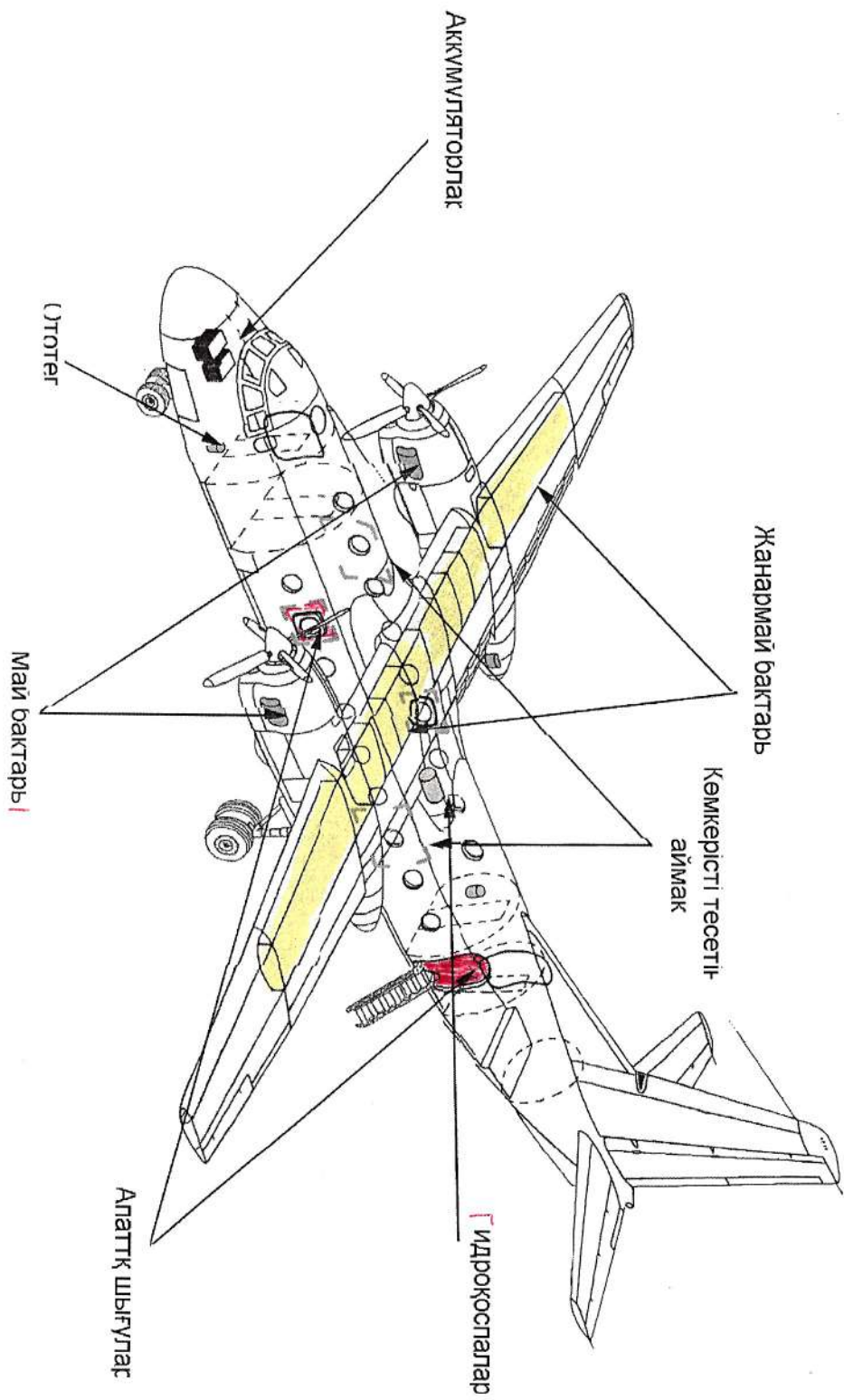
ЯК - 42



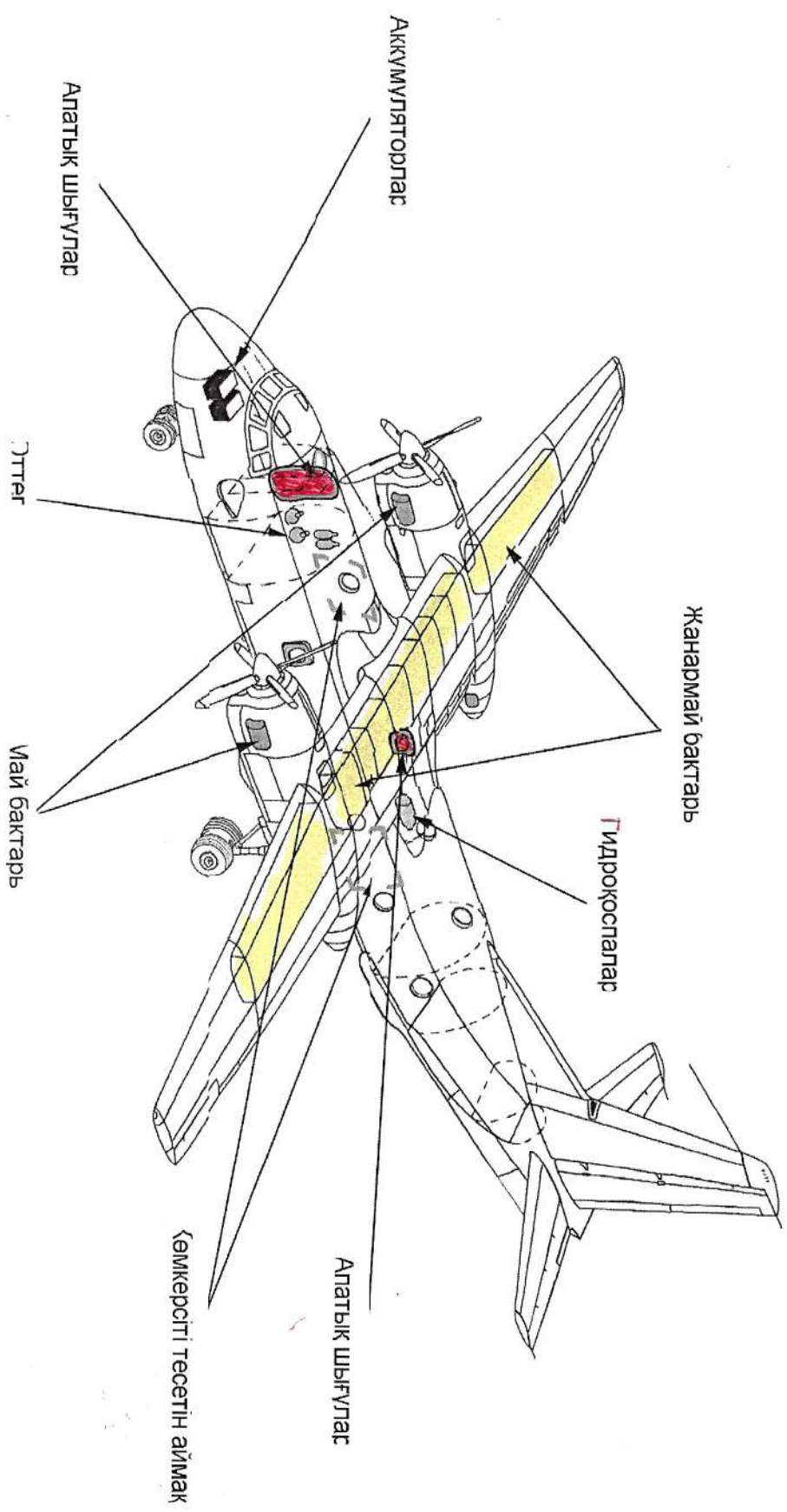
АН - 12



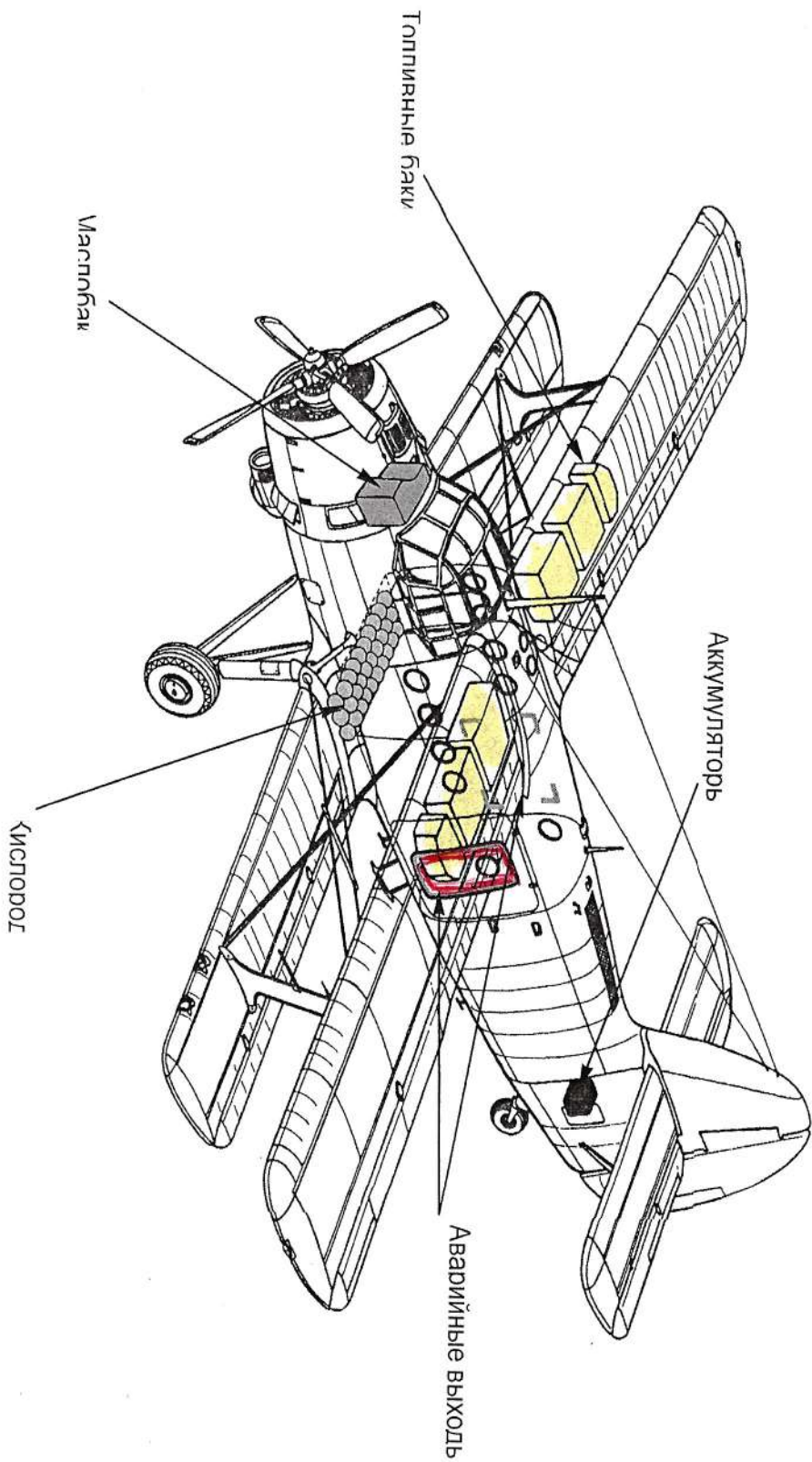
АН - 24



АН - 26

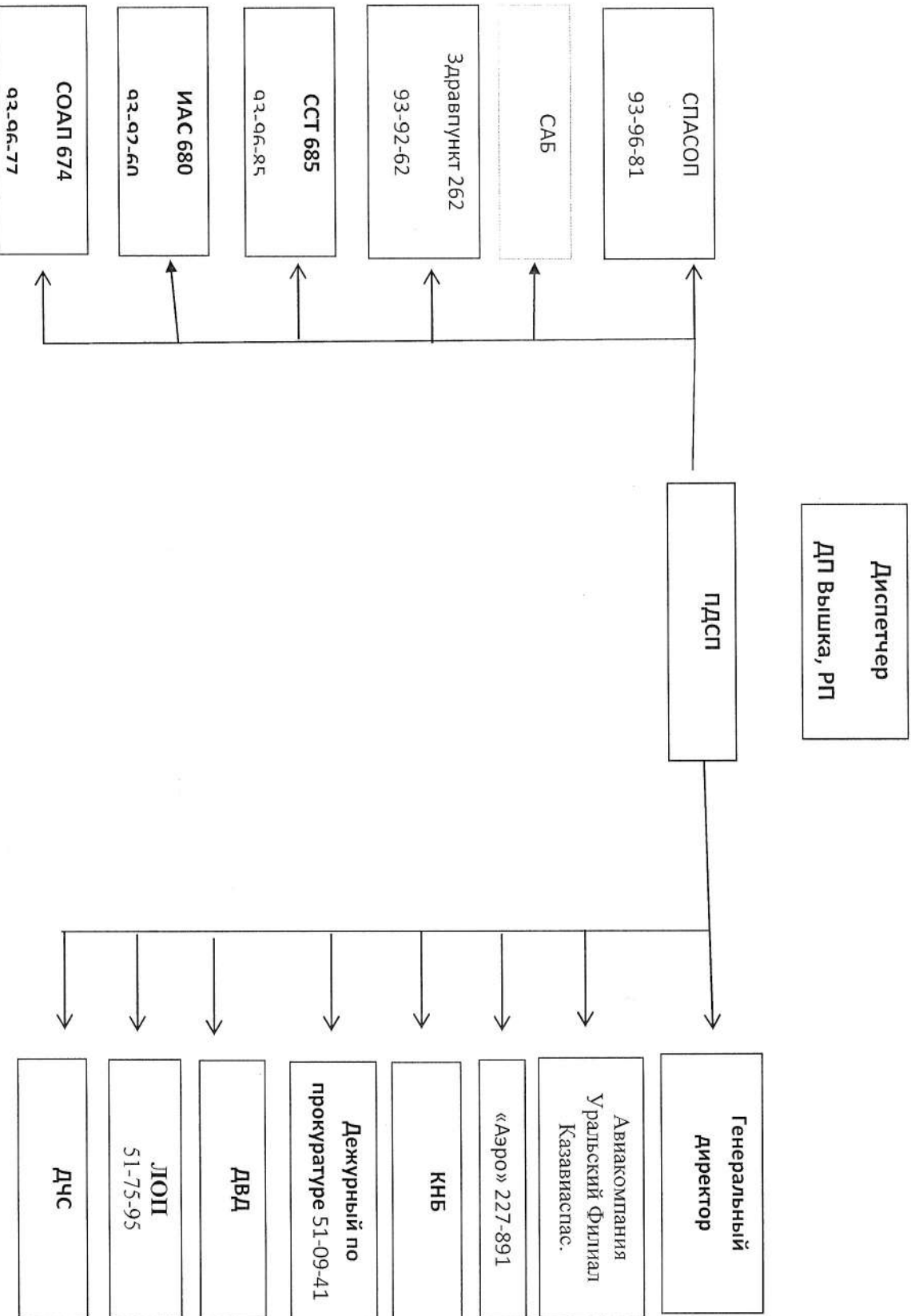


АН-5



СХЕМА

оповещения и связи при авиационных происшествиях, инцидентах и ЧС в ТОО «МА «Орал»



«141»

Начальник ОИТК

И.Турганов

5. Подготовка радиостанции к работе: включить радиостанцию, убедиться в отсутствии переговоров между другими абонентами радиосети путем прослушивания «эфира». Проверить радиостанцию на работоспособность путем нажатия кнопки на передачу и дожидаясь ответа вызываемого абонента.

4. Работа внутри подразделения по радиосети ведётся по выделенным каналам. При обслуживании ВС все подразделения переключаются на третий канал. По производственной необходимости диспетчер ПДСП осуществляет связь по закрепленному каналу за подразделениями.

- ПДСП - 1 канал.
- ССТ - 2 канал.
- СОАП - 3 канал.
- НАС - 5 канал.
- САВ - 6 канал.
- Аэропортная - 7 канал.
- ОИТ и К - 9 канал.
- Мед. служба - 10 канал.

3. Закрепление каналов внутризоновой радиосвязи: осуществляется на канале носимой радиостанции.

2. Оперативная радиосвязь подразделений при обслуживании ВС на перроне пассажиров, грузов и работ по обеспечению обслуживания ВС.

1. Ведение радиосвязи внутри аэропорта по взаимодействию подразделений осуществляется носимыми радиостанциями по закрепленным каналам и позывным внутри подразделения которые непосредственно задействованы в организационно-технических мероприятиях в целях выполнения перевозок

ИНСТРУКЦИЯ
По ведению радиосвязи внутри аэропорта
ТОО «МА «Орал»

УТВЕРЖДАЮ
 Начальник ОИТК
 ТОО «МА «Орал»
 Турганов И. Ш.
 07 2020г



		Окно аварийного покидания воздушного судна для экипажа	DV	2
		Канаты аварийного покидания воздушного судна	OC	4
		Аварийные надувные трапы	ES	4
		Выходы	E	6
		Пожарный топор	✓	1
		Огнетушители	BCF	4
		Аптечка	☐	2
		Ремни безопасности для детей	ISB	10
		Спасательные жилеты для грудных детей	LC	4
		Спасательные жилеты для экипажа	LJ	8
		Спасательные жилеты для детей	ILJ	10
		Спасательные жилеты для взрослых пассажиров	SLJ	5
		Инструменты для вскрытия аварийных люков	MRT	4
		Мегафоны	M	2
		Переносные фонари	PL	4
		Аварийные огни на случай эвакуации	EL(F)	1
		Смирительная рубашка для пассажиров	PR	1
		Переносной кислородный баллон с маской	△	4
		Защитные перчатки	PG	5
		Противодымная маска	SG	3
		Противопожарный капюшон	△	5
		Ручные фонари	DME	6
		Smoke Hoods Drager		
		Smoke Goggles		
		Protective Gloves		
		Portable Oxygen		
		Passenger Restraint Kit		
		Emergency Light Fixed		
		Portable Lights		
		Megaphones		
		Manual Release Tools		
		Lifecakel Spare		
		Lifecakel Infant		
		Lifecakel Crew		
		Lifecakel		
		Infant Seatbelts		
		First Aid Kits		
		Fire Extinguishers (BCF)		
		Fire Axe		
		Exit Slides		
		Rope Ropes		
		DV Windows		

«142»

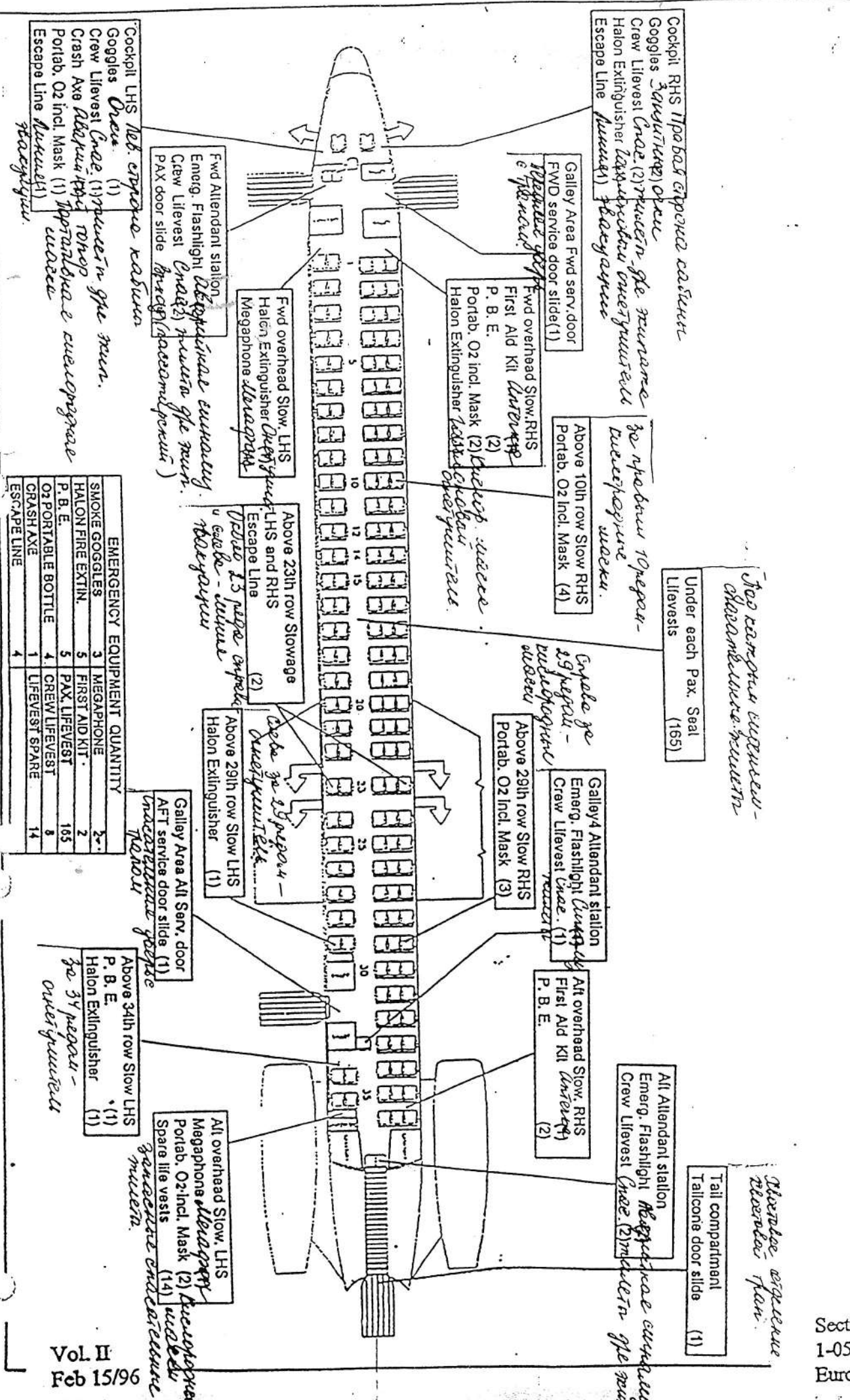
Передняя входная дверь

Передняя входная дверь пассажира

МЕСТОНАХОДЖА СРЕДСТВ
 EMERGENCY EQUIPMENT LOCATIONS
 EUROFLY DC-9-83

ОБОРУДОВАНИЈА

2143



Under each Pax. Seal
 Lifevests
 (165)

Под секој пасажер -
 шлемче за безбедност

Tail compartment
 Tailcone door slide
 (1)

Задниот дел на
 крилото

All Attendant station
 Emerg. Flashlight (2)
 Crew Lifevest (2)
 P.B.E. (2)

Сите станици за
 помош

Aft overhead Slow, RHS
 First Aid Kit (1)
 P. B. E. (2)

Задниот дел на
 таванот

Galley 4 Attendant station
 Emerg. Flashlight (1)
 Crew Lifevest (1)

Службен стол
 на леталото

Above 29th row Slow RHS
 Portab. O2 Incl. Mask (3)

Над 29-тиот ред
 кислороден маска

Above 23th row Stowage
 LHS and RHS
 Escape Line (2)

Над 23-тиот ред
 штеќа

Above 10th row Slow RHS
 Portab. O2 Incl. Mask (4)

Над 10-тиот ред
 кислороден маска

Fwd overhead Slow, RHS
 Halon Extinguisher (2)
 Megaphone (2)

Над предниот дел
 на таванот

Fwd Attendant station
 Emerg. Flashlight (1)
 Crew Lifevest (1)
 PAX door slide (1)

Предна станица за
 помош

Cockpit LHS
 Goggles (1)
 Crew Lifevest (1)
 Crash Axe (1)
 Portab. O2 Incl. Mask (1)
 Escape Line (1)

Во предната кабина
 на леталото

Above 34th row Slow LHS
 P. B. E. (1)
 Halon Extinguisher (1)

Над 34-тиот ред
 на таванот

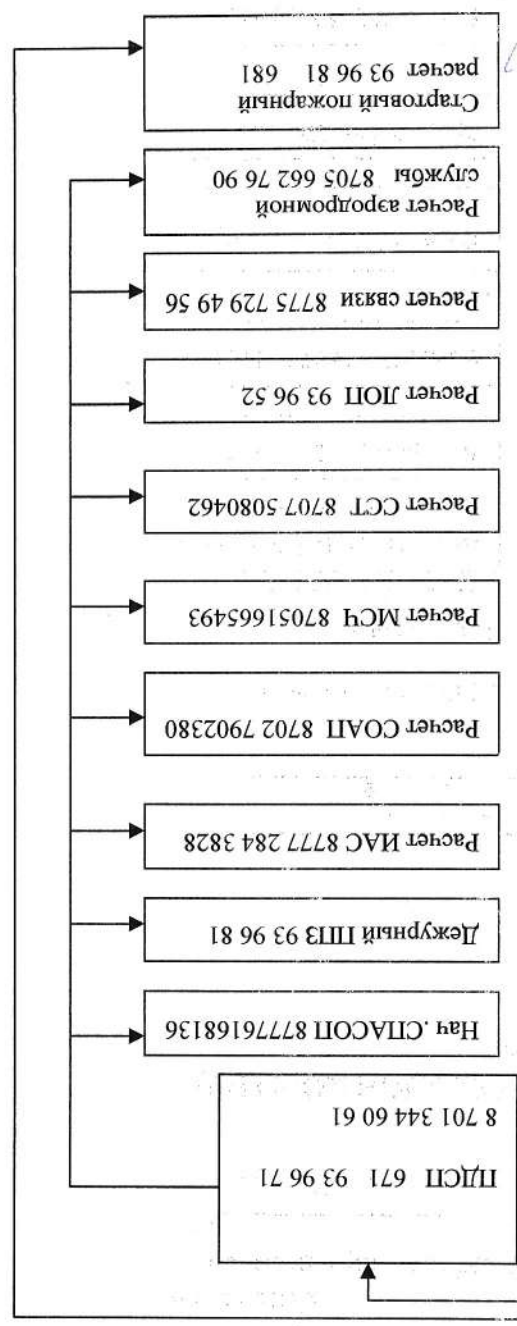
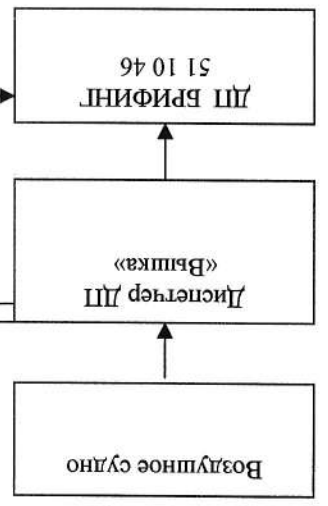
All overhead Slow, LHS
 Megaphone (2)
 Portab. O2 Incl. Mask (2)
 Spare life vests (14)

Сите тавани
 на леталото

УТВЕРЖАЮ
 Генеральный директор
 ТОО «Международный аэропорт «Орал»
 Паскалинев Х.Ш.
 2020 г.



СХЕМА ОПОВЕЩЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ КОМАНД ТОО «МА «Орал»



Диспетчер ДПП «Вышка» по сигналу «Горн-2» подает команду объявляться «Готовность» или «Тревога». После сообщения «Горн-2», диспетчер ДПП дублирует прохождение сигнала «Готовность» или «Тревога» по ПТС, телефонной и радиосвязи всем АСК и получает подтверждение о приеме сигнала «Готовность» или «Тревога» по телефонной или громкоговорящей связи;

- по телефону оповещает должностные лица аэропорта согласно схеме оповещения
- по указанию начальника СПАСОП или руководителя АСР запрашивает помощь взаимодействующих организаций городской службы экстренной медицинской помощи
- стартовый пожарный расчет напрямую доклинаывает ДПП «Вышке» о получении им сигналов «Тревога» или «Готовность»

Джумашев С.М.

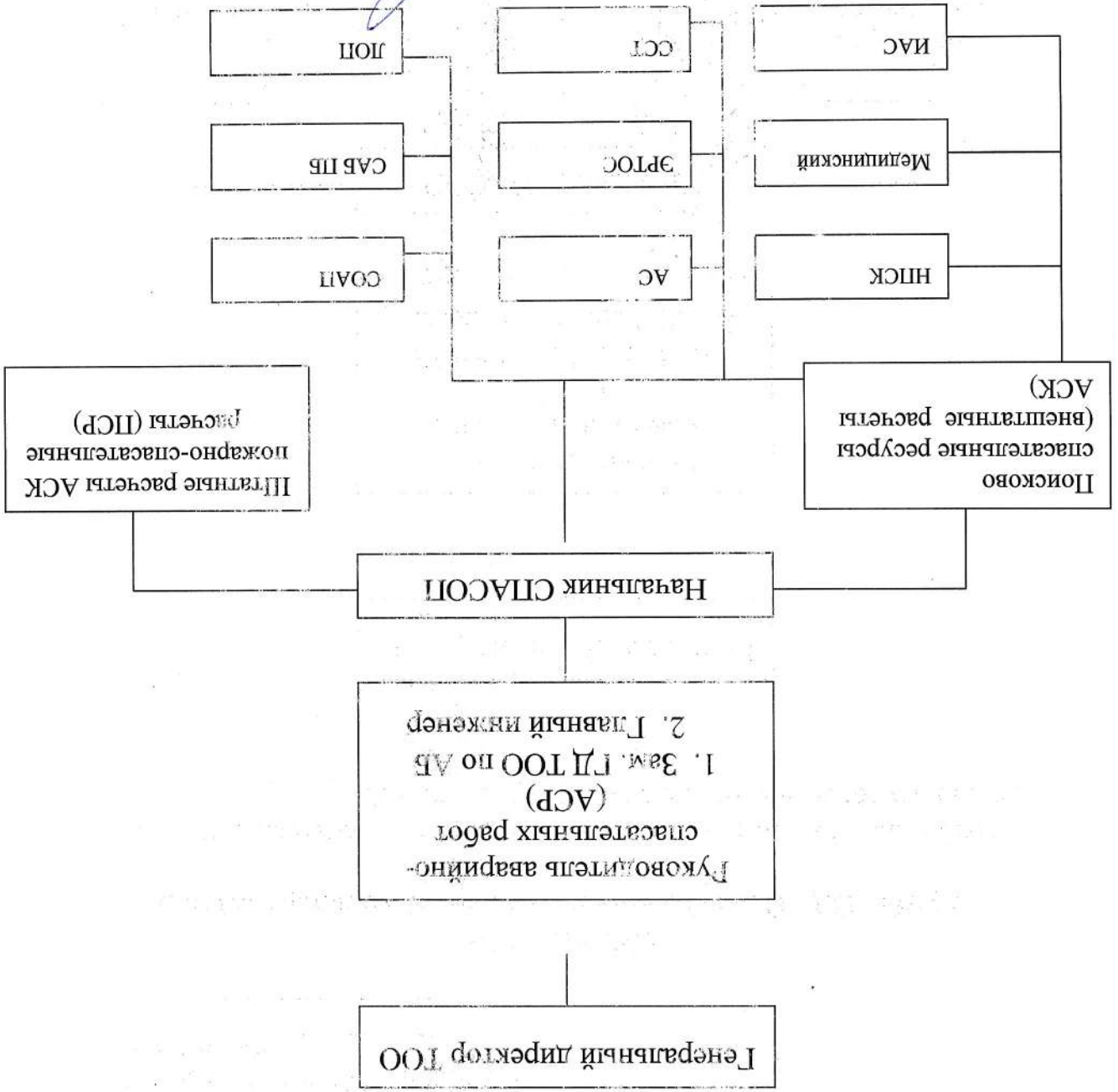
Начальник СПАСОП

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор
ТОО «Международный аэропорт «Орал»
Паскалин Х.Ш.
2020 г.



СТРУКТУРА
службы ПАСОП ТОО «Международный аэропорт «Орал»

Разработана на основании Инструкции по организации поисково-спасательного обеспечения полетов на территории РК



Начальник СПАСОП

Паскалин Х.Ш.

УТВЕРЖАЮ

Генеральный директор

ТОО «Международный аэропорт «Орал»

Паскалинв Х.Ш.

2020 г.



Опись имущества технической аптечки

1. Маты - 2 шт;
2. Сапоги резиновые - 2 пары;
3. Заземленный стержень - 1 шт;
4. Листы дюралевые - 5 шт;
5. Листы стальные - 6 шт;
6. Листы фанерные - 4 шт;
7. Лестница складная - 1 шт;
8. Лестница веревочная - 1 шт;
9. Пила по дереву 2-х ручная - 1 шт;
10. Ведро 12 литровая - 3 шт;
11. Топоры - 3 шт;
12. Топор с пробойником - 1 шт;
13. Лоты - 5 шт;
14. Батор - 2 шт;
15. Кирка - 1 шт;
16. Лопаты штыковые - 10 шт;
17. Лопаты совковые - 10 шт;
18. Кувалды - 2 шт;
19. Трос (18 мм) 50 м. - 1 шт;
20. Трос (18 мм) 45 м. - 1 шт;
21. Веревка капроновая 50 м. - 1 шт;
22. Приспособление для подъема самолета за носовую часть - 1 комплект;
23. Набор лесоматериалов - 1 комплект.

Опись составил:
Начальник СПАСОП

Джумашев С.М.

2-1483»

Начальник СПАСОП

Джумашев С.М.

Опись составила:

- 1. Носилки - 62 шт.
- 2. Шиты - 14 шт.
- 3. Шины - 50 шт.
- 4. Девяло - 15 шт.
- 5. Фонарь электр. - 2 шт.
- 6. Подотница - 3 шт.

Опись имущества медицинской аптечки

УТВЕРЖДАЮ
 Генеральный директор
 ТОО «Международный аэропорт «Орал»
 Раксалиев Х.Ш.
 «23» _____ 01 _____ 2020 г.



2143»

Начальник ОИТ и К
Начальник СПАСОП

И. Тургаиев
С. Джумашев

Подразделение	№ канала	Примечание
ПДСП	1	
ССТ	2	
СОАП	3	
ИАС	4	
АС	7	
ТСМ	9	Нет р/с
ОИТ и К	9	
Мед. служба	10	
САВ ПД	2	
СПАСОП	2	

ПДСП канал № 1 рабочий и общий для всех при обслуживании ВС

Взаимодействие подразделений по каналам внутренней радиосвязи при обслуживании ВС на территории ТОО «МА «Орал»

Инструкция

УТВЕРЖДАЮ
 Генеральный директор
 ТОО «Международный аэропорт «Орал»
 Раскалиев Х.Ш.
 «27» 01 2020 г.



«150»

№	Наименование	Количество	Место сбора	Время прибытия	Ответственный исполнитель за подачу транспорта
1	Стартовый пожарный автомобиль «КАМАЗ» L213 AL	1	АТБ, ПДСП	3	Начальник СПАСОП
2	Пожарный автомобиль ЗИЛ 131 № 58 MA3 7310 L211AL	2	АТБ, ПДСП	3	Начальник СПАСОП
3	Автомобиль для санчасти L 429 BA GA3 322132224	1	ПДСП	6	Начальник СПАСОП
4	Стартовый автомобиль для руководства АСК L 237 BL YA3 315196	1	ПДСП	5	Руководитель АСР, Начальник АС
5	Автомобиль с прицепом «Техалтечка» ЗИЛ - 131 ПАРМ L 134 AE	8	АТБ, ПДСП	10	Начальник СПАСОП
6	Автомобиль ПА3 - 32054 L 319LL	1	АТБ,	8	Начальник СПАСОП

подачи транспорта для АСР в ТОО «МА «Орал» при получении сигналов «Тревога» и «Готовность»

ПЛАН

УТВЕРЖДАЮ
 Генеральный директор ТОО «МА «Орал»
 Раскалин В.И.
 03 2019 г.



41575

Начальник СПАСОП

Джумаев С.М.



1	2	3	4	5	6	7
7	Грузовой автомобиль ЭмЛ 131 L 214 AL	1	ПДСП	10	10	Начальник ССТ
8	Вологжичевская Машина ЭмЛ 130 L 206 AL	1	ПДСП	8	10	Начальник ССТ
9	Вологжичевская Машина ГАЗ 33027 L 106 BH	1	ПДСП	8	10	Начальник ССТ
10	Автомобиль ЭмЛ 131 L 214 AL	1	ПДСП	8	10	Начальник ССТ
11	К-701 63-17 УБ	1	ПДСП	15	15	Начальник ССТ
12	Грузовая ГАЗ 330202 282 L 475 BH	1	ПДСП	15	15	Начальник ССТ
13	Автомобиль ЭмЛ 431412 L 557 AU	1	ПДСП	10	10	Начальник ССТ
14	Автомобиль для доставки прицепов АИЛ №2 Урал 4320	1	ПДСП	6	8	Начальник ССТ

ТАБЛИЦА
 расчётных данных на тушение пожара силовых установок
 по типам самолётов.

Тип самолётов	Объём гондолы силовой установки м ³	Потребное количество углекислоты для заполнения объёма силовой установки (кг.)	Потребное количество состава «СЖБ» для тушения силовой установки (кг.).	Потребное количество раствора пенообразователя для 3-х кратного заполнения объёма силовых установок пеной (литр).
1	2	3	4	5
ТУ-154	8	5,6	3,6	2400
ИЛ-18	6	4,2	2,7	1800
ТУ-134	5	3,5	2,25	1500
АН-24	3	2,1	1,35	900
ЯК-40	3	2,1	1,35	900
Л-410	1	0,7	0,5	300
АН-2	2	1,4	0,9	600

- Примечание: 1. Расход углекислоты - 0,7 кг. на 1 куб.м. объёма силовой установки.
 2. Расход «СЖБ» - 0,45 кг. на 1 куб. м..
 3. Расход раствора «ПО» - 100 л. на 1 куб.м..

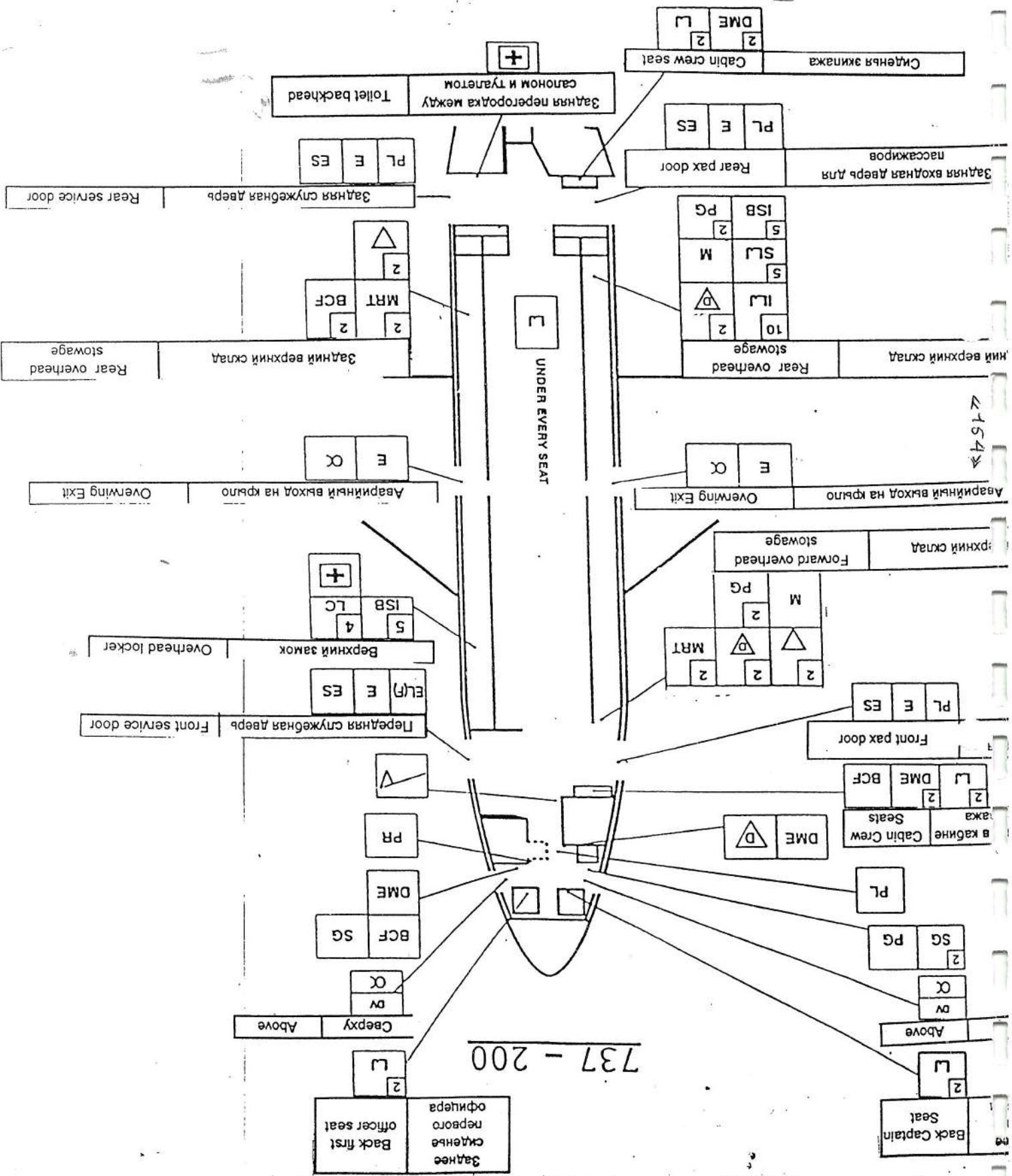
ТАБЛИЦА

расчётных данных на тушение пожара внутри фюзеляжа по типам самолётов.

Тип самолёта	Площадь пожара (м.²)	Тушение пожара на 90 % за 1 мин. требуется подачи водного раствора пенообразователя (литр).	Тушение пожара на 100 % за 2,5 мин. требуется подачи водного раствора пенообразователя (литр)	Необходимое кол-во стволов «РСК» или «РСБ».
1	2	3	4	5
ТУ-154	400	2400	6000	4
ТУ-134	230	1800	4500	3
ИЛ-18	350	1800	4500	3
АН-24	190	1200	3000	2
ЯК-40	160	1200	3000	2
Л-410	60	600	1500	1
АН-2	60	600	1500	1

- Примечание:
1. Производительность пожарных стволов «РСК» и «РСБ» - 6 - 6,6 л/сек.
 2. Применяются пожарные рукава и стволы малого диаметра (51 мм.)

737 - 200



Заднее сиденье первого офицера
Back first officer seat

Back Captain Seat

Сиденье экипажа в кабине
Cabin Crew Seats

Передняя входная дверь для пассажиров
Front passenger door

Передняя служебная дверь
Front service door

Передний верхний склад
Front overhead

Передний замок
Front locker

Аварийный выход на крыло
Overwing Exit

Задний верхний склад
Rear overhead

Задняя входная дверь для пассажиров
Rear passenger door

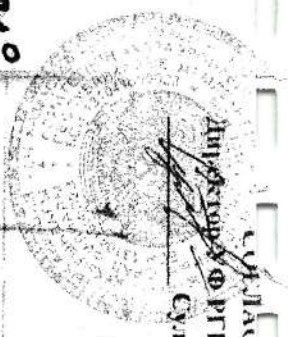
Задняя перегородка между салоном и туалетом
Rear bulkhead

Сиденье экипажа
Cabin crew seat

Задняя служебная дверь
Rear service door

UNDER EVERY SEAT

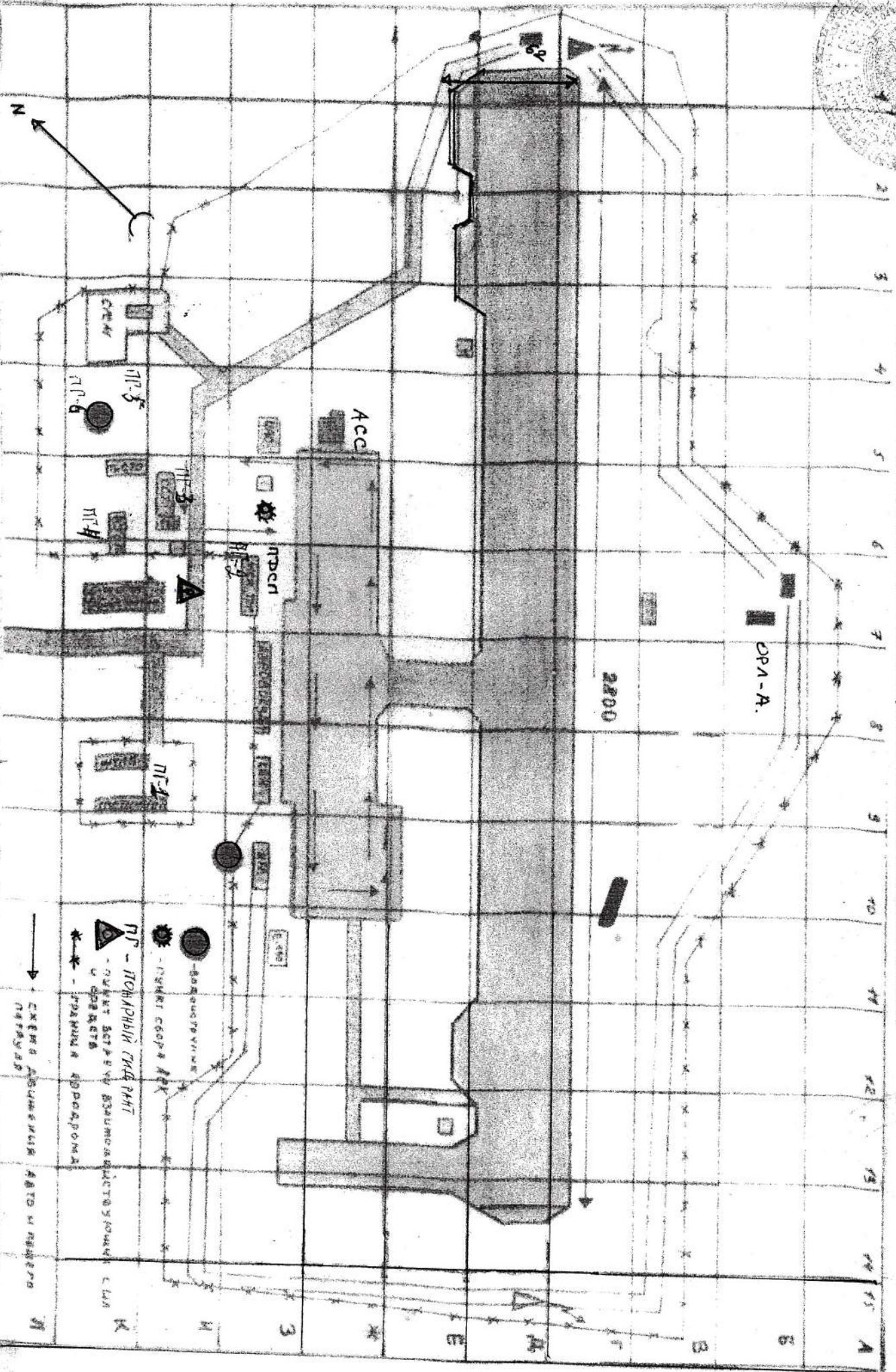
737-200



С.Д. ЛАСОВАНО:
 Директор Ф.Р.П. «Казармалықтар»
 Сулейменов А.Е.

Координатная сетка аэродрома Уральск для определения места авиационного события

УТВЕРЖАЮ
 Генеральный инспектор ЮО «МА «Орда»
 Паскальев Х.Ш.



Составил: Начальник СЛАСОИ

[Signature]

Х. Джастыбаев

70 01 0010

44

«СОГЛАСОВАНО»

Руководитель УОУ КЖКТУ
А.Т.Батыров
2020г.



«СОГЛАСОВАНО»

Руководитель УФРГП «Казаронавиагация»
А.Е.Суглейменов.
2020г.

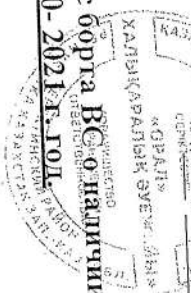


СХЕМА ОПОВЕЩЕНИЯ

области при получении сведений с борта ВС о наличии подозреваемого больного карантинной и особо опасной инфекции на 2020-2021г.год

«УТВЕРЖДАЮ»

Генеральный директор ТОО «МА «Орал»
Х.Ш.Раскалиев.
2020г.



САМОЛЕТ

ПДСП
тел. 93-96-71 93-96-70

РГУ ДЖКВТУ на
транспорте
Батыров А.Т.
тел.93-96-78.
Гл. спец. ОСКК
Узақбаева Г.К.
Р.тел: 93-96-78

Ст. медпункт
тел. 93-92-62

Городская станция
скорой помощи
Тел:103, 51-10-10

Генеральный директор
ТОО «МА «Орал»
Раскалиев Х.Ш.
Раб.тел: 93-96-60
Дом.тел: 51-41-41
Сот.тел:8 701 566 23 25

Начальник оперативного
штаба Белимов А.И..
Раб.тел:93-96-58
Сот.тел:8 777 788 99 83

Брифинг УФРГП «КАН»
тел. 50-40-59.

ИАС Рязанцев Ю.М.
д.т. 21-20-53
сот8 777 284 38 28

АС Самусев Ф.А.
сот. 8 705 662 76 90

САБ Айтжанов Н.Б.
93 96 81
Сот87772775794

ССТ Еслямов Г.К.
сот. 8705 804 28 35

СОАП Ешмуханова Г.А.
тел. 93-96-74
сот 8 701 801 50 65

СПАСОП Джумашев С.М.
681
Сот 8 747 250 31 26

«Орал» ЦТО ДГУД по ЭКО
Койшегулов М.Ж.
тел.53-84-31

Отпк «Орал»(авиационный)
ПС КНБ РК Кереев А.К.
тел.сл. 25 72 14, 98 93 75
сот. 8 702 477 77 13

ЛОП аэропорта г.Уральска
тел.сл.93-96-52 сот:
87076063178

«Согласовано»

Начальник отпк «Орал»
(авиационный) ПС КНБ РК
майор А.К.Кереев
2020г.

«Согласовано»

Руководитель Таможенного поста
«Орал» ЦТО ДГУД по ЭКО
М.Ж.Койшегулов
2020г.

«Согласовано»

Начальник ЛОП аэропорта г.
Уральск
М-р полиции Н.А.Тасмаев
2020г.

«Согласовано»

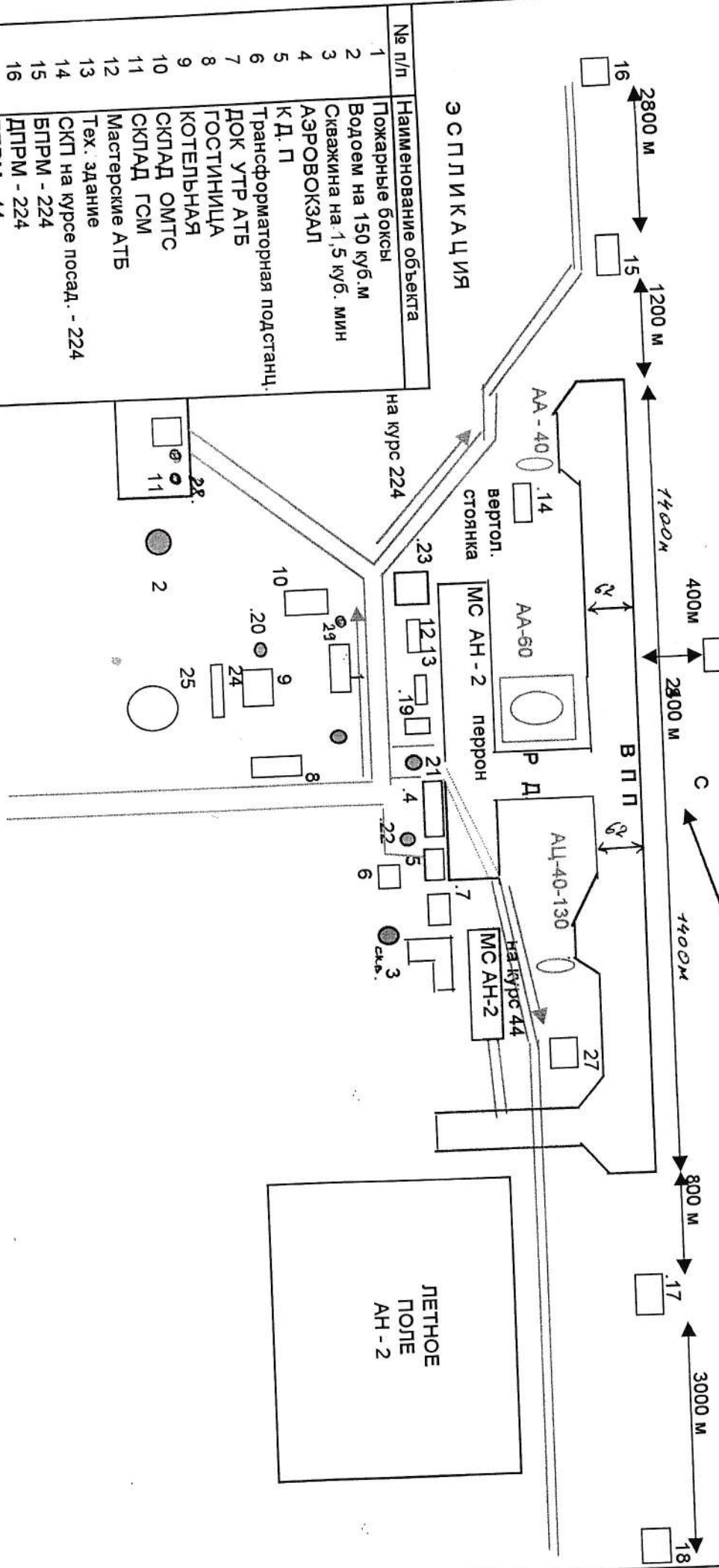
Глав. спец. ОСКК г.Уральска
Г.К.Узақбаева
2020г.

« 158 »

СХЕМА

ПУТИ ПОДЪЕЗДА К НИМ, РАССТАНОВКА СИЛ И СРЕДСТВ

РАСПЛОЖЕНИЯ ОСНОВНЫХ ОБЪЕКТОВ НА АЭРОДРОМЕ УРАЛЬСК: ПУТИ ПОДЪЕЗДА К НИМ, РАССТАНОВКА СИЛ И СРЕДСТВ ПОЖАРОТУШЕНИЯ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ САМОЛЕТА



№ п/п	Наименование объекта
1	Пожарные боксы
2	Водоём на 150 куб.м
3	Скважина на 1,5 куб. мин
4	АЭРОВОКЗАЛ
5	К.Д. П
6	Трансформаторная подстанц.
7	ДОК УТР АТБ
8	ГОСТИНИЦА
9	КОТЕЛЫННАЯ
10	СКЛАД ОМТС
11	СКЛАД ГСМ
12	Мастерские АТБ
13	Тех. здание
14	СКП на курсе посад. - 224
15	БПРМ - 224
16	БПРМ - 224
17	БПРМ - 44
18	ДПРМ - 44
19	Склад СМивРП и ГАРАЖ
20	Пожарный гидрант
21	Пожарный гидрант
22	Пожарный гидрант
23	АНГАР
24	ЗДАНИЕ ВВС
25	Насосная станция
26	ДРЛ
27	СКП на курсе посад. - 44
28	Пож. гидрант № 5, 6, 7.

Дороги к основным объектам аэропорта