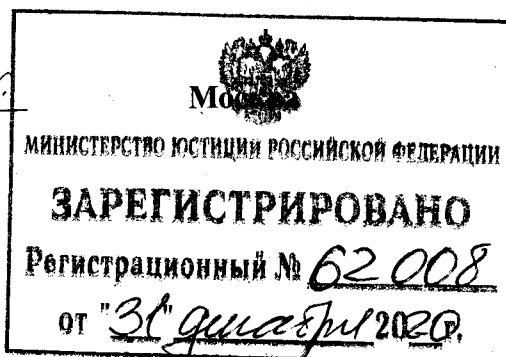




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

26 ноября 2020 г.



№ 517


**«Об утверждении Федеральных авиационных правил  
«Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов»**

В соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 69 и статьей 90 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2015, № 29, ст. 4380), подпунктом 5.2.53.8 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2018, № 52, ст. 8275), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов» (далее - Правила).
2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу с 1 января 2021 г. и действует до 1 января 2027 г.
3. Требование к вывозимому количеству дополнительных огнетушащих веществ на аэродромных пожарных автомобилях, указанное в таблице 1 Приложения № 3 к Правилам, и требование к наличию огневой полосы психологической подготовки, указанное в пункте 2 Приложения № 6 к Правилам, вступают в силу с 1 января 2025 г.
4. Часть третья пункта 21 Правил и пункта 33 Правил вступают в силу с 1 января 2026 г.

И.о. Министра

Петрова Светлана Анатольевна  
8 499 495 05 20

 А.В. Нерадько

УТВЕРЖДЕНЫ  
приказом Минтранса России  
от 26 ноября 2020 г. № 517

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**  
**«Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов»**

**I. Общие положения**

1. Федеральные авиационные правила «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов» (далее - Правила) устанавливают порядок организации оператором аэродрома аварийно-спасательного обеспечения полетов и проведения аварийно-спасательных работ на аэродромах и в районах аэродромов гражданской авиации<sup>1</sup>.

2. Применяемые в настоящих Правилах сокращенные наименования указаны в приложении № 1 к настоящим Правилам.

3. Вопросы в части пожарной безопасности объектов инфраструктуры аэропорта, организации и осуществления тушения пожара и проведения аварийно-спасательных работ, не регламентированные настоящими Правилами, подлежат разрешению в соответствии с Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности»<sup>2</sup> и Федеральным законом от 22 августа 1995 г. № 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»<sup>3</sup>.

**II. Организация аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов**

4. Оператор аэродрома осуществляет организацию аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов на аэродроме и в районе аэродрома гражданской авиации.

5. С целью организации аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов (далее – ВС) на аэродроме гражданской авиации, на котором выполняются полеты, оператором аэродрома устанавливается категория взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) по уровню требуемой противопожарной защиты (далее – УТПЗ).

---

<sup>1</sup> Приложение 14 том 1 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г., ратифицированной Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 октября 1970 г., вступила в силу для Российской Федерации 16 августа 2005 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, № 44) (<https://store.icao.int/en/annexes/annex-14>).

<sup>2</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, № 35, ст. 3649 (далее - Федеральный закон № 69-ФЗ).

<sup>3</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 35, ст. 3503; 2019, № 27, ст. 3524 (далее - Федеральный закон № 151-ФЗ).

6. Категория ВПП по УТПЗ устанавливается в соответствии с Таблицей 1 в зависимости от размеров наибольших ВС, допущенных к эксплуатации на аэродроме. Сначала проводится оценка общей длины наибольших ВС, а затем их максимальной ширины фюзеляжа. Если ширина фюзеляжа ВС превышает значение, указанное в Таблице 1, категория ВПП по УТПЗ, соответствующая общей длине ВС, устанавливается на одну единицу выше (за исключением десятой).

Таблица 1

Категория аэродрома по УТПЗ	Общая длина воздушного судна, м	Максимальная ширина фюзеляжа воздушного судна, м
1	до 9, но не включая 9	2
2	от 9 до 12, но не включая 12	2
3	от 12 до 18, но не включая 18	3
4	от 18 до 24, но не включая 24	4
5	от 24 до 28, но не включая 28	4
6	от 28 до 39, но не включая 39	5
7	от 39 до 49, но не включая 49	5
8	от 49 до 61, но не включая 61	7
9	от 61 до 76, но не включая 76	7
10	от 76 до 90, но не включая 90	8

7. Категория ВПП по УТПЗ может быть установлена на одну категорию ниже, если за прошедший год в течение трех самых интенсивных по полетам месяцев подряд количество взлетов, посадок ВС на аэродроме ВС самой высокой категории составляет менее 700.

Если в текущем году количество взлетов, посадок ВС самой высокой категории в течение трех самых интенсивных по полетам месяцев подряд превысило 700, оператор аэродрома обязан установить категорию ВПП по УТПЗ в соответствии с Таблицей 1 (без понижения).

Если статистика интенсивности полетов наибольших ВС отсутствует, категория ВПП по УТПЗ устанавливается с учетом настоящего пункта по планируемому количеству взлетов, посадок этих ВС в течение трех самых интенсивных по полетам месяцев подряд.

8. Для случаев, когда наибольшее для данного аэродрома ВС только планирует выполнение полетов (статистика интенсивности полетов отсутствует) категория аэродрома по УТПЗ может быть установлена с учетом пункта 7 настоящих Правил, исходя из того, что вместо фактических может использоваться планируемое количество операций такого ВС в течение трех подряд самых загруженных месяцев.

9. Аварийно-спасательное обеспечение полетов ВС грузовых модификаций может переквалифицироваться относительно установленной категории ВПП по УТПЗ в соответствии с Таблицей 2, при этом интенсивность их полетов не учитывается.

Таблица 2

Установленная категория ВПП по УТПЗ для всех типов ВС	Переквалификация категории ВПП по УТПЗ для грузовых ВС
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

10. Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов на аэродроме и в районе аэродрома гражданской авиации осуществляется все время, пока на аэродроме разрешены полеты, независимо от факта выполнения полетов.

Оператор аэродрома гражданской авиации обязан в соответствии с главой XV настоящих Правил предоставлять службам аэронавигационной информации, органам обслуживания воздушного движения (далее – ОВД), эксплуатантам и экипажам всех ВС, использующих или планирующих использовать аэродрома, информацию о категории ВПП по УТПЗ, в соответствии с которой на аэродроме осуществляется аварийно-спасательное обеспечение полетов.

11. Для оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации (далее – ЧС) на аэродроме и в районе аэродрома оператором аэродрома создается аварийно-спасательная команда (далее – АСК), оснащенная аварийно-спасательными средствами.

Основной задачей АСК являются действия по тушению пожара и ликвидации ЧС (проведению аварийно-спасательных работ и неотложных работ<sup>4</sup>) на аэродроме и в районе аэродрома, в первую очередь с целью спасения находящихся на борту ВС людей.

12. АСК включает руководителя ликвидации ЧС; аварийно-спасательное подразделение службы противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов (далее – СПАСОП), предназначенное для тушения пожара и проведения аварийно-спасательных работ (далее – АСР); расчеты для выполнения неотложных работ при ликвидации ЧС (далее – неотложные работы) (приложение № 16 к настоящим Правилам).

13. Оператор аэродрома разрабатывает План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и в районе аэродрома (далее – Аварийный план), исполнение которого является обязательным всеми лицами,

<sup>4</sup> Федеральный закон № 151-ФЗ.

задействованными в тушении пожара и ликвидации ЧС (приложение № 2 к настоящим Правилам.

14. Расчеты для выполнения неотложных работ формируются из числа работников структурных подразделений оператора аэродрома и сторонних организаций, привлекаемых оператором аэродрома.

15. Руководство всеми силами и средствами, привлеченными к ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома, осуществляет руководитель ликвидации ЧС СПАСОП (далее – РЛЧС).

Указания РЛЧС обязательны к исполнению всеми должностными лицами, участвующими в ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома.

16. В случае режима ЧС, возникшей на аэродроме или в районе аэродрома, по решению руководителя оператора аэродрома в аэропорту создается оперативный штаб, осуществляющий свою деятельность в соответствии с положением об оперативном штабе, утверждаемым оператором аэродрома. В состав оперативного штаба входят должностные лица, уполномоченные на решение задач оперативного штаба.

### **III. Требования к аварийно-спасательным силам и средствам**

17. Для обеспечения установленной категории ВПП по УТПЗ на аэродроме должны быть аварийно-спасательные силы и средства, находящиеся в постоянной готовности к действиям по тушению пожара и ликвидации ЧС. Количество и характеристики аварийно-спасательных сил и средств должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

18. Если в районе аэродрома имеются водные пространства (море или другие крупные водоемы), заболоченные участки, горная и труднопроходимая местность, АСК должна располагать аварийно-спасательными транспортными средствами, позволяющими выполнять действия по тушению пожара и ликвидации ЧС в таких местах, или привлекать к их проведению силы и средства единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС и (или) других организаций, аварийно-спасательных служб (формирований) в соответствии с планами взаимодействия (далее – дополнительные силы и средства).

19. Аварийно-спасательные средства, необходимые СПАСОП для тушения пожара и проведения АСР, должны принадлежать организации, создавшей СПАСОП, или СПАСОП, если она является юридическим лицом, на праве собственности или ином законном основании<sup>5</sup>.

20. Минимальные значения количества аэродромных пожарных автомобилей (машин) (далее – ПА), находящихся на дежурстве СПАСОП, количества основных и дополнительных огнетушащих веществ (далее – ОТВ), вывозимого дежурными ПА, суммарной производительности подачи основных ОТВ лафетными стволами для

---

<sup>5</sup> Положение о проведении аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2011 г. № 1091 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, № 2, ст. 280; 2018, № 19, ст. 2741) (далее – постановление Правительства Российской Федерации № 1091).

обеспечения установленной категории ВПП по УТПЗ указаны в таблице 1 приложения № 3 к настоящим Правилам.

В таблице 1 приложения № 3 к настоящим Правилам указаны значения количества ОТВ и суммарной производительности их подачи на тушение для пенообразователей, обеспечивающих расчетную огнетушащую интенсивность подачи водного раствора пенообразователя не более  $0,14 \text{ л}/(\text{м}^2\text{с})$ , из условий применения пенообразователя, имеющего 6% рабочую концентрацию.

21. ПА должны быть заправлены основными и дополнительными ОТВ.

Баки (цистерны) для воды и пенообразователя на каждом ПА должны быть полностью заполнены.

Количество пенообразователя на ПА, вводимых оператором аэродрома гражданской авиации в эксплуатацию, должно быть достаточным для образования водного раствора пенообразователя с количеством воды, соответствующим двум полным заправкам водой данного ПА.

22. СПАСОП должна располагать не менее чем двукратным запасом пенообразователя по отношению к количеству, находящемуся на дежурных ПА.

23. Минимальное количество аварийно-спасательных средств, вывозимых каждым ПА к месту ЧС на аэродроме и в районе аэродрома, в зависимости от категории по УТПЗ, указано в таблице 5 приложения № 3 к настоящим Правилам.

24. На аэродромах, имеющих ВПП шестой и выше категории по УТПЗ, на вооружении СПАСОП должны быть установки для покрытия ВПП пеной, обеспечивающие возможность нанесения на ВПП пенной полосы при аварийных (вынужденных) посадках ВС с отказавшими шасси. Нанесение пенной полосы, имеющей размеры не менее указанных в таблице 2 приложения № 3 к настоящим Правилам, осуществляется за время, не превышающее 10 минут от начала подачи пены на ВПП.

25. Для обеспечения доставки РЛЧС к месту ЧС на аэродроме должен быть подвижный пункт управления - транспортное средство повышенной проходимости, оборудованное средствами связи, указанными в главе VIII настоящих Правил.

26. Минимальный состав основных расчетов, выполняющих на аэродроме и в районе аэродрома неотложные работы, в зависимости от установленной категории ВПП по УТПЗ указан в таблице 3 приложения № 3 к настоящим Правилам.

27. Расчет здравпункта формируется из состава дежурной смены здравпункта оператора аэродрома или организации, осуществляющей оказание медицинской помощи в аэропорту, и предназначен для оказания медицинской и первой помощи пострадавшим непосредственно на месте ЧС на аэродроме и в районе аэродрома, сортировки пострадавших и подготовки их к эвакуации с места авиационного события или к медицинской эвакуации.

Расчет здравпункта оснащается:

а) транспортным средством для перевозки к месту авиационного события личного состава здравпункта и имущества, в том числе:

носилки (2 шт.);

кислородный ингалятор;

аппарат для искусственной вентиляции легких;

брезентовое полотно  $10 \times 2 \text{ (м)}$ ;

фонарь электрический (2 шт.),

укладки для оказания медицинской помощи при авиационном происшествии.

Количество укладок для оказания медицинской помощи при авиационном происшествии рассчитывается на 25 % пассажиров наибольшего типа ВС по пассажировместимости, допущенного к эксплуатации на аэродроме и при учете, что одна укладка предназначена для оказания медицинской помощи 10 пострадавшим.

б) транспортным средством для перевозки имущества, в том числе:

носилки (в количестве, рассчитанном на 50% пассажиров наибольшего типа ВС по пассажировместимости, допущенного к эксплуатации на аэродроме);

средства иммобилизации конечностей (в количестве, рассчитанном на 30% пассажиров наибольшего типа ВС по пассажировместимости, допущенного к эксплуатации на аэродроме);

палатки, аварийный запас одежды, обуви и одеял, раскладные столы, стулья.

28. Расчет организации перевозок формируется из состава дежурной смены персонала оператора аэродрома или организации, осуществляющей деятельность в аэропорту, и предназначен для приема пассажиров, их учета и эвакуации с места авиационного события, оказания первой помощи<sup>б</sup> пострадавшим на месте авиационного события, уходу за пассажирами, оставшимися в живых, оказания помощи расчету здравпункта при сортировке пострадавших.

Расчет организации перевозок оснащается укладками для оказания первой помощи работникам (их количество должно быть не менее количества личного состава расчета организации перевозок), а также транспортными средствами (в количестве, обеспечивающем доставку личного состава расчета организации перевозок и перевозку не менее, чем 50 % пассажиров наибольшего типа ВС по пассажировместимости, допущенного к эксплуатации на аэродроме). Личный состав расчета организации перевозок подлежит обучению мероприятиям по оказанию первой помощи и должен иметь навыки оказания первой помощи<sup>б</sup>.

29. Расчет поддержания порядка предназначен для ограничения доступа и охраны места авиационного события. Расчет поддержания порядка оснащается средствами, обеспечивающими выполнение поставленных задач, в том числе: транспортным средством (транспортными средствами), обеспечивающим (обеспечивающими) доставку личного состава расчета поддержания порядка к месту авиационного события; средствами маркировки и ограничения доступа: лентами, ограждениями, обеспечивающими оцепление места авиационного события с наибольшим ВС по габаритам, допущенным к эксплуатации на аэродроме; знаками; информационными плакатами (табличками).

30. Оператором аэродрома при формировании расчетов, выполняющих неотложные работы, предусматриваются расчеты, выполняющие следующие задачи:

обеспечение устойчивой связи между РЛЧС, РТП и участниками ликвидации ЧС во время тушения пожара и ликвидации ЧС;

---

<sup>б</sup> Федеральный закон от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 48, ст. 6724; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 22 декабря 2020 г., № 0001202012220007) (далее – Федеральный закон № 323-ФЗ).

обеспечение расчетов, выполняющих неотложные работы, транспортными средствами для перевозки их к месту ЧС.

Численность таких расчетов, а также их оснащенность транспортными средствами и имуществом, определяется оператором аэродрома.

31. В каждом расчете, выполняющем неотложные работы, назначается старший расчета, который функционально подчиняется РЛЧС.

#### **IV. Требования к характеристикам и процедурам эксплуатации аэродрома, влияющим на проведение аварийно-спасательных работ**

32. На аэродроме должны быть предусмотрены источники противопожарного водоснабжения для повторной заправки ПА водой. Их минимальное количество должно соответствовать количеству дежурных ПА, но не менее двух.

Состояние всех пунктов повторной заправки ПА водой подлежит проверке оператором аэродрома не реже 2-х раз в год (при подготовке к весенне-летнему и осенне-зимнему периодам).

33. На аэродромах гражданской авиации должны быть аварийные подъездные дороги для обеспечения возможности доступа с рабочей площади аэродрома в район аэродрома по курсу взлета (посадки). Для проезда по аварийным подъездным дорогам в район аэродрома за периметровое ограждение в нем должны быть предусмотрены аварийные выезды.

34. ПА и другие транспортные средства, используемые для тушения пожара и ликвидации ЧС в районе аэродрома, при следовании к месту авиационного события должны иметь возможность беспрепятственного выезда через ворота (шлагбаумы), закрывающие аварийные выезды. На аварийных выездах допускается установка ворот, которые могут быть открыты (сломаны) путем наезда на них ПА, следующих к месту авиационного события.

35. Если на аэродроме имеются рулежные дорожки, находящиеся на мосту, то должна быть обеспечена возможность доступа ПА в количестве не менее, чем предусмотрено настоящими Правилами для установленной категории ВПП по УТПЗ, к наибольшему ВС, которое может использовать такую рулежную дорожку.

36. На аэродроме должен быть предусмотрен резервный источник электроснабжения, способный в случае отказа основной системы электроснабжения обеспечить функционирование средств связи и сигнализации, оборудования и других средств, используемых при тушении пожара и ликвидации ЧС.

37. Оператор аэродрома разрабатывает и утверждает графический план аэродрома с прилегающей местностью в границах аэропорта с координатной сеткой (далее – графический план аэродрома) и карта района аэродрома по аварийно-спасательному обеспечению полетов (далее – АСОП) с координатной сеткой.

На графическом плане аэродрома должны быть изображены границы аэропорта, все рулежные дорожки, ВПП, позиции готовности, место сбора АСК, зоны сосредоточения, источники противопожарного водоснабжения, зоны ожидания, места дислокации СПАСОП и расчетов, выполняющих неотложные работы.



На карту района аэродрома масштабом 1:100 000 или 1:200 000 наносится прямоугольная сетка координат с буквенно-цифровыми обозначениями, и отображаются границы района аэродрома, аварийные подъездные дороги и выезды, дороги общего пользования, физико-географические особенности местности, источники противопожарного водоснабжения, места дислокации дополнительных сил и средств и другая важная для АСК информация.

## **V. Требования к организации службы противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов**

38. Создание и деятельность СПАСОП должны соответствовать законодательству об аварийно-спасательных службах (формированиях)<sup>7</sup> и требованиям настоящих Правил.

39. К основным задачам СПАСОП, являющейся структурным подразделением оператора аэродрома, относятся тушение пожара и проведение АСР.

40. На аэродромах гражданской авиации, где установлена категория ВПП по УТПЗ не выше четвертой, допускается для АСОП привлечение оператором аэродрома на основании договоров профессиональных аварийно-спасательных формирований, при этом в структуре оператора аэродрома предусматриваются должности, выполняющие должностные обязанности РЛЧС и диспетчера СПАСОП, предусмотренные настоящей Главой.

41. СПАСОП относится к силам и средствам функциональной подсистемы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС<sup>8</sup>.

СПАСОП должна иметь лицензию на осуществление деятельности по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры<sup>9</sup> и быть аттестована на право ведения АСР, связанных с тушением пожаров в порядке, установленном Правительством Российской Федерации<sup>10</sup>.

42. Использование личного состава дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, а также аварийно-спасательных средств, предназначенных для тушения пожара и проведения АСР, не по прямому назначению запрещается.

43. К основным функциям СПАСОП относятся:

поддержание постоянной готовности аварийно-спасательных сил и средств СПАСОП к оперативному реагированию на ЧС, действиям по тушению пожаров и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома;

разработка Аварийного плана, Оперативного плана тушения пожаров на ВС, Оперативных карточек тушения пожара и проведения АСР на ВС (далее – Оперативные карточки ВС), требования к которым указаны в приложениях № 2, 4 и

---

7 Федеральный закон № 151-ФЗ.

8 Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 2, ст. 121; 2020, № 42 (часть III), ст. 6634).

9 Федеральный закон от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 19, ст. 2716; 2020, № 31 (часть I), ст. 5029).

10 Постановление Правительства Российской Федерации № 1091.

8 к настоящим Правилам соответственно, а также карточек тушения пожаров на объекты инфраструктуры аэропорта (далее – Карточки на объекты);

организация взаимодействия с дополнительными силами и средствами, разработка планов взаимодействия;

контроль укомплектованности и профессиональной подготовки аварийно-спасательных подразделений СПАСОП;

организация занятий, тренировок и учений с личным составом АСК оператора аэродрома, в том числе с дополнительными силами и средствами;

изучение, обобщение и доведение до личного состава АСК опыта действий по тушению пожара и ликвидации ЧС на аэродромах;

подготовка мероприятий по совершенствованию действий по тушению пожара и ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома;

учет проведенных АСР, подготовка отчетов о проведенных АСР в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам, организация и выполнение мероприятий по устранению недостатков при проведении АСР;

подготовка заявок на необходимые аварийно-спасательные средства;

подготовка документации для аттестации СПАСОП, личного состава на право ведения АСР в порядке, установленном Правительством Российской Федерации<sup>11</sup>.

44. Должностные лица СПАСОП, выполняют обязанности по следующим нештатным должностям:

руководитель тушения пожаров (далее – РТП);

командир звена газодымозащитной службы (далее – ГДЗС);

постовой на посту безопасности ГДЗС;

газодымозащитник;

ствольщик (подствольщик);

наблюдатель за взлетом и посадкой ВС.

45. Непосредственное руководство проведением действий по тушению пожаров осуществляется РТП, которым является:

на месте пожара при авиационном событии - начальник дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, а до его прибытия – первый прибывший начальник аварийно-спасательного отряда СПАСОП;

при пожаре на объектах инфраструктуры аэропорта – старшее должностное лицо федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы, а до его прибытия начальник дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, а до его прибытия – первый прибывший начальник аварийно-спасательного отряда СПАСОП.

46. Основанием для допуска должностных лиц СПАСОП к руководству тушением пожара является организационно-распорядительный документ организации, создавшей СПАСОП, или СПАСОП, если она является юридическим лицом, после прохождения ими аттестации на право осуществления руководства тушением пожаров в порядке, установленном федеральным органом

---

11 Постановление Правительства Российской Федерации № 1091.

исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от ЧС<sup>12</sup>.

47. На месте пожара при авиационном событии первое указание прибывшего на пожар начальника дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП считается моментом принятия им на себя руководства тушением пожара<sup>13</sup>, о чем делается запись в журнале пункта связи в соответствии с приложением № 12 к настоящим Правилам.

Начальник аварийно-спасательного отряда СПАСОП, осуществляющий руководство тушением пожара, при передаче руководства тушением пожара начальнику дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП должен доложить ему об оперативно-тактической обстановке, сложившейся на месте пожара, а также о проведенных действиях по тушению пожара.

48. При пожаре на объектах инфраструктуры аэропорта первое указание прибывшего на пожар старшего должностного лица федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы считается моментом принятия им на себя руководства тушением пожара, о чем делается запись в журнале пункта связи.

РТП из числа работников СПАСОП при передаче руководства тушением пожара старшему должностному лицу федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы должен доложить ему об оперативно-тактической обстановке, сложившейся на месте пожара, а также о проведенных действиях по тушению пожара.

49. Для осуществления тушения пожара в непригодной для дыхания среде формируется звено (звенья) ГДЗС из числа личного состава аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, допущенного к использованию средств индивидуальной защиты органов дыхания (далее – СИЗОД).

Действия по тушению пожара и проведению АСР в непригодной для дыхания среде осуществляются в соответствии с Правилами проведения АСР при тушении пожаров с использованием СИЗОД в непригодной для дыхания среде, утвержденными федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от ЧС<sup>14</sup>.

Основанием для допуска личного состава СПАСОП к использованию СИЗОД является организационно-распорядительный документ организации, создавшей СПАСОП, или СПАСОП, если она является юридическим лицом, после

---

12 Порядок проведения аттестации на право осуществления руководства тушением пожаров и ликвидацией чрезвычайных ситуаций, утвержденный приказом МЧС России от 20 октября 2017 г. № 450 (зарегистрирован Минюстом России 25 января 2018 г. регистрационный № 49784), с изменениями, внесенными приказом МЧС России от 28 февраля 2020 г. № 129 (зарегистрирован Минюстом России 02 июля 2020 г. регистрационный № 58812) (далее – приказ МЧС России № 450).

13 Боевой устав подразделений пожарной охраны, определяющий порядок организации тушения пожаров и проведения аварийно-спасательных работ, утвержденный приказом МЧС России от 16 октября 2017 г. № 444 (зарегистрирован Минюстом России 20 февраля 2018 г. № 50100), с изменениями, внесенными приказом МЧС России от 28 февраля 2020 г. № 129 (зарегистрирован Минюстом России 02 июля 2020 г. регистрационный № 58812) (далее – приказ МЧС России № 444)).

14 Указ Президента РФ от 11 июля 2004 г. № 868 «Вопросы Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 28, ст. 2882; 2020, № 27, ст. 4185).

прохождения личным составом медицинского осмотра (обследования) и при отсутствии медицинских противопоказаний для работ, выполняемых с применением изолирующих средств индивидуальной защиты и фильтрующих противогазов с полной лицевой частью, прохождения специального обучения по утвержденным в установленном порядке программам подготовки и аттестации на право использования СИЗОД<sup>15</sup>.

50. Командир звена ГДЗС назначается из числа наиболее опытных и подготовленных начальников аварийно-спасательного отряда и спасателей, в целях ведения действий личным составом по тушению пожара в непригодной для дыхания среде и выполнения поставленной задачи, а также соблюдения звеном ГДЗС правил работы в СИЗОД<sup>15</sup>.

51. В целях обеспечения безопасных условий проведения личным составом тушения пожара в непригодной для дыхания среде РТП определяется участок в непосредственной близости к входу в зону с непригодной для дыхания средой (далее - пост безопасности), на котором исполняет свои обязанности постовой поста безопасности. Постовой на посту безопасности выставляется на месте тушения пожара в непригодной для дыхания среде (учении) на свежем воздухе перед входом в непригодную для дыхания среду<sup>15</sup>.

Постовыми на посту безопасности назначаются лица, прошедшие обучение и допущенные для выполнения этих обязанностей организационно-распорядительным документом организации, создавшей СПАСОП, или СПАСОП, если она является юридическим лицом.

52. Газодымозащитниками назначаются сотрудники аварийно-спасательного подразделения из числа лиц, допущенных к самостоятельному использованию СИЗОД<sup>15</sup>.

53. Ствольщик (подствольщик) выполняет задачи на месте пожара по подаче ОТВ и непосредственно подчиняется начальнику аварийно-спасательного отряда.

54. Аварийно-спасательным подразделением СПАСОП для оперативного реагирования на ЧС, связанные с ВС, на период полетов ВС организуется постоянное наблюдение за взлетом и посадкой ВС.

Наблюдатель за взлетом и посадкой ВС назначается из числа личного состава СПАСОП и обеспечивается средствами для визуального наблюдения, оборудованим для прослушивания радиообмена между экипажами ВС и диспетчерами ОВД и средствами связи для оперативной передачи сообщения об авиационном событии аварийно-спасательному подразделению СПАСОП. Место, с которого осуществляется наблюдение за взлетом и посадкой, размещается таким образом, чтобы, с него была видна ВПП (по всей длине).

55. Весь персонал аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, непосредственно участвующий в тушении пожара и проведении АСР на аэродроме

---

<sup>15</sup> Правила проведения личным составом федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы аварийно-спасательных работ при тушении пожаров с использованием средств индивидуальной защиты органов дыхания и зрения в непригодной для дыхания среде, утвержденные приказом МЧС России от 09 января 2013 г. № 3 (зарегистрирован Минюстом России 15 марта 2013 г. № 27701) (далее – приказ МЧС России № 3).

и в районе аэродрома, в том числе начальник аварийно-спасательного подразделения, обязан<sup>16</sup>:

быть в готовности к тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома;

совершенствовать свою физическую, специальную и психологическую подготовку, а также навыки оказания первой помощи;

знать пожарную тактику, организацию АСОП на аэродромах гражданской авиации, основные данные о конструкции ВС и их пожарную опасность, технологию и тактику тушения пожара и ведения АСР на ВС, методы эвакуации пассажиров и экипажей из ВС, мероприятия по оказанию первой помощи;

знать порядок взаимодействия на месте ЧС с аварийно-спасательными силами, привлекаемыми к действиям по тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома в соответствии с планами взаимодействия;

знать район аэродрома и оперативную обстановку в нем, расположение и состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, тактико-технические характеристики техники и вооружения, имеющих на вооружении СПАСОП, уметь пользоваться графическим планом аэродрома, картой района аэродрома, Оперативными карточками ВС и Карточками на объекты;

на месте ЧС быть экипированным и оснащенными для тушения пожара и проведения АСР;

уметь проделывать в обшивке ВС проемы для эвакуации пассажиров из ВС, проникновения на борт ВС;

совершенствовать навыки действий в составе аварийно-спасательного подразделения СПАСОП;

неукоснительно соблюдать технологию проведения АСР;

активно вести поиск пострадавших, принимать меры по их спасению, оказывать им первую помощь;

тушить пожар и проводить АСР, в том числе в непригодной для дыхания среде;

обеспечивать бесперебойную работу закрепленной пожарной и аварийно-спасательной техники, а также техники, приспособленной для целей тушения пожаров и проведения АСР, пожарного инструмента и оборудования, аварийно-спасательного оборудования, обеспечивать их сохранность, предпринимать меры по выявлению и устранению неисправностей;

осуществлять контроль за изменением обстановки на месте тушения пожара и проведения АСР, подаваемыми командами и сигналами, на основании подаваемых команд и сигналов вносить коррективы в собственные действия с последующим докладом непосредственному руководителю;

поддерживать связь при тушении пожара и проведении АСР, в том числе, с участниками тушения пожара и проведения АСР, РТП и РЛЧС;

осуществлять эвакуацию людей из зоны ЧС;

соблюдать правила охраны труда;

---

<sup>16</sup> Федеральный закон № 323-ФЗ, приказ МЧС России № 444.

иметь при себе во время проведения АСР жетон спасателя.

56. Основанием для допуска личного состава аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома является организационно-распорядительный документ организации, создавшей СПАСОП, или СПАСОП, если она является юридическим лицом, после прохождения ими профессионального обучения по программе подготовки спасателей, аттестации на право ведения АСР в порядке, установленном Правительством Российской Федерации<sup>17</sup>, а также успешной сдачи итоговых зачетов и выполнения контрольных практических упражнений по окончании индивидуального обучения по месту работы (текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР).

57. Минимальная численность дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в зависимости от установленной категории ВПП по УТПЗ должна соответствовать значениям, указанным в таблице 4 приложения № 3 к настоящим Правилам.

Штатная и фактическая численность СПАСОП должна обеспечивать полную укомплектованность дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в соответствии с таблицей 4 приложения № 3 к настоящим Правилам и с учетом ежегодных отпусков, болезней и периодов обучения (повышения квалификации).

58. Начальник СПАСОП несет персональную ответственность за организацию работы СПАСОП и выполнение ею задач по предназначению.

Начальник СПАСОП при осуществлении своей деятельности обязан:

знать организацию АСОП на аэродромах гражданской авиации, район аэродрома и оперативную обстановку в нем, расположение и состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, тактико-технические характеристики техники и вооружения, имеющихся на вооружении СПАСОП, уметь пользоваться графическим планом аэродрома и картой района аэродрома;

подготавливать предложения по развитию учебной и материально-технической базам СПАСОП, оснащению СПАСОП и личного состава СПАСОП аварийно-спасательными средствами;

осуществлять организацию своевременного прохождения аттестации СПАСОП и личного состава СПАСОП, участвующего в проведении АСР, на право ведения АСР в порядке, установленном Правительством Российской Федерации<sup>17</sup>; прохождения аттестации на право осуществления руководства тушением пожаров и ликвидацией ЧС личным составом СПАСОП, на которых возложены данные функции, в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от ЧС<sup>18</sup>;

<sup>17</sup> Постановление Правительства Российской Федерации № 1091.

<sup>18</sup> Приказ МЧС России № 450.

контролировать состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома;

подписывать в рамках своей компетенции документы СПАСОП;

проводить мероприятия по предупреждению отказов техники в работе;

осуществлять контроль за эксплуатацией техники, закрепленной за СПАСОП;

обеспечивать разработку, ведение, своевременную корректировку и обновление, отработку и хранение служебной документации СПАСОП;

осуществлять взаимодействие с подразделениями оператора аэродрома, предприятиями, организациями, федеральными органами исполнительной власти по вопросам организации АСОП и деятельности СПАСОП.

59. Заместитель начальника СПАСОП при осуществлении своей деятельности обязан:

знать организацию АСОП на аэродромах гражданской авиации, район аэродрома и оперативную обстановку в нем, расположение и состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, тактико-технические характеристики техники и вооружения, имеющихся на вооружении СПАСОП, уметь пользоваться графическим планом аэродрома, картой района аэродрома, Оперативными карточками ВС и Карточками на объекты;

осуществлять подготовку документов (материалов) для своевременного прохождения аттестации СПАСОП и личного состава СПАСОП, участвующего в проведении АСР, на право ведения АСР в порядке, установленном Правительством Российской Федерации<sup>19</sup>; прохождения аттестации на право осуществления руководства тушением пожаров и ликвидацией ЧС личным составом СПАСОП, на которых возложены данные функции, в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от ЧС<sup>20</sup>;

осуществлять организацию профессиональной подготовки личного состава СПАСОП в соответствии с их должностными обязанностями;

вести отчетность о проведенных учениях (тренировках) и АСР в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам;

осуществлять контроль работоспособности систем аварийного оповещения и организации оперативной связи в аварийных ситуациях, готовности АСК к ликвидации ЧС, а также укомплектованности и соблюдения правил хранения аварийно-спасательных средств на аэродроме;

осуществлять организацию и проведение учений (тренировок) АСК, контролировать выполнение ежегодного плана учений (тренировок) АСК;

контролировать выполнение планов и программ индивидуального обучения по месту работы и текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

---

19 Постановление Правительства Российской Федерации № 1091.

20 Приказ МЧС России № 450.

участвовать в разработке Аварийного плана и подготовке предложений по его актуализации;

контролировать исполнение должностных обязанностей подчиненного личного состава.

60. Начальник аварийно-спасательного формирования несет ответственность за подготовку личного состава аварийно-спасательных подразделений к действиям по тушению пожара и проведению АСР и несение дежурства аварийно-спасательными подразделениями.

Начальник аварийно-спасательного формирования при осуществлении своей деятельности обязан:

знать пожарную тактику, организацию АСОП на аэродромах гражданской авиации, основные данные о конструкции ВС и их пожарную опасность, технологию и тактику тушению пожара и ведения АСР на ВС, методы эвакуации пассажиров и экипажей из ВС, мероприятия по оказанию первой помощи;

знать район аэродрома и оперативную обстановку в нем, расположение и состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, тактико-технические характеристики техники и вооружения, имеющих на вооружении СПАСОП, уметь пользоваться графическим планом аэродрома, картой района аэродрома, Оперативными карточками ВС и Карточками на объекты;

контролировать несение дежурства аварийно-спасательными подразделениями;

проводить изучение и разбор действий личного состава аварийно-спасательного подразделения при несении дежурства, тушении пожара и проведении АСР;

осуществлять организацию профессиональной подготовки личного состава аварийно-спасательных подразделений, обучения и тренировок газодымозащитников, составлять планы и программы индивидуального обучения по месту работы и текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

обеспечивать содержание в постоянной готовности и хранение аварийно-спасательных средств, проверять их состояние и вести их учет;

обеспечивать эксплуатацию служебных и бытовых помещений аварийно-спасательной станции (станций) по назначению, соблюдение правил пожарной безопасности и санитарно-гигиенических норм;

контролировать выполнение правил охраны труда личным составом СПАСОП при несении дежурства, тушении пожара и проведении АСР;

проводить изучение и разбор действий при тушении пожара и проведении АСР на аэродромах (в районах аэродрома);

осуществлять при необходимости усиление дежурной смены аварийно-спасательного подразделения, а также вносить коррективы в ее организацию;

обеспечивать ведение учета рабочего времени личного состава СПАСОП;

контролировать исполнение личным составом СПАСОП приказов, распоряжений (устных, письменных);



осуществлять контроль за техническим обслуживанием СИЗОД, ведением документации ГДЗС и прохождением личным составом аварийно-спасательных подразделений обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда<sup>21</sup>;

вносить изменения (в случае неисправности) в состав техники, находящейся на дежурстве аварийно-спасательного подразделения, за счет имеющейся резервной техники;

проверять готовность дежурного аварийно-спасательного подразделения к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

отстранять от выполнения служебных обязанностей личный состав аварийно-спасательного подразделения за нарушение дисциплины и правил охраны труда;

осуществлять контроль за эксплуатацией, испытанием и ремонтом техники и вооружения;

осуществлять контроль за проведением технического обслуживания аварийно-спасательных средств СПАСОП;

осуществлять контроль за учетом горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей;

проводить мероприятия по предупреждению отказов техники в работе;

осуществлять контроль за ведением записей в журналах учета технического обслуживания, паспортах (формулярах) и документах на закрепленные аварийно-спасательные средства;

осуществлять организацию и лично принимать участие в проверках технической готовности техники;

производить закрепление техники за должностными лицами, осуществляющими управление ПА, обеспечивать своевременную государственную регистрацию и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, подготовку техники к прохождению государственного технического осмотра<sup>22</sup>;

---

21 Приказ МЧС России № 3, Приказ Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 № 302н «Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда» (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2011 г. регистрационный № 22111), с изменениями, внесенными приказами Минздрава России от 15 мая 2013 г. № 296н (зарегистрирован Минюстом России 3 июля 2013 г. регистрационный № 28970), от 05 декабря 2014 № 801н (зарегистрирован Минюстом России 3 февраля 2015 г. регистрационный № 35848); приказом Минтруда России № 62н, Минздрава России № 49н от 6 февраля 2018 г. (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2018 г. № 50237); приказом Минздрава России от 13 декабря 2019 г. № 1032н (зарегистрирован Минюстом России 24 декабря 2019 г. № 56976); приказом Минтруда России № 187н, Минздрава России № 268н от 3 апреля 2020 г. (зарегистрирован Минюстом России 12 мая 2020 г. № 58320); приказом Минздрава России от 18 мая 2020 г. № 455н (зарегистрирован Минюстом России 22 мая 2020 г. № 58430).

22 Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 18, ст. 1720; 2012, № 53 (ч. 1), ст. 7592) (далее - Федеральный закон № 40-ФЗ), постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 6 апреля 2020, № 14 (часть I), ст. 2098), постановление Правительства

осуществлять контроль за выполнением инструкций и правил по охране труда, защите окружающей среды и пожарной безопасности при эксплуатации техники;  
разрабатывать Оперативный план тушения пожаров на ВС, Оперативные карточки ВС и Карточки на объекты, а также осуществлять своевременную актуализацию сведений, содержащихся в них.

61. РЛЧС несет ответственность за организацию и проведение действий по ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома.

РЛЧС при осуществлении своей деятельности обязан:

знать организацию АСОП на аэродромах гражданской авиации, технологию ведения АСР на ВС, основные данные о конструкции ВС, методы эвакуации пассажиров и экипажей из ВС;

знать силы и средства АСК, а также перечень дополнительных сил и средств;

знать порядок взаимодействия с дополнительными силами в случае ЧС на аэродроме и в районе аэродрома;

знать район аэродрома, оперативную обстановку в районе аэродрома, схему аварийного оповещения, расположение аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома;

уметь пользоваться графическим планом аэродрома, картой района аэродрома;

быть аттестованным на право осуществления руководства ликвидацией ЧС<sup>23</sup>;

быть в постоянной готовности к проведению действий по ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома;

при заступлении на дежурство проверить наличие и готовность сил и средств АСК к оперативному реагированию на ЧС, принять меры к устранению обнаруженных недостатков и осуществить записи в Журнале учета дежурных аварийно-спасательных сил и средств АСК в соответствии с приложением № 15 к настоящему Правилам;

на месте ЧС быть экипированным и оснащенным в соответствии с технологией проведения АСР;

участвовать в разработке Аварийного плана и подготовке предложений по его актуализации;

подготавливать предложения по совершенствованию действий по ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома;

составлять ежегодный план учений (тренировок) АСК и обеспечивать его выполнение;

изучать, обобщать и доводить до личного состава АСК опыт действий по ликвидации ЧС на аэродромах;

---

Российской Федерации от 5 декабря 2011 г. № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 50, ст. 7397; 2020, № 39, ст. 6031), постановление Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2013 г. № 1013 «О техническом осмотре автомобилей и других видов техники» (вместе с «Правилами проведения технического осмотра автомобилей и других видов техники») (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 50, ст. 7397; 2020, № 39, ст. 6031), Правила государственной регистрации автомобилей и других видов техники, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 21 сентября 2020 г. № 1507 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, № 40, ст. 6253).

23 Приказ МЧС России № 450.

запрашивать и получать у работников структурных подразделений оператора аэродрома и организаций, осуществляющих деятельность на аэродроме, информацию о состоянии оперативной обстановки на аэродроме в районе аэродрома за АСОП;

осуществлять учет проведенных АСР, подготовку отчетов о проведенных АСР в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам, организацию и выполнение мероприятий по устранению недостатков при проведении АСР;

выезжать на место ЧС и осуществлять руководство ликвидацией ЧС;

осуществлять контроль за изменением обстановки на месте проведения АСР и вносить коррективы в действия АСК;

определять сигнал отхода в случае возникновения опасности для участников ликвидации ЧС;

контролировать соблюдение правил охраны труда участниками ликвидации ЧС;

принимать решение о завершении (прекращении) АСР.

62. Диспетчер СПАСОП осуществляет прием, передачу и регистрацию сообщений о ЧС на аэродроме и в районе аэродрома, поступающих на пункт связи СПАСОП, направление дежурного аварийно-спасательного подразделения к месту ЧС.

Диспетчер СПАСОП при осуществлении своей деятельности обязан:

вносить в журнал пункта связи СПАСОП содержание оповещений о ЧС;

вносить в журнал учета неисправностей информацию об имеющихся неисправностях средств связи пункта связи, источников противопожарного водоснабжения на аэродроме, аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, транспортных средств СПАСОП в соответствии с приложением № 13 к настоящим Правилам;

знать район аэродрома и оперативную обстановку в нем, расположение и состояние источников противопожарного водоснабжения, состояние систем связи и аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, тактико-технические характеристики техники и вооружения, имеющихся на вооружении СПАСОП, уметь пользоваться графическими планом аэродрома, картой района аэродрома, Оперативными карточками ВС и Карточками на объекты;

принимать при заступлении на дежурство по описи документацию, имущество и технические средства, находящиеся на пункте связи;

проверять работу технических средств связи на пункте связи при заступлении и в процессе дежурства, а в случае обнаружения неисправностей докладывать начальнику аварийно-спасательного подразделения;

докладывать РЛЧС и начальнику аварийно-спасательного подразделения об изменениях оперативной обстановки в районе аэродрома;

вызывать по указанию РЛЧС и РТП дополнительные силы и средства, в том числе единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС, привлекаемые к тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома, в соответствии с имеющимися планами взаимодействия;

направлять к месту ЧС силы и средства аварийно-спасательного подразделения и РЛЧС;

подавать сигнал тревоги аварийно-спасательному подразделению и РЛЧС;  
информировать руководство СПАСОП о выезде аварийно-спасательного подразделения и РЛЧС по сигналу оповещения;

устанавливать и поддерживать радиосвязь с РЛЧС и аварийно-спасательным подразделением, выехавшим и работающим на месте ЧС, вносить в журнал пункта связи СПАСОП поступающую от них информацию;

соблюдать правила эксплуатации средств связи в соответствии с их технической документацией;

запрашивать информацию у РЛЧС и РТП с места ЧС;

передавать РЛЧС и РТП дополнительную информацию, связанную с ЧС.

Диспетчер СПАСОП при получении сигнала оповещения обязан:

подтвердить прием сигнала оповещения, согласно схеме оповещения;

подать команду на выезд аварийно-спасательному подразделению и РЛЧС;

установить и поддерживать связь с РЛЧС и аварийно-спасательным подразделением, выехавшим по сигналу оповещения;

зафиксировать в журнале пункта связи СПАСОП время приема сигнала оповещения, первичную и дополнительную информацию, время выезда и численность персонала каждого аварийно-спасательного отряда, а также РЛЧС и начальника аварийно-спасательного подразделения;

осуществлять по запросу РЛЧС, РТП сбор дополнительной информации и передачу ее по мере поступления.

Прием, обработка и передача сигналов оповещения, первичной, дополнительной и справочной информации диспетчером СПАСОП не должны задерживать выезд и следование транспортных средств аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и РЛЧС к месту ЧС, месту сбора АСК или позиции готовности.

В случае получения диспетчером СПАСОП информации об авиационном событии не от органов ОВД, диспетчер СПАСОП обязан связаться с органами ОВД для уточнения ситуации и подачи ими, в случае необходимости, соответствующего сигнала оповещения АСК, а также довести полученную информацию до аварийно-спасательного подразделения для приведения его в готовность к выезду.

63. Начальник аварийно-спасательного подразделения возглавляет аварийно-спасательное подразделение и несет персональную ответственность за действия подчиненного аварийно-спасательного подразделения по тушению пожара и проведения АСР на аэродроме и в районе аэродрома, а также за безопасность личного состава аварийно-спасательного подразделения.

Начальник аварийно-спасательного подразделения при осуществлении своей деятельности обязан:

руководить тушением пожаров (исполнять обязанности нештатной должности РТП);

при заступлении на дежурство проверить наличие и готовность личного состава к несению дежурства, состояние боевой одежды пожарного и снаряжения, принять меры к устранению обнаруженных недостатков;

при заступлении на дежурство проверить наличие у личного состава удостоверений личности спасателя и жетонов спасателя, объявить составы

аварийно-спасательных отрядов на технику, проверить знание личным составом своих обязанностей; довести до личного состава оперативную обстановку на аэродроме и в районе аэродрома и осуществить запись в книге службы в соответствии с приложением № 14 к настоящим Правилам;

осуществлять организацию и контроль несения дежурства личным составом аварийно-спасательного подразделения;

обеспечивать выполнение плана профессиональной подготовки, расписания учебных занятий с личным составом аварийно-спасательного подразделения в период дежурства;

проводить мероприятия по поддержанию техники и вооружения в готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

обеспечивать соблюдение дисциплины личным составом аварийно-спасательного подразделения и выполнение правил охраны труда, пожарной безопасности и санитарно-гигиенических норм;

осуществлять контроль за техническим обслуживанием СИЗОД личным составом аварийно-спасательного подразделения, ведением документации по ГДЗС;

докладывать заместителю начальника СПАСОП по АСР о необходимости замены лиц из числа личного состава аварийно-спасательного подразделения, в случае их заболевания и/или нарушения ими дисциплины;

контролировать выполнение личным составом аварийно-спасательного подразделения нормативов по физической и пожарно-строевой подготовке;

отдавать личному составу аварийно-спасательного подразделения в пределах своей компетенции распоряжения и требовать их исполнения;

запрашивать и получать у РЛЧС информацию о состоянии оперативной обстановки на аэродроме в районе аэродрома и доводить ее до личного состава аварийно-спасательного подразделения.

64. Начальник аварийно-спасательного отряда возглавляет аварийно-спасательный отряд на ПА или иной аварийно-спасательной технике, оснащенной аварийно-спасательным оборудованием, и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на аварийно-спасательный отряд задач. Начальник аварийно-спасательного отряда при осуществлении своей деятельности обязан:

выполнять указания начальника аварийно-спасательного подразделения;

выезжать в составе аварийно-спасательного отряда для тушения пожара и проведения АСР;

руководить тушением пожаров в случае прибытия аварийно-спасательного отряда на место ЧС первым до прибытия начальника аварийно-спасательного подразделения;

обеспечивать при смене аварийно-спасательного подразделения и в течение дежурства техническую готовность к действиям по тушению пожара и проведению АСР техники и вооружения, закрепленных за аварийно-спасательным отрядом;

планировать, осуществлять мероприятия и вести документацию согласно специализации аварийно-спасательного подразделения;

осуществлять контроль за дисциплиной подчиненного личного состава;

проводить занятия с личным составом аварийно-спасательного отряда;

контролировать несение дежурства личным составом аварийно-спасательного отряда;

обеспечивать выполнение личным составом аварийно-спасательного отряда нормативов по физической и пожарно-строевой подготовке;

контролировать порядок содержания СИЗОД, в том числе при их размещении на закрепленной за аварийно-спасательным отрядом технике;

соблюдать правила охраны труда, правила пожарной безопасности и контролировать их выполнение личным составом аварийно-спасательного отряда;

докладывать начальнику аварийно-спасательного подразделения о заболеваниях, жалобах и просьбах личного состава аварийно-спасательного отряда, случаях утери или неисправности закрепленного пожарно-технического вооружения;

вносить предложения начальнику аварийно-спасательного подразделения об отстранении от выполнения служебных обязанностей личного состава аварийно-спасательного отряда в случаях нарушения дисциплины и/или правил охраны труда.

По прибытии к месту ЧС начальник аварийно-спасательного отряда должен выполнять задачи, поставленные ему начальником аварийно-спасательного подразделения (РТП) на месте ЧС, в том числе<sup>24</sup>:

доложить начальнику аварийно-спасательного подразделения (РТП) о прибытии на место ЧС в составе аварийно-спасательного отряда;

руководить действиями подчиненного личного состава;

указывать подчиненному личному составу способы и технические средства спасения людей, направление и способы прокладки рукавных линий, места установки аварийно-спасательного оборудования, его количество и виды;

обеспечивать выполнение подчиненным личным составом поставленных задач;

контролировать соблюдение подчиненным личным составом правил охраны труда при выполнении поставленных задач;

поддерживать связь с начальником аварийно-спасательного подразделения (РТП);

обеспечивать работу закрепленного ПА (или иной аварийно-спасательной техники) и аварийно-спасательного оборудования;

проверять наличие личного состава и закрепленных за аварийно-спасательным отрядом аварийно-спасательных средств при сборе сил и средств после завершения тушения пожара и проведения АСР и докладывать начальнику аварийно-спасательного подразделения (РТП) о готовности аварийно-спасательного отряда к возвращению к месту несения дежурства.

65. Спасатель непосредственно проводит действия по тушению пожара и проведению АСР и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на него задач.

Спасатель при осуществлении своей деятельности обязан:

выезжать в составе аварийно-спасательного отряда для проведения действий по тушению пожаров и проведению АСР;

принимать закрепленные аварийно-спасательные средства при заступлении на дежурство;

проводить техническое обслуживание закрепленного СИЗОД, в части проверки № 1 и рабочей проверки<sup>25</sup>;

совершенствовать свою профессиональную подготовку в соответствии с планом и программой текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

знакомиться с оперативной обстановкой в районе аэродрома.

66. Водитель осуществляет управление ПА и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на него задач.

Водитель ПА при осуществлении своей деятельности обязан:

выезжать в составе аварийно-спасательного отряда к месту тушения пожара и проведения АСР;

уметь работать с находящейся на вооружении аварийно-спасательного подразделения техникой, со специальными агрегатами и оборудованием;

обеспечивать содержание закрепленной техники и вооружения, СИЗОД, снаряжения и имущества в состоянии постоянной готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР;

проверять при смене дежурства техническое состояние закрепленной техники, при наличии недостатков докладывать начальнику аварийно-спасательного отряда и принимать меры по их устранению;

соблюдать правила пользования гаражным оборудованием и оформлять документацию по эксплуатации закрепленной техники;

осуществлять ежедневное техническое обслуживание и эксплуатацию закрепленной техники;

контролировать запасы горюче-смазочных, других эксплуатационных материалов и ОТВ на ПА, докладывать начальнику аварийно-спасательного отряда о необходимости их пополнения;

осуществлять подготовку закрепленной техники для прохождения государственного технического осмотра;

докладывать начальнику аварийно-спасательного отряда и начальнику аварийно-спасательного подразделения о выявленных недостатках по содержанию и эксплуатации техники;

соблюдать на дорогах общего пользования требования Правил дорожного движения Российской Федерации<sup>26</sup>.

По прибытии к месту ЧС водитель ПА выполняет следующие задачи:

устанавливает ПА на место, указанное начальником аварийно-спасательного подразделения (РТП), с учетом требований настоящих Правил;

обеспечивает передислокацию ПА в безопасное место в случае осложнения обстановки в зоне ЧС;

25 Приказ МЧС России № 3.

26 Федеральный закон № 40-ФЗ.

обеспечивает бесперебойную работу узлов и агрегатов ПА, постоянно следит за обстановкой в зоне ЧС;

контролирует запасы горюче-смазочных, других эксплуатационных материалов и ОТВ на ПА, докладывает начальнику аварийно-спасательного отряда о необходимости их пополнения;

участвует в действиях по тушению пожара и проведению АСР.

67. Мастер ГДЗС при осуществлении своей деятельности обязан:

осуществлять учет сил и средств ГДЗС;

осуществлять техническую эксплуатацию, обслуживание и ремонт всего оборудования и инвентаря, используемого ГДЗС, в соответствии с их технической документацией;

разрабатывать годовые планы-графики технического обслуживания оборудования ГДЗС;

организация плановой поверки средств измерения и контрольно-измерительных приборов, проверки качества воздуха, создаваемого компрессорной установкой;

ведение документации поста ГДЗС;

проведение технического обслуживания СИЗОД;

участие в обучении и тренировках газодымозащитников;

содержание в надлежащем порядке помещений, оборудования и рабочих мест.

68. РТП при осуществлении своей деятельности обязан<sup>27</sup>:

определять зону пожара;

устанавливать границы территории, на которой проводятся действия по тушению пожара, порядок и особенности осуществления указанных действий;

проводить разведку пожара;

определять решающее направление при тушении пожара на основе данных, полученных в ходе разведки пожара;

принимать решение о спасении людей;

принимать решение о привлечении к проведению действий по тушению пожара дополнительных сил и средств;

организовать связь на месте пожара с личным составом, участвующим в действиях по тушению пожара, сообщать РЛЧС и диспетчеру СПАСОП информацию об обстановке на пожаре и принятых решениях;

устанавливать порядок управления действиями по тушению пожара и обеспечивать непосредственное управление действиями по тушению пожара;

осуществлять расстановку на месте пожара сил и средств, прибывающих для тушения пожара;

принимать решения об использовании на пожаре звеньев ГДЗС (в том числе определять состав и порядок их работы);

определять сигнал отхода в случае возникновения опасности для участников действий по тушению пожара;

контролировать соблюдение правил охраны труда.

69. Командир звена ГДЗС при осуществлении своей деятельности обязан<sup>28</sup>:

---

27 Приказ МЧС России № 444.



знать задачу своего звена ГДЗС, составлять план действий по ее выполнению и маршрут движения, довести информацию о возможной опасности до газодымозащитников;

руководить работой звена ГДЗС, выполняя требования правил работы в СИЗОД и требования безопасности;

знать и уметь оказывать первую помощь пострадавшим;

убедиться в готовности личного состава звена ГДЗС к выполнению поставленной задачи;

проверять наличие и исправность требуемого минимума экипировки газодымозащитников, необходимой для выполнения поставленной задачи;

указать газодымозащитникам места расположения КПП и поста безопасности;

проводить рабочую проверку закрепленного СИЗОД, контролировать ее проведение газодымозащитниками и правильность включения в СИЗОД;

проверять перед входом в непригодную для дыхания среду давление воздуха (кислорода) в баллонах СИЗОД газодымозащитников и сообщить постовому на посту безопасности наименьшее значение давления воздуха;

проверить правильность проведенных записей постовым на посту безопасности;

сообщать газодымозащитникам при подходе к месту тушения пожаров в непригодной для дыхания среде контрольное давление СИЗОД, при котором необходимо возвращаться к посту безопасности;

чередовать напряженную работу газодымозащитников с периодами отдыха;

следить за самочувствием газодымозащитников, правильным использованием ими снаряжения, оборудования и инструмента, осуществлять контроль за расходом воздуха по показаниям манометра и при достижении контрольного давления, установленного с учетом обеспечения запаса воздуха, необходимого для выхода из непригодной для дыхания среды, выводить звено ГДЗС на свежий воздух только в полном составе;

при обнаружении неисправности СИЗОД у одного из газодымозащитников звена ГДЗС принять меры к устранению ее на месте, а если это сделать невозможно - вывести звено ГДЗС в полном составе на свежий воздух и доложить РТП. В случае потери сознания газодымозащитником или ухудшения его самочувствия оказывать ему первую помощь;

докладывать о неисправностях или иных неблагоприятных для звена ГДЗС обстоятельствах на пост безопасности и принимать решения по обеспечению безопасности газодымозащитников звена ГДЗС;

определять при выходе из непригодной для дыхания среды место выключения из СИЗОД и давать команду звену ГДЗС на выключение из СИЗОД.

70. Газодымозащитник при осуществлении своей деятельности обязан<sup>29</sup>:

содержать в технической исправности СИЗОД, закрепленный за ним пожарный инструмент и оборудование, обеспечивать в установленные сроки техническое обслуживание СИЗОД;

---

28 Приказ МЧС России № 3.

29 Приказ МЧС России № 3.

уметь проводить расчеты запаса воздуха и времени пребывания звена ГДЗС в СИЗОД в непригодной для дыхания среде;

совершенствовать навыки действий в составе звена ГДЗС при ведении тушения пожаров в непригодной для дыхания среде.

71. При ведении действий по тушению пожаров в непригодной для дыхания среде газодымозащитник обязан<sup>29</sup>:

подчиняться командиру звена ГДЗС, знать задачу звена ГДЗС и выполнять ее;

знать место расположения поста безопасности;

соблюдать маршрут движения звена ГДЗС и правила работы в СИЗОД, выполнять приказы, отданные командиром звена ГДЗС;

не оставлять звено ГДЗС без разрешения командира звена ГДЗС;

следить на маршруте движения за изменением обстановки;

запоминать маршрут к месту проведения тушения пожаров в непригодной для дыхания среде;

следить по манометру за давлением воздуха в баллоне СИЗОД;

не пользоваться без необходимости аварийным клапаном (байпасом);

включаться в СИЗОД и выключаться из него по команде командира звена ГДЗС;

докладывать командиру звена ГДЗС об изменении обстановки, обнаруженных неисправностях в СИЗОД или появлении жалоб на состояние здоровья и действовать по его указанию.

72. Постовой на посту безопасности при осуществлении своей деятельности обязан<sup>30</sup>:

исполнять обязанности, не отвлекаться и не покидать пост безопасности до выполнения задачи звеном ГДЗС и без команды должностного лица аварийно-спасательного подразделения на пожаре, которому он подчинен;

уметь проводить расчеты запаса воздуха и времени работы звена ГДЗС в СИЗОД, вести журнал учета времени пребывания звеньев ГДЗС в непригодной для дыхания среде;

рассчитывать перед входом звена ГДЗС в непригодную для дыхания среду ожидаемое время его возвращения, сообщать результат расчета командиру звена ГДЗС и заносить в журнал учета работающих звеньев ГДЗС.

73. При получении от командира звена ГДЗС сведений о максимальном падении давления воздуха в СИЗОД постовой на посту безопасности обязан:

а) сообщить ему следующую информацию:

о давлении воздуха в баллоне СИЗОД, при котором звену ГДЗС необходимо возвращаться на свежий воздух;

о примерном времени работы звена ГДЗС у очага пожара и (или) места проведения АСР;

об учете газодымозащитников, находящихся в непригодной для дыхания среде и возвратившихся из нее;

б) поддерживать постоянную связь со звеном ГДЗС и выполнять указания командира звена ГДЗС, в случае потери связи со звеном ГДЗС сообщить РТП и действовать по его указанию;

в) не допускать лиц, не входящих в состав звена ГДЗС, в непригодную для дыхания среду;

г) не допускать скопления людей у места входа звена ГДЗС в задымленное помещение;

д) вести наблюдение за обстановкой на пожаре. При изменениях обстановки, угрожающих опасностью звену ГДЗС, сообщать командиру звена ГДЗС и определять с ним порядок совместных действий;

е) информировать командира звена ГДЗС через каждые 10 минут о времени, прошедшем с момента включения в СИЗОД.

74. Должностные лица СПАСОП, непосредственно участвовавшие в действиях по тушению пожара и проведению АСР, действовавшие в условиях крайней необходимости и (или) обоснованного риска, от возмещения причиненного ущерба освобождаются<sup>31</sup>.

75. Состав дежурного аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и продолжительность несения дежурства устанавливается оператором аэродрома, исходя из информации, опубликованной в сборнике аэронавигационной информации, в части категории ВПП по УТПЗ.

Для оперативного реагирования на ЧС, не связанные с ВС, на аэродроме организуется круглосуточное дежурство не менее чем одним аварийно-спасательным отрядом.

График сменности личного состава СПАСОП, находящегося в постоянной готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома, устанавливается 12- или 24-часовой с утверждением его в порядке, установленном законодательством Российской Федерации<sup>32</sup>.

76. Для личного состава СПАСОП, находящегося в постоянной готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР на аэродроме и в районе аэродрома, оператором аэродрома должна быть обеспечена возможность отдыха и приема пищи в рабочее время<sup>33</sup>.

## **VI. Требования к проведению аварийно-спасательных и других неотложных работ**

77. Оповещение АСК об аварийной ситуации с ВС (аварийное оповещение) осуществляется оперативными органами ОВД с помощью системы аварийного оповещения за время, не превышающее 25 секунд.

78. Для оповещения АСК применяются сигналы «Тревога» и «Готовность».

---

31 Федеральный закон № 69-ФЗ.

32 Трудовой кодекс Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (ч. 1), ст. 3.; 2020, № 29, ст. 4736),

33 Трудовой кодекс Российской Федерации, Федеральный закон № 151-ФЗ.

Сигнал «Тревога» подается тогда, когда авиационное событие произошло внезапно или до аварийной (вынужденной) посадки ВС на данном аэродроме остается менее 10 минут.

Сигнал «Готовность» подается, когда до аварийной (вынужденной) посадки ВС на данном аэродроме остается 10 минут и более.

79. При аварийном оповещении в передаваемом сообщении указывается следующее:

код аварийной ситуации в соответствии Аварийным планом (указывается при оповещении по сигналу «Тревога»);

место авиационного события (место сбора АСК);

характер авиационного события;

время авиационного события или время аварийной (вынужденной) посадки ВС;

тип ВС;

количество пассажиров и экипажа на борту ВС.

АСК по мере получения сообщает дополнительную информацию, в том числе количество топлива, наличие, характер и степень опасности грузов на борту ВС, их количество и местонахождение.

Место авиационного события на аэродроме указывается по графическому плану аэродрома. Место авиационного события в районе аэродрома указывается по карте района аэродрома.

80. При получении сигналов «Тревога», «Готовность» диспетчер СПАСОП и старшие расчетов АСК подтверждают получение сигналов согласно схеме оповещения.

81. Если авиационное событие произошло после сигнала оповещения «Готовность», то органом ОВД немедленно подается сигнал оповещения «Тревога» и все действия АСК проводятся в соответствии с требованиями настоящих Правил.

82. После получения сигнала «Тревога» по решению руководителя оператора аэродрома собирается оперативный штаб оператора аэродрома.

Задачи оперативного штаба:

организация связи и передача первичной и дополнительной информации дополнительным силам и средствам;

принятие мер для сопровождения прибывающих дополнительных сил и средств к месту авиационного события или определение зон сосредоточения;

оповещение эксплуатанта аварийного ВС, получение информации о наличии на борту опасных грузов, и передача этой информации РЛЧС;

согласование с органом ОВД вопросов закрытия различных зон аэродрома, выделения коридоров для использования в аварийной ситуации, передачи речевых сообщений и извещений NOTAM<sup>34</sup> о понижении категории по УТПЗ, обеспечиваемой на аэродроме;

---

34 Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 14, ст. 1649; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 9 декабря 2020 г., № 0001202012090019).

уведомление органа, осуществляющего функции по расследованию авиационных событий;

уведомление служб или организаций о необходимости проведения специального метеонаблюдения;

получение информации о количестве и перечне членов экипажа и пассажиров; точном пассажирской ведомости (манифесте)<sup>35</sup>, включая пассажиров с физическими недостатками, лишенных способности передвигаться, а также слепых и глухих; наличии грузов, в том числе опасных, включая их количество и место размещения (если это известно);

составление точного списка пострадавших с указанием их фамилии и медицинских организаций, куда они отправлены;

уведомление государственных судебно-медицинских учреждений Российской Федерации и моргов (при наличии погибших), определение мест для временного размещения тел погибших (при необходимости);

оповещение (в случае необходимости) родных или ближайших родственников пострадавших, организация взаимодействия и оказание помощи родственникам погибших и пострадавших при авиационном событии;

инструктаж сотрудника аэропорта, ответственного за связь со средствами массовой информации и общественностью, относительно официальных заявлений, касающихся авиационного события;

принятие решения и оповещение всех задействованных служб и органов об окончании работ по ликвидации ЧС;

организация в зоне ожидания условий обеспечения жизнедеятельности (обеспечение питьевой водой и питанием), а также возможности получения первой и медицинской помощи;

организация в зоне ожидания опроса пассажиров с фиксацией их фамилии, адреса, номера телефона и где их можно будет найти в течение следующих 72 часов.

83. По сигналу «Тревога» АСК с аварийно-спасательными средствами и снаряжением прибывает к месту авиационного события и приступает к выполнению действий по тушению пожара и ликвидации ЧС. Если авиационное событие еще не произошло, АСК с аварийно-спасательными средствами и снаряжением прибывает к месту сбора АСК.

---

35 Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г. регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г. № 16191), от 22. ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20. декабря 2010 г. № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г. № 22723), от 27.12.2012 № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г. № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г. № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г. № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г. № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г. № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г. № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г. № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г. № 52652), от 14 июня 2019 г. № 183 (зарегистрирован Минюстом России 26 июля 2019 г. № 55416), от 22 апреля 2020 г. № 138 (зарегистрирован Минюстом России 26 июня 2020 г. № 58784).

84. По сигналу «Готовность» АСК приводится в состояние готовности к немедленному выезду и выполнению задач по предназначению и по указанию РЛСЧ прибывает к месту сбора АСК с аварийно-спасательными средствами.

85. Время разворачивания аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в любой точке каждой ВПП с обеспечением подачи основных ОТВ с производительностью не менее 50% от минимально требуемой для установленной категории ВПП по УТПЗ не должно превышать 3 минут, а с обеспечением подачи основных ОТВ со 100% суммарной производительностью, - 4 минут.

Время разворачивания аварийно-спасательного подразделения СПАСОП с обеспечением подачи основных ОТВ со 100% суммарной производительностью в любой точке, удаленной от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта, не должно превышать 5 минут.

86. Время прибытия РЛСЧ в любую точку каждой ВПП не должно превышать 5 минут с момента объявления сигнала «Тревога».

Время прибытия РЛСЧ в любую точку, удаленную от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта, не должно превышать 6 минут с момента объявления сигнала «Тревога».

87. Время прибытия расчета здравпункта в любую точку каждой ВПП не должно превышать 6 минут с момента объявления сигнала «Тревога».

Время прибытия расчета здравпункта в любую точку каждой ВПП, удаленную от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта, не должно превышать 8 минут с момента объявления сигнала «Тревога».

88. Время прибытия остальных расчетов АСК в любую точку каждой ВПП, а также в любую точку, удаленную от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта, не должно превышать 10 минут с момента объявления сигнала «Тревога».

89. ПА и другим транспортным средствам, используемым для ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома, при следовании к месту авиационного события должно быть предоставлено преимущество в движении перед всеми другими транспортными средствами на аэродроме.

90. Выезд и следование аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к месту авиационного события, месту сбора АСК, на позиции готовности включает в себя: сбор личного состава аварийно-спасательного подразделения, надевание боевой одежды пожарного и снаряжения, выезд из мест несения дежурства, движение по кратчайшему маршруту, доклад о прибытии в назначенное место.

Следование аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к месту авиационного события по сигналу «Тревога» осуществляется с использованием специальных световых и звуковых сигналов.

Следование аварийно-спасательного подразделения СПАСОП на позиции готовности, на место сбора АСК осуществляется с соблюдением правил движения на аэродроме без использования специальных световых и звуковых сигналов.

Следование аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к месту авиационного события или на позиции готовности, или место сбора АСК может быть приостановлено или отменено только по команде РЛСЧ.

91. В случае вынужденной остановки в пути следования к месту авиационного события (позициям готовности, месту сбора АСК) ПА одного из аварийно-спасательных отрядов аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, в том числе ПА, на котором следует начальник аварийно-спасательного подразделения, остальные ПА с аварийно-спасательными отрядами продолжают движение без остановки к указанному ранее месту (местам).

Старшее должностное лицо СПАСОП на ПА, совершившего вынужденную остановку, сообщает о случившемся начальнику аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и диспетчеру СПАСОП.

При движении по сигналу «Тревога» аварийно-спасательный отряд на ПА, совершивший вынужденную остановку по причинам, не связанным с его неисправностью, таким как дорожно-транспортное происшествие, внезапные препятствия, продолжает движение к месту авиационного события с последующим оформлением событий, ставших причиной вынужденной остановки.

Начальник аварийно-спасательного подразделения должен принять меры по прибытию и/или доставке аварийно-спасательного отряда и аварийно-спасательных средств с ПА, совершившего вынужденную остановку, на место авиационного события.

92. По решению начальника аварийно-спасательного подразделения (РТП) при наличии сведений о возникновении пожара на терпящем (потерпевшем) бедствие ВС, обнаружении признаков пожара при следовании к месту авиационного события, риска возникновения пожара после прибытия на место авиационного события, газодымозащитники должны надеть СИЗОД – дыхательные аппараты со сжатым воздухом (далее – ДАСВ), до начала действий на месте авиационного события. При этом, включение в ДАСВ производится только по команде командира звена ГДЗС.

93. При размещении транспортных средств, задействованных в тушении пожара и ликвидации ЧС, на месте авиационного события должны выполняться следующие требования:

не допускать в период проведения действий по тушению пожара и проведению АСР приближение к месту авиационного события транспортных средств, за исключением транспортных средств СПАСОП, а также других транспортных средств по указанию РЛЧС, на расстояние ближе 100 м к аварийному ВС;

не допускать приближение к месту авиационного события транспортных средств, за исключением транспортных средств СПАСОП, в условиях любого тумана, который не позволяет видеть эвакуируемых людей;

избегать езды по любым обломкам ВС;

не допускать блокирование зоны въезда или выезда, аварийных подъездных дорог, используемых транспортными средствами при тушении пожара и ликвидации ЧС.

94. По прибытии к аварийному ВС начальник аварийно-спасательного подразделения, РЛЧС должны принять меры по установлению связи с экипажем ВС по имеющимся каналам связи или вести связь с экипажем ВС, используя принятые

сигналы руками «земля – ВС», указанные в приложении № 9 к настоящим Правилам.

95. Противопожарное оборудование аварийно-спасательного подразделения СПАСОП по прибытии к аварийному ВС должно быть развернуто для обеспечения возможности его применения, в том числе при отсутствии очевидных признаков пожара.

96. В случае возникновения пожара на месте авиационного события на аэродроме или в районе аэродрома – основная задача аварийно-спасательного подразделения СПАСОП заключается в создании условий для эвакуации пассажиров и экипажа, находящихся на борту ВС, путем локализации пожара.

97. Эвакуация травмированных людей из опасных условий и зон, находящихся под угрозой пожара, должна осуществляться таким образом, чтобы не ухудшать их состояние. Всех эвакуированных людей необходимо направлять в зону сбора.

При спасении людей допускаются все способы выполнения действий по тушению пожара и проведению АСР, в том числе связанные с риском повреждения ВС или аварийно-спасательных средств.

При тушении пожара и проведении АСР следует пользоваться штатными дверями и люками ВС.

Личный состав аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в случаях, когда аварийные трапы и другие штатные средства эвакуации имеются на ВС и используются в момент прибытия аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, не должен вмешиваться в действия экипажа ВС.

Личный состав аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, в случае повреждения штатных средств эвакуации, должен использовать приставные лестницы или трапы.

98. По прибытии на место авиационного события РЛЧС:

устанавливает границы территории, на которой проводятся АСР;

оценивает обстановку, анализирует достаточность сил и средств для ликвидации ЧС и при необходимости принимает решение о вызове дополнительных сил и средств;

устанавливает порядок управления и обеспечивает непосредственное руководство ликвидацией ЧС;

организует на месте авиационного события условия обеспечения жизнедеятельности эвакуируемых людей в зависимости от погодных условий, продолжительности и места тушения пожара и ликвидации ЧС, в том числе места укрытия от неблагоприятных погодных факторов (осадков, ветра, солнца), одеяла, переносные обогревательные системы;

осуществляет расстановку прибывающих сил и средств на месте ЧС;

определяет районы сосредоточения прибывающих дополнительных сил и средств;

определяет маршруты и организует беспрепятственный проезд к месту авиационного события дополнительных сил и средств;

организует ограничение движения транспорта, не задействованного в ликвидации ЧС, на прилегающей к месту авиационного события территории;



устанавливает связь с РТП, старшими расчетов АСК, выполняющими неотложные работы, оперативным штабом и пропускными пунктами;

обеспечивает непрерывное и свободное передвижение к зоне эвакуации с места авиационного события и медицинской эвакуации транспортных средств медицинских организаций, привлекаемых оператором аэродрома к работам по ликвидации медико-санитарных последствий ЧС по планам взаимодействия;

выбирает зону ожидания, заранее установленных Аварийным планом, наиболее подходящую с точки зрения удаленности от места авиационного события и количества эвакуируемых с места авиационного события пассажиров и экипажа;

организует учет пострадавших и не пострадавших.

99. Все расчеты, выполняющие неотложные работы и прибывающие на место авиационного события, должны докладывать РЛЧС о своем прибытии и численности личного состава.

100. По прибытии к месту авиационного события расчетом поддержания порядка проводятся действия по ограничению доступа посторонних лиц к месту авиационного события (оцепление места авиационного события), движения транспорта на прилегающей к нему территории, принимаются меры по обеспечению охраны места авиационного события, общественного порядка и пресечения мародерства (охране личных вещей, снятых с ВС), а также по организации беспрепятственного проезда к месту авиационного события транспортных средств, задействованных в тушении пожара и ликвидации ЧС.

На место авиационного события должен быть разрешен доступ только тех лиц, которые уполномочены выполнять действия по тушению пожара и проведению АСР.

Для предотвращения доступа к месту тушения пожара и проведения АСР посторонних лиц, включая представителей средств массовой информации, расчетом поддержания порядка устанавливаются средства маркировки и ограничения доступа, в том числе ленты, ограждения, знаки, информационные плакаты (таблички).

101. Действия персонала, участвующего в тушении пожара и ликвидации ЧС, должны содержать меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие ВС, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого ВС либо вовлеченных в авиационное событие извне.

Перемещение потерпевшего бедствие ВС, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого ВС, осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации в области гражданской авиации<sup>36</sup>.

102. РЛЧС должны быть предприняты меры по закрытию доступа в зоны местонахождения погибших до прибытия представителей следственных органов и представителей органов по расследованию авиационного события.

103. После эвакуации пострадавших в зону сбора и тушения пожара аварийно-спасательное подразделение СПАСОП осуществляет меры по

---

36 Воздушный кодекс Российской Федерации.

обеспечению безопасности на месте авиационного события, включая предотвращение повторных возгораний, участвует по решению РЛЧС в проведении неотложных работ.

104. Непосредственно перед возвращением в аварийно-спасательную станцию аварийно-спасательными отрядами аварийно-спасательного подразделения СПАСОП проводятся следующие мероприятия:

проверка наличия личного состава аварийно-спасательного подразделения, принимавшего участие в тушении пожара и проведении АСР;

сбор и проверка комплектности закрепленных за аварийно-спасательными отрядами аварийно-спасательных средств, размещение и крепление их на ПА.

О завершении сбора и готовности к следованию в место постоянной дислокации начальники аварийно-спасательных отрядов докладывают начальнику аварийно-спасательного подразделения (РТП) и диспетчеру СПАСОП.

Следование в место постоянной дислокации осуществляется по указанию начальника аварийно-спасательного подразделения (РТП) с выключенными специальными световыми и звуковыми сигналами и с соблюдением правил движения по аэродрому.

105. Восстановление готовности аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР осуществляется непосредственно по прибытии в место постоянной дислокации и не должно превышать 40 минут. Данное мероприятие включает в себя:

- визуальный осмотр начальником аварийно-спасательного подразделения состояния подчиненного личного состава;

- заправку ПА горюче-смазочными материалами и ОТВ;

- замену неисправных аварийно-спасательных средств, а также сушку промокших пожарных рукавов и замену их на сухие;

- техническое обслуживание транспортных средств по возвращении с пожара;

- заправку (замену) воздушных баллонов СИЗОД;

- зарядку (замену) аккумуляторных батарей средств связи и освещения;

- мойку транспортных средств и водопенных коммуникаций ПА.

По завершении указанных мероприятий диспетчеру СПАСОП сообщается информация о готовности аварийно-спасательного подразделения к выполнению задач по предназначению.

## **VII. Требования к действиям СПАСОП при тушении пожара и проведении АСР на ВС, связанных с тушением пожара**

106. Основная задача СПАСОП заключается в локализации пожара с целью создания условий для эвакуации пассажиров и экипажа, находящихся на борту ВС.

107. РТП должен корректировать, при необходимости, маршрут движения ПА и определять подъезд к месту авиационного события для их расстановки. При расстановке ПА на месте авиационного события РТП должен руководствоваться следующим:

приближаться к месту авиационного события, избегая езды по любым обломкам ВС и наблюдая, в том числе, за эвакуацией находящихся на борту пассажиров и экипажа, разбросом обломков, разливом топлива;

в процессе движения и приближения к аварийному ВС на ПА должны быть подготовлены к работе средства подачи ОТВ;

учитывать рельеф местности и уклоны поверхности земли, а также направление ветра перед подъездом к месту авиационного события. Размещать транспортные средства на подъемах и с наветренной стороны, чтобы избежать попадания в разливающеся топливо и газы;

запрещается блокировать зоны въезда и выезда, которые потребуется использовать транспортным средствам при тушении пожара и проведении АСР;

первоначальную расстановку транспортных средств осуществлять так, чтобы обеспечивать защиту пассажиров и экипажа от опасных факторов пожара при их эвакуации из аварийного ВС;

транспортные средства следует располагать таким образом, чтобы можно было изменить их положение в случае повторного возгорания;

расстановку ПА осуществлять так, чтобы при подаче ОТВ из лафетных стволов ПА обеспечивалось покрытие максимальной части фюзеляжа ВС;

ПА следует размещать таким образом, чтобы под воздействием ветра не происходило разрушение пенной струи.

108. При приближении (прибытии) к месту авиационного события РТП:

проводит разведку пожара и оценку обстановки (место и размеры пожара на момент прибытия, расположение основных очагов пожара относительно фюзеляжа, положение и состояние фюзеляжа, наличие в нем разломов, наличие истекающего в очаг авиатоплива, возможные пути распространения пожара и направление ветра, наличие людей в горящем ВС и возможность их немедленной эвакуации);

выбирает направление, на котором использование имеющихся сил и средств на момент принятия решения обеспечивает наиболее эффективные условия для локализации пожара с целью создания условий для эвакуации пассажиров и экипажа, находящихся на борту ВС;

определяет расстановку ПА и ставит задачу личному составу аварийно-спасательного подразделения по тушению пожара путем подачи ОТВ из лафетного(ых) ствола(ов) ПА с максимально возможной производительностью;

сообщает диспетчеру СПАСОП информацию о прибытии к месту авиационного события, обстановке на месте авиационного события и начале тушения пожара;

анализирует информацию, полученную от экипажа ВС, пассажиров и других лиц на месте авиационного события;

уточняет сведения о завершении эвакуации людей из аварийного ВС, а также о возможных местах нахождения в аварийном ВС людей и их состоянии;

сообщает диспетчеру СПАСОП информацию о предпринимаемых мерах, достаточности сил и средств на месте авиационного события, о необходимости вызова дополнительных сил и средств.

109. При определении решающего направления РТП должен руководствоваться следующим:

а) пожаром охвачена большая часть фюзеляжа, на борту ВС имеется реальная угроза жизни пассажирам и экипажу, при этом их самостоятельная эвакуация невозможна. В этом случае силы и средства аварийно-спасательного подразделения направляются на тушение пожара ВС с целью создания условий, терпимых для находящихся внутри людей, а также вскрытия дверей и люков на ВС для эвакуации людей и тушения возможных очагов пожара в салонах и отсеках ВС;

б) пожаром охвачена часть фюзеляжа и часть выходов аварийного ВС, на борту ВС имеется реальная угроза жизни пассажирам и экипажу, при этом идет эвакуация через открытые выходы с использованием штатных средств эвакуации. В этом случае силы и средства направляются на тушение пожара ВС с целью, создания условий, терпимых для находящихся внутри людей, и защиты путей эвакуации, а также вскрытия дверей и люков на ВС для создания дополнительных путей эвакуации людей и тушения возможных очагов пожара в салонах и отсеках ВС;

в) пожаром охвачена часть фюзеляжа, на борту ВС имеется реальная угроза жизни пассажирам и экипажу, при этом идет эвакуация через все открытые выходы с использованием штатных средств эвакуации. В этом случае силы и средства направляются на тушение пожара ВС с целью защиты путей эвакуации и сохранения целостности фюзеляжа ВС;

г) пожаром охвачена часть ВС (в том числе пожар двигателя, пожар шасси), на борту ВС отсутствует реальная угроза жизни пассажирам и экипажу, при этом идет эвакуация через все открытые выходы с использованием штатных средств эвакуации. В этом случае силы и средства направляются на тушение пожара ВС с целью защиты путей эвакуации, предотвращения распространения пожара и ликвидации угрозы взрыва.

110. При ликвидации горения аварийно-спасательным подразделением СПАСОП должны проводиться действия, непосредственно обеспечивающие прекращение горения веществ и материалов при пожаре, в том числе посредством подачи в очаг пожара ОТВ.

Для ограничения развития пожара на ВС и его ликвидации должны проводиться своевременное сосредоточение и ввод в действие требуемого количества сил и средств, а также организация бесперебойной подачи ОТВ.

При пожаре на ВС способами прекращения горения являются охлаждение зоны горения ОТВ или посредством перемешивания горючего, разбавление горючего или окислителя (воздуха) ОТВ, изоляция горючего от зоны горения огнетушащими веществами.

Выбор подаваемого ОТВ определяется физико-химическими свойствами горючего, поставленной задачей, применяемым способом прекращения горения.

Количество и расход (суммарная производительность подачи) подаваемых ОТВ, необходимых для выполнения основной задачи, обуславливаются особенностями развития пожара и организации его тушения, тактическими возможностями аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, тактико-техническими характеристиками используемых техники и оборудования.

При работе с пожарными стволами осуществляется первоочередная подача ОТВ на решающем направлении, обеспечивается подача ОТВ непосредственно в очаг пожара с соблюдением правил охраны труда, осуществляется охлаждение

конструкции ВС с целью сохранения целостности фюзеляжа, создания условий, терпимых для находящихся на борту ВС пассажиров и экипажа, защиты путей эвакуации и ограничения развития горения.

Запрещается прекращать подачу ОТВ и оставлять позицию без соответствующего разрешения РТП.

111. Тушение пожаров на ВС должно проводиться в соответствии с Оперативным планом тушения пожаров на ВС, требования к содержанию которого указаны в приложении № 4 к настоящим Правилам.

Оперативный план должен быть согласован с дополнительными силами, привлекаемыми к тушению пожаров и проведению АСР, и утвержден оператором аэродрома.

112. При тушении пожара на ВС в условиях недостатка основных ОТВ предпринимаются меры по использованию дополнительных ОТВ, организации подачи ОТВ только на решающем направлении, подвозу воды, проведению организованной заправки ПА ОТВ.

113. При тушении пожара на ВС в условиях низких температур воздуха ( $-10^{\circ}\text{C}$  и ниже) должны осуществляться следующие меры:

предотвращение образования наледей на путях эвакуации людей и движения личного состава аварийно-спасательного подразделения;

исключение случаев излишнего пролива ОТВ;

ограничение использования перекрывных стволов и стволов-распылителей;

защита соединительных головок рукавных линий подручными средствами, в том числе снегом;

прокладка сухих резервных рукавных линий;

исключение случаев выключения пожарных насосов ПА.

114. При тушении пожара на ВС в условиях ветра, скорость которого свыше  $10,8\text{ м/с}$ , должны предусматриваться следующие меры:

тушение мощными струями;

создание резерва сил и средств для тушения новых очагов пожара;

наблюдение за развитием пожара с подветренной стороны;

обеспечение возможности маневра (передислокации, отступления) силами и средствами в случае внезапного изменения обстановки, при изменении направления ветра.

115. Пожар на ВС считается локализованным, если одновременно выполнены следующие условия: отсутствует или предотвращена угроза пассажирам и экипажу, предотвращена возможность дальнейшего распространения горения, созданы условия для ликвидации пожара имеющимися силами и средствами.

Открытое горение считается ликвидированным, если одновременно выполнены следующие условия: в очаге (очагах) пожара визуально не наблюдается диффузионный факел пламени, пожар характеризуется догоранием (тлением) горючих материалов.

Пожар на ВС считается ликвидированным, если одновременно выполнены следующие условия: прекращено горение, исключены условия для самопроизвольного возникновения горения.

116. После локализации основного очага пожара и создания условий для эвакуации пассажиров и экипажа, находящихся на борту ВС, аварийно-спасательным подразделением СПАСОП выполняются следующие задачи:

- а) вход звеньев ГДЗС внутрь ВС;
- б) передача на борт ВС противопожарного оборудования, способного тушить или охлаждать материалы отделки и cabinного оборудования, которые могут загореться;
- в) передача на борт ВС осветительного оборудования.

117. Проникновение на борт ВС личным составом аварийно-спасательного подразделения осуществляется:

- а) через открытые выходы ВС после прекращения эвакуации людей;
- б) путем вскрытия закрытых выходов, к которым обеспечен безопасный доступ;
- в) через разломы в фюзеляже ВС;
- г) через проемы, специально проделанные в обшивке фюзеляжа.

Проникновение на борт аварийного ВС, на котором имеются признаки пожара или задымления в салоне или существует риск возникновения пожара внутри фюзеляжа, должно проводиться вместе с подачей ручных пожарных стволов с рукавами, подключенными для немедленной подачи ОТВ.

118. Личный состав аварийно-спасательного подразделения, поднимающийся на борт аварийного ВС при проведении АСР, не зависимо от наличия пожара или задымления, должен иметь пригодные к немедленному использованию СИЗОД и включенное связанное оборудование.

119. Тушение пожара и проведение АСР в СИЗОД осуществляются в соответствии Правилами проведения АСР при тушении пожаров с использованием СИЗОД в непригодной для дыхания среде, утвержденными федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным на решение задач в области защиты населения и территорий от ЧС.

### **VIII. Требования к организации помощи пострадавшим при авиационных событиях**

120. Оператор аэродрома обязан оказать пострадавшим при авиационном событии помощь, которая напрямую связана со спасением жизни и сохранением здоровья людей.

121. Первая помощь пострадавшим оказывается расчетом здравпункта, расчетом организации перевозок и спасателями аварийно-спасательного подразделения СПАСОП. Первая помощь также может оказываться личным составом других расчетов, выполняющих неотложные работы, при наличии у них соответствующей подготовки и (или) навыков.

Первая помощь оказывается в соответствии с законодательством об охране здоровья.

122. Спасатели аварийно-спасательного подразделения СПАСОП оказывают первую помощь пострадавшим по указанию начальника аварийно-спасательного подразделения (РТП). Решение об оказании пострадавшим первой помощи

спасателями аварийно-спасательного подразделения СПАСОП принимается РТП после ликвидации опасных факторов пожара, создающих угрозу жизни и здоровью людей на месте авиационного события, или во время ликвидации этих факторов незадействованными в этом спасателями.

123. Медицинская помощь пострадавшим оказывается:

на месте авиационного события (вне медицинской организации) – расчетом здравпункта и медицинскими организациями, привлекаемыми оператором аэродрома к работам по ликвидации медико-санитарных последствий ЧС по планам взаимодействия;

в транспортном средстве - при медицинской эвакуации пострадавших медицинскими организациями, привлекаемыми оператором аэродрома к работам по ликвидации медико-санитарных последствий ЧС по планам взаимодействия.

124. Решение о вызове сил и средств медицинских организаций, привлекаемых оператором аэродрома к работам по ликвидации медико-санитарных последствий ЧС по планам взаимодействия, принимает РЛЧС на основании сложившейся ситуации и (или) доклада старшего расчета здравпункта.

125. Расчет здравпункта совместно с расчетом организации перевозок на месте авиационного события организуют следующие зоны:

- а) зону сбора;
- б) зону сортировки;
- в) зону оказания помощи;
- г) зону эвакуации с места авиационного события и медицинской эвакуации.

126. В зоне сбора осуществляется сбор пострадавших и их первичная сортировка для выявления наиболее нуждающихся в оказании скорой медицинской помощи в экстренной форме. В этой зоне личный состав аварийно-спасательного подразделения СПАСОП передает пострадавших расчету здравпункта для оказания им помощи. Необходимость создания этой зоны зависит от типа авиационного события, условий вокруг места авиационного события и количества тяжелораненых.

127. В зоне сортировки расчетом здравпункта осуществляется осмотр пострадавших и распределение их на группы, исходя из тяжести поражения (повреждения, состояния) (далее – сортировка). В случае необходимости организуется несколько зон сортировки.

Результаты сортировки фиксируются в карточке идентификации, форма которой указана в приложении № 10 к настоящим Правилам.

Карточки идентификации должны изготавливаться из водоотталкивающего материала.

Карточка идентификации крепится на видное место на пострадавшем. Для заполнения, крепления на пострадавшем карточки идентификации может привлекаться личный состав расчета организации перевозок.

Пострадавшие разделяются на 4 группы:

очередность I: пострадавшие с повреждениями (состояниями) тяжелой степени тяжести, нуждающиеся в скорой медицинской помощи в экстренной форме;

очередность II: пострадавшие с повреждениями (состояниями) средней степени тяжести, не представляющими непосредственной угрозы для жизни, не нуждающиеся в скорой медицинской помощи в экстренной форме;

очередность III: пострадавшие с повреждениями (состояниями) легкой степени тяжести, находящиеся в удовлетворительном состоянии, не нуждающиеся в оказании медицинской помощи в экстренной и неотложной формах, способные к самостоятельному передвижению;

очередность IV: погибшие.

128. Зона оказания помощи должна быть разделена на три подзоны, обозначенные цветовой кодировкой в соответствии с тремя группами пострадавших: очередность I – красный цвет, очередность II – желтый цвет и очередность III – зеленый цвет.

Помощь пострадавшим очередности I оказывается после их доставки в безопасное место или на месте, где обнаружен пострадавший, при отсутствии факторов, угрожающих жизни и здоровью. После оказания первой и/или медицинской помощи пострадавшие очередности I должны размещаться в укрытии для ожидания медицинской эвакуации.

Медицинская помощь пострадавшим очередности II оказывается после стабилизации состояния пострадавших очередности I.

129. РЛЧС в зоне эвакуации с места авиационного события и медицинской эвакуации должно быть обеспечено непрерывное свободное передвижение соответствующих транспортных средств, погрузка, эвакуация с места авиационного события и медицинская эвакуация пострадавших. При наличии нескольких зон сортировки РЛЧС организует связь между ними.

Пострадавшие очередности III эвакуируются с места авиационного события в сопровождении сотрудника (ов), имеющего (их) подготовку и (или) навыки оказания первой помощи в зону ожидания.

Решение об эвакуации с места авиационного события в зону ожидания или медицинской эвакуации пострадавших очередности II принимает старший расчета здравпункта.

130. Зона ожидания должна включать:  
помещение (помещения) для пассажиров;  
помещение для членов экипажа.

Оператор аэродрома обязан оборудовать зону ожидания системами обогрева и охлаждения, электрическим освещением и электропитанием, водоснабжением, телефонами и канализацией.

#### **IX. Требования к оснащению средствами связи и сигнализации, используемыми для целей аварийно-спасательного обеспечения полетов**

131. Оператор аэродрома обеспечивает АСК, подвижный пункт управления, помещение оперативного штаба, РЛЧС средствами двусторонней связи.

Для руководства действиями по тушению пожара и ликвидации ЧС выделяются отдельные командные частоты.

Все переговоры, осуществляемые при проведении действий по тушению пожара и ликвидации ЧС с использованием средств связи, подлежат записи и хранению не менее 60 суток.



132. Оператор аэродрома обеспечивает органы ОВД следующими видами (средствами) связи и аварийного оповещения:

прямым каналом связи (не требующим набора номера или иных действий, кроме поднятия трубки или нажатия кнопки) с пунктом связи СПАСОП;

радиосвязью с ПА, транспортными средствами РЛЧС и расчетов АСК, выполняющих неотложные работы;

основной и дублирующей системами аварийного оповещения;

средством подачи звуковой сигнализации тревоги в здания аварийно-спасательных станций (далее – АСС).

133. Основная и дублирующая системы аварийного оповещения должны обеспечивать:

одновременное оповещение РЛЧС, аварийно-спасательного подразделения и всех расчетов АСК, выполняющих неотложные работы;

подачу речевой информации о ЧС;

возможность подтверждения приема сигналов «Тревога» и «Готовность» РЛЧС, аварийно-спасательным подразделением и всеми расчетами АСК, выполняющими неотложные работы.

134. Для работы оперативного штаба выделяется помещение, которое оснащается средствами связи с:

административными и правоохранительными органами;

уполномоченным органом в области гражданской авиации;

уполномоченным органом по надзору в области гражданской авиации;

дополнительными силами;

пунктом связи СПАСОП;

службами оператора аэродрома;

подвижным пунктом управления;

РЛЧС, РТП.

135. Подвижный пункт управления оснащается средствами связи с:

оперативным штабом;

органом ОВД;

пунктом связи СПАСОП;

аварийно-спасательным подразделением и расчетами АСК, выполняющими неотложные работы;

экипажем ВС.

136. Пункт связи СПАСОП оснащается:

громкоговорящей системой оповещения аварийно-спасательного подразделения;

прямым каналом связи с органом ОВД;

прямым каналом связи с аварийно-спасательным подразделением и оперативным штабом;

прямым каналом связи или радиосвязью с центральным пунктом пожарной связи территориального (местного) пожарно-спасательного гарнизона;

радиосвязью с подвижным пунктом управления и ПА;

средством подачи звуковой сигнализации тревоги в здания АСС;

телефонной связью.

137. АСС оборудуются:

звуковой сигнализацией тревоги, возможность включения которой обеспечивается диспетчерами ОВД, диспетчером СПАСОП, наблюдателем за взлетом и посадкой ВС;

прямым каналом связи между зданиями АСС.

138. Звуковая сигнализация тревоги и последующая речевая информация о ЧС, подаваемая посредством системы аварийного оповещения, должны быть слышны во всех помещениях АСС и на прилегающей территории к АСС.

139. Все средства связи, используемые для АСОП, должны ежедневно проверяться на исправность (работоспособность).

140. РЛЧС в качестве вспомогательного средства для руководства ликвидацией ЧС и ведения связи с членами летного экипажа, пассажирами ВС должен быть обеспечен мегафоном.

#### **Х. Требования к оснащению аэродромными пожарными автомобилями (машинами) и аварийно-спасательным оборудованием, используемым для целей аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов**

141. ПА должны соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации, технического регламента Евразийского экономического союза<sup>37</sup> и в соответствии с технической документацией предназначаться для тушения пожара на ВС.

142. ПА оснащаются аварийно-спасательным оборудованием в соответствии с таблицей 5 приложения № 3 к настоящим Правилам.

143. Количество мест на ПА должно обеспечивать доставку личного состава аварийно-спасательного отряда к месту ЧС.

144. В СПАСОП должен находиться комплект эксплуатационной документации каждого ПА на русском языке, в том числе руководство по эксплуатации и руководство по техническому обслуживанию.

#### **XI. Требования к обеспечению огнетушащими веществами, используемыми для аварийно-спасательного обеспечения полетов воздушных судов**

145. Пенообразователь должен соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации и предназначаться для тушения пожара на ВС в соответствии с технической документацией к нему.

146. Пенообразователь должен храниться в условиях, указанных в эксплуатационной документации завода изготовителя. Емкости для хранения пенообразователя должны быть соответствующим образом закрыты, чтобы не

---

<sup>37</sup> Федеральный закон от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 30 (ч.1), ст. 3579; 2018, № 53 (ч.1), ст. 8464)).

допускать выплёскивания при заправках. Запас пенообразователя должен постоянно пополняться, с учетом его использования, в том числе для проведения учений, тренировок, занятий.

## **ХII. Требования к обеспечению спасателей средствами индивидуальной защиты**

147. Личный состав СПАСОП, участвующий в действиях по тушению пожара и проведению АСР, должен иметь средства индивидуальной защиты пожарных и средства самоспасания пожарных, соответствующие требованиям законодательства Российской Федерации и технического регламента Евразийского экономического союза<sup>37</sup>.

148. Средства индивидуальной защиты пожарных и средства самоспасания пожарных должны использоваться личным составом СПАСОП в течение всего времени тушения пожара и проведения АСР, а также во время учений (тренировок).

149. Средства индивидуальной защиты органов дыхания и зрения пожарных в соответствии с технической документацией должны обеспечивать защиту органов дыхания и зрения при тушении пожара и проведении АСР на ВС.

## **ХIII. Требования к аварийно-спасательным станциям на аэродроме**

150. На аэродроме должна быть АСС, обеспечивающая размещение ПА и других аварийно-спасательных средств СПАСОП, проведение мероприятий по профессиональной подготовке личного состава СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР, а также условий для несения дежурства личным составом аварийно-спасательного подразделений.

151. Если расположение АСС на аэродроме не позволяет обеспечить нормативное время развертывания аварийно-спасательного подразделения, то на аэродроме должна быть предусмотрена вспомогательная АСС.

До введения в эксплуатацию вспомогательной АСС для обеспечения нормативного времени развертывания аварийно-спасательного подразделения оператором аэродрома устанавливаются временный аварийно-спасательный пост, на котором во время полетов ВС осуществляется дежурство ПА с аварийно-спасательным (и) отрядом (ами).

152. АСС имеет прямой, свободный и безопасный выезд ПА из АСС на рабочую площадь аэродрома, соответствующий ширине двух ПА, размещаемых в этой АСС.

153. Перед каждой АСС должно предусматриваться пространство, достаточное для маневрирования ПА и освещаемое в ночное время.

154. Оператор аэродрома обязан проводить очистку от снега, слякоти и льда выездов из АСС на ВПП и на рабочую площадь аэродрома. Очистка указанных выездов должна проводиться одновременно с очисткой ВПП и используемых рулежных дорожек аэродрома.

155. Здание АСС оборудуется системой холодного и горячего водоснабжения, канализацией, отоплением, вентиляцией, системой электроснабжения, линиями связи.

156. В здании АСС на пути движения личного состава аварийно-спасательного подразделения по сигналу тревоги не допускается наличие порогов, а также выступающих частей конструкций и оборудования на высоте до 2,2 м. Ширина коридоров на пути движения личного состава дежурной смены к гаражному боксу должна быть не менее 1,4 м, ширина дверей - не менее 1,2 м. Двери всех помещений открываются по ходу движения личного состава по сигналу тревоги. Пути движения личного состава аварийно-спасательного подразделения по сигналу тревоги не должны пересекать пути движения ПА.

157. В здании АСС предусматриваются:

- гаражный бокс для транспортных средств СПАСОП (далее – бокс);
- помещение для дежурной смены аварийно-спасательного подразделения;
- помещения для хранения и технического обслуживания аварийно-спасательных средств;
- помещение для хранения пенообразователя;
- пункт связи СПАСОП;
- учебный класс;
- спортивная комната;
- помещение для отдыха личного состава дежурной смены аварийно-спасательного подразделения;
- служебные кабинеты должностных лиц СПАСОП;
- санитарно-бытовые помещения (комната приема и приготовления пищи, раздевалка, душевые, туалеты);
- другие необходимые технические и вспомогательные помещения.

158. Гаражный бокс для транспортных средств СПАСОП каждой АСС должен соответствовать размерам размещаемых в нем транспортных средств. Вокруг каждого ПА должно обеспечиваться пространство не менее 1,2 м. Полы в боксе должны выдерживать вес размещаемых транспортных средств. Покрытие пола должно быть устойчивым к воздействию агрессивных сред, в том числе машинного масла, топлива, пенообразователя. Пол бокса должен иметь наклон не менее 1% в сторону ворот, куда по оборудованному перекрестному сливу с решеткой должна стекать вода из боксов и подъездной площадки.

Ворота бокса должны быть не менее чем на 1 м шире и не менее чем на 0,5 м выше размеров транспортных средств, размещаемых в боксе. Ворота бокса должны иметь остекление не менее 30% площади ворот. Ворота бокса должны открываться вручную и автоматически с помощью устройства, соединенного линией дистанционного управления с пунктом связи (открываться диспетчером) или срабатывающие по сигналу тревоги или от датчиков движения. В простенках между воротами по ходу движения на специальных кронштейнах должны устанавливаться зеркала безопасности. Высота зеркала не менее 1,0 м, ширина – не менее 0,4 м, расстояние от пола до нижнего края зеркала не менее 1,8 м. На случай отказа автоматического устройства, открывающего ворота бокса, должна быть предусмотрена возможность открывания ворот вручную. Ворота должны иметь

запоры, а также замыкатели от самопроизвольного закрывания. Конструкция ворот должна исключать возможность сквозного продувания по периметру.

В боксе должно обеспечиваться освещение, обогрев для поддержания температуры не менее 13 °С и электроснабжение м. В боксе должны быть установки, удаляющие в атмосферу выхлопные газы ПА. Все дополнительно подсоединяемые к транспортным средствам устройства должны быть спроектированы таким образом, чтобы имелась возможность их немедленного и безопасного разъединения без задержки выезда транспортных средств в аварийной ситуации.

159. В помещениях для хранения и технического обслуживания аварийно-спасательных средств должны быть обеспечены условия для их хранения и обслуживания.

160. В помещении для хранения пенообразователя должны обеспечиваться условия для хранения нормативного запаса пенообразователя, поддерживаться температура, соответствующая условиям хранения каждого пенообразователя, быть предусмотрены средства для уборки и утилизации пенообразователей в случае их выплескивания или утечки.

161. Минимум на одной АСС должен быть пункт связи СПАСОП.

Если на аэродроме имеется несколько пунктов связи, то пункт связи СПАСОП на основной АСС выбирается в качестве основного (центрального) и координирует работу остальных пунктов.

162. Учебный класс должен быть оснащен столами и стульями для размещения личного состава дежурной смены аварийно-спасательного формирования, а также графическим планом аэродрома, картой района аэродрома, схемой оповещения, различными плакатами и литературой, касающимися тушения пожара и проведения АСР, и другими техническими средствами, необходимыми для теоретической подготовки личного состава СПАСОП.

163. Эксплуатация АСС, введенных в эксплуатацию до вступления в силу настоящих Правил, допускается при обеспечении оператором аэродрома условий для размещения аварийно-спасательных средств СПАСОП, в том числе транспортных средств, несения дежурства личным составом аварийно-спасательного подразделения СПАСОП, проведения мероприятий по профессиональной подготовке личного состава СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР и с соблюдением требований по времени развертывания аварийно-спасательного подразделения.

#### **XIV. Требования к подготовке персонала**

164. Подготовка личного состава СПАСОП, участвующего в действиях по тушению пожара и проведению АСР (далее – личный состав СПАСОП), осуществляется посредством:

- профессионального обучения в соответствии с законодательством об образовании и об аварийно-спасательных службах (формированиях) и статусе спасателей;

- индивидуального обучения по месту работы (далее – индивидуальное обучение);

- текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР.

165. Подготовка личного состава расчетов, выполняющих неотложные работы, осуществляется посредством:

- индивидуального обучения;

- текущей подготовки к выполнению неотложных работ.

166. Профессиональное обучение личного состава СПАСОП, осуществляется по программам:

- профессиональной подготовки спасателей - для лиц, ранее не имевших профессии рабочего или должности служащего;

- переподготовки спасателей - для лиц, уже имеющих иную профессию рабочего или должность служащего;

- повышения квалификации спасателей - для лиц, имеющих профессию спасателя. Повышение квалификации личного состава СПАСОП проводится не реже 1 раза в 3 года.

Профессиональное обучение по программам профессиональной подготовки спасателей завершается итоговой аттестацией в форме квалификационного экзамена.

167. Индивидуальное обучение личного состава СПАСОП осуществляется с целью первоначального обучения лиц, принятых на работу в СПАСОП.

Индивидуальное обучение личного состава СПАСОП на новом месте работы является обязательным не зависимо от предыдущего опыта работы.

168. Индивидуальное обучение по месту работы личного состава СПАСОП осуществляется по планам и программам, утвержденным оператором аэродрома. Требования к содержанию программ индивидуального обучения по месту работы указаны в приложении № 5 к настоящим Правилам.

169. Индивидуальное обучение по месту работы личного состава СПАСОП завершается сдачей итоговых зачетов и выполнения контрольных практических упражнений, в том числе на учебно-тренировочном полигоне, требования к которому указаны в приложении 6 к настоящим Правилам, предусмотренных планами и программами индивидуального обучения.

Требование к наличию на учебно-тренировочном полигоне огневой полосы вступает в силу с 1 января 2025 г.

Результаты итоговых зачетов и выполнения контрольных практических упражнений оформляются протоколом, утвержденным комиссией оператора аэродрома, создаваемой для принятия зачетов.

170. Текущая подготовка личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР осуществляется без отрыва от работы с целью поддержания практических навыков тушения пожара и проведения АСР, физической подготовки и профессионального уровня и квалификации, а также изучения новых типов аварийно-спасательных средств и типов ВС, выполняющих полеты на аэродроме.

171. Текущая подготовка личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР осуществляется по планам и программам, утвержденным оператором аэродрома. Требования к содержанию программ текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР по месту работы указаны в приложении № 5 к настоящим Правилам.

План и программа текущей подготовки должны быть рассчитаны на 12 месяцев.

172. Текущая подготовка личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР завершается сдачей итоговых зачетов и выполнения ежегодных контрольных практических упражнений, в том числе на учебно-тренировочном полигоне, предусмотренных планами и программами текущей подготовки личного состава дежурных смен аварийно-спасательного подразделения СПАСОП к действиям по тушению пожара и проведению АСР.

Результаты итоговых зачетов и выполнения ежегодных контрольных практических упражнений оформляются протоколом, утвержденным комиссией оператора аэродрома, создаваемой для принятия зачетов.

173. Выполнение контрольных практических упражнений, предусмотренных планами и программами индивидуального обучения и текущей подготовки, допускается совмещать с проведением тренировок и учений.

174. Индивидуальное обучение личного состава расчетов, выполняющих неотложные работы, осуществляется с целью обучения вновь принятых работников безопасным методам и приемам выполнения должностных обязанностей в нестандартной ситуации – при авиационном событии или аварийной ситуации.

Индивидуальное обучение проводится в форме изучения и отработки действий, предусмотренных Аварийным планом оператора аэродрома для подразделения, в которое принимается работник.

175. Текущая подготовка к выполнению неотложных работ осуществляется без отрыва от работы с целью поддержания практических навыков и умений, а также изучения новых типов техники и методов выполнения неотложных работ.

## **XV. Требования к проведению учений (тренировок)**

176. Оператор аэродрома обязан проводить учения (тренировки) для практического выполнения мероприятий, предусмотренных Аварийным планом. Учения должны производиться в светлое и в темное время суток, в различных погодных условиях и условиях видимости.

177. Виды и периодичность учений (тренировок):

а) полномасштабные (комплексные) учения – не реже одного раза в год;

б) учения ограниченного масштаба (далее - тренировки) – не реже одного раза в полгода;

в) штабные учения – не реже одного раза в полгода.

По результатам учений (тренировок) должен быть проведен разбор с анализом результатов и составлением отчета в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам.

178. Полномасштабные (комплексные) учения проводятся с участием АСК и всех дополнительных сил и средств. Для имитации реальных условий авиационного события и отработки эвакуации пострадавших из ВС учения проводят на учебном ВС.

179. Тренировки проводятся с участием каждой смены АСК для отработки мероприятий Аварийного плана. Тренировки могут совмещаться с полномасштабными учениями, проводиться в целях обучения с участием вновь принятых на работу или впервые включенных в состав АСК работников, привлекаемых к выполнению неотложных работ, проводиться с использованием нового оборудования или технологий для оценки их эффективности.

180. Оператором аэродрома должен быть утвержден и выполняться ежегодный план тренировок, составленный таким образом, чтобы каждый работник, включенный в состав АСК, принимал участие в тренировках по крайней мере два раза в год. Тренировки также должны проводиться для подтверждения устранения недостатков или нарушений, выявленных в ходе проведения полномасштабных учений по отработке мероприятий Аварийного плана или в ходе мероприятий по контролю и надзору.

181. Штабные учения должны проводиться с целью проверки полноты мероприятий Аварийного плана и определения возможности выполнения мероприятий расчетами, на которых возложены обязанности по проведению неотложных работ. Такие учения должны проводиться для проверки отдельных процедур и для актуализации меняющейся информации, в том числе номеров телефонов, радиочастот, изменений в персональном составе руководства. Штабные учения проводятся в помещении оперативного штаба с участием старших расчетов, выполняющих неотложные работы. На графическом плане аэродрома, карте района аэродрома выбирается возможное место события, и каждый участник штабного учения предлагает действия, которые его расчет будет выполнять в случае авиационного события. В ходе штабных учений подтверждается актуальность мероприятий Аварийного плана или выявляются проблемы оперативного характера, такие, как недостаточное количество оборудования, проблемы взаимодействия или распределения полномочий и ответственности. Штабные учения должны проводиться один раз в полгода, но не совпадать с другими видами учений.

## **XVI. Порядок предоставления информации об уровне требуемой пожарной защиты, обеспечиваемой на аэродроме**

182. Оператор аэродрома для публикации в соответствующих сборниках аэронавигационной информации обязан представлять исходные аэронавигационные данные о СПАСОП в федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий



функции по оказанию государственных услуг в сфере аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, осуществляющий сбор, обработку исходных аэронавигационных данных, исходной аэронавигационной информации, хранение и распространение аэронавигационных данных, аэронавигационной информации для обеспечения полетов ВС (далее - орган аэронавигационной информации)<sup>38</sup>.

183. Исходные аэронавигационные данные о СПАСОП содержат информацию об установленной категории ВПП по УТПЗ, периоде времени, в течение которого она обеспечивается, наличии аварийно-спасательных средств для обеспечения категории ВПП по УТПЗ.

184. Оператор аэродрома обязан уведомить уполномоченный орган в области гражданской авиации о плановом временном изменении категории ВПП по УТПЗ и направить исходные аэронавигационные данные в части обеспечиваемой категории ВПП по УТПЗ в орган аэронавигационной информации, не менее чем за 12 часов до его введения.

185. Оператор аэродрома обязан незамедлительно представить в орган аэронавигационной информации информацию об изменении категории ВПП по УТПЗ, в том числе, при проведении АСР, выходе из строя техники, отсутствии достаточного количества личного состава или огнетушащих веществ.

## **XVII. Проведение аварийно-спасательных работ и неотложных работ при аварийной ситуации, не связанной с воздушным судном**

186. К аварийным ситуациям, не связанным с ВС, относятся:

пожары на территории и на объектах инфраструктуры аэропорта;

аварии на объектах инфраструктуры аэропорта;

акты незаконного вмешательства на ВС и в деятельность гражданской авиации;

стихийные бедствия.

187. Оператором аэродрома для каждой аварийной ситуации, не связанной с ВС, должны быть определены и указаны в организационных документах силы и средства, привлекаемые к ликвидации ЧС, и выполняемые ими мероприятия при аварийном оповещении.

188. Оператор аэродрома должен предпринимать меры по ограничению (запрету) полетов на аэродроме, в соответствии с пунктом 185 настоящих Правил, если тушение пожара, проведение АСР при аварийных ситуациях, не связанных с ВС, привело к невозможности обеспечения готовности АСК к оперативному реагированию, в соответствии с требованиями настоящих Правил, на ЧС, связанные с авиационными событиями.

189. Пожар на территории и на объектах инфраструктуры аэропорта.

К данному виду аварийной ситуации относятся все случаи возгорания и пожаров на территории и на объектах аэропорта, в том числе помещения

---

<sup>38</sup> Порядок разработки и правила предоставления аэронавигационной информации, утвержденные приказом Минтранса России от 31 октября 2014 г. № 305 (зарегистрирован Минюстом России 5 мая 2015 г. № 37119).

аэровокзала, цеха, технические средства и оборудование, административные помещения, за исключением пожаров на ВС.

При возникновении пожара персонал аэропорта, обнаруживший его, обязан сообщить в СПАСОП и руководству оператора аэродрома. Далее действовать согласно объектовой инструкции о мерах пожарной безопасности.

При оповещении о пожаре по указанию начальника аварийно-спасательного подразделения аварийно-спасательный отряд следует к месту пожара для выполнения первоочередных действий по тушению пожаров до прибытия подразделений пожарной охраны территориального (местного) пожарно-спасательного гарнизона.

По прибытии на место пожара, начальник аварийно-спасательного отряда (руководитель тушения пожара) проводит разведку пожара и оценку аварийной ситуации. Аварийно-спасательный отряд приступает к тушению пожара.

По результатам разведки и оценки аварийной ситуации, РТП докладывает диспетчеру СПАСОП о складывающейся обстановке и принимает решение о дальнейших действиях, в том числе определяет необходимость вызова дополнительных аварийно-спасательных отрядов СПАСОП, подразделений пожарной охраны территориального (местного) пожарно-спасательного гарнизона, расчетов АСК, выполняющих неотложные работы и других дополнительных сил и средств.

Взаимодействие СПАСОП с территориальным (местным) пожарно-спасательным гарнизоном осуществляется в соответствии с заранее разработанным планом взаимодействия.

Тушение пожаров на объектах аэропорта и проведение связанных с ним АСР проводится в соответствии с требованиями Боевого устава подразделений пожарной охраны<sup>39</sup> и Карточками на объекты.

190. В целях профилактики пожаров на объектах инфраструктуры оператор аэродрома, в том числе, организует:

соблюдение требований пожарной безопасности в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;

разработку инструкций о мерах пожарной безопасности: общеобъектовой и для отдельных объектов;

установление противопожарного режима;

выявление и устранение причин, порождающих пожары;

обеспечение объектов первичными средствами пожаротушения;

обучение работников аэропорта правилам пожарной безопасности на объектах инфраструктуры аэропорта и действиям в случае возникновения пожара;

патрулирование ПА по стоянкам ВС и перрону аэровокзала.

191. Аварии на объектах инфраструктуры аэропорта.

К данному виду аварийных ситуаций относятся все случаи аварий на опасных производственных объектах инфраструктуры аэропорта, которые представляют угрозу безопасности людей, окружающей среды, пожара (взрыва) или нарушают нормальное функционирование аэропорта.

192. Оператором аэродрома должны быть определены должностные лица, ответственные за ликвидацию последствий аварии на каждом объекте.

193. Привлечение АСК к ликвидации ЧС на территории опасного производственного объекта определяется планом действия по предупреждению и ликвидации ЧС, разработанным организацией, эксплуатирующей опасный производственный объект и согласованным с оператором аэродрома.

### Сокращенные наименования

В настоящих Правилах используются следующие сокращенные наименования:

**Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов на аэродромах гражданской авиации (АСОП)** – это деятельность в области гражданской авиации, осуществляемая оператором аэродрома гражданской авиации, направленная на поддержание постоянной готовности аварийно-спасательных сил и средств к выполнению немедленных и эффективных аварийно-спасательных работ, и неотложных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на аэродроме и в районе аэродрома.

**Время развертывания аэродромного пожарного автомобиля с аварийно-спасательным отрядом** – период времени от момента объявления сигнала «Тревога» аварийно-спасательному отряду до момента прибытия аэродромного пожарного автомобиля с аварийно-спасательным отрядом на место ЧС, указанное при аварийном оповещении, и устойчивой подачи основных огнетушащих веществ из лафетного ствола аэродромного пожарного автомобиля.

**Время развертывания аварийно-спасательного подразделения** – это период времени от момента получения сигнала «Тревога» аварийно-спасательным подразделением до момента прибытия аэродромного (ых) пожарного (ых) автомобиля (ей) с аварийно-спасательным отрядом (ами) на место ЧС, указанное при аварийном оповещении, и устойчивой подачи основных огнетушащих веществ с нормативной (суммарной) производительностью из лафетного (ых) ствола (ов) аэродромного (ых) пожарного (ых) автомобиля (ей).

**Время прибытия расчета, входящего в состав АСК для выполнения неотложных работ** – период времени от момента получения сигнала «Тревога» расчетом, входящим в состав АСК для выполнения неотложных работ, до момента прибытия расчета в полном составе с аварийно-спасательными средствами и занятия исходной позиции на месте ЧС, указанном при аварийном оповещении.

**Время прибытия руководителя ликвидации чрезвычайной ситуации** - период времени от момента получения сигнала «Тревога» руководителем ликвидации чрезвычайной ситуации до момента прибытия его на место чрезвычайной ситуации, указанное при аварийном оповещении.

**Дополнительные огнетушащие вещества** – газовые огнетушащие вещества на основе диоксида углерода.

**Зона ожидания** – помещение для размещения пассажиров и членов экипажа, эвакуируемых с места авиационного события.

**Зона оказания помощи** – зона, организуемая в непосредственной близости от зоны сортировки, для оказания первой и медицинской помощи.

**Зона сбора** – зона, находящаяся на безопасном расстоянии от места авиационного события (за пределами зоны ЧС), где осуществляется сбор пострадавших и их первичная сортировка.

**Зона сортировки** – зона, организуемая на минимально возможном расстоянии от места авиационного события, но не менее 90 м, с наветренной стороны от места авиационного события для сортировки пострадавших.

**Зона сосредоточения** – зона (место) в аэропорту, установленная Аварийным планом, где располагаются прибывающие силы и средства единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС и (или) других организаций, аварийно-спасательных служб (формирований), привлекаемые к тушению пожара и ликвидации ЧС в соответствии с планами взаимодействия (соглашениями, договорами), до принятия решения об их дальнейшем следовании к месту авиационного события.

**Зона эвакуации с места авиационного события и медицинской эвакуации** – зона, организуемая на месте авиационного события между зоной оказания помощи и подъездной дорогой для учета (регистрации) и последующей эвакуации с места авиационного события и медицинской эвакуации пассажиров и членов экипажа, оставшихся в живых.

**Место сбора аварийно-спасательной команды** – это заранее определенное в Аварийном плане место сосредоточения аварийно-спасательной команды с аварийно-спасательными средствами для ожидания аварийной (вынужденной) посадки воздушного судна.

**Основные огнетушащие вещества** – вода, пенообразователь и образующая на их основе пена.

**План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и в районе аэродрома (Аварийный план)** – это документ, утвержденный оператором аэродрома, предусматривающий координацию действий, предпринимаемых службами оператора аэродрома и организациями, привлекаемыми к проведению аварийно-спасательных работ и неотложных работ при ликвидации чрезвычайных ситуаций на основании планов взаимодействия или договоров, при возникновении чрезвычайных ситуаций на аэродроме или в районе аэродрома.

**Позиция готовности** – место сосредоточения аэродромных пожарных автомобилей с аварийно-спасательными отрядами для ожидания аварийной (вынужденной) посадки воздушного судна, выбираемое вблизи точки касания воздушного судна на ВПП с возможностью движения аэродромного пожарного автомобиля за воздушным судном, после его приземления. Позиции готовности выбираются заранее и указываются на графическом плане аэродрома. Руководителем ликвидации ЧС могут быть определены иные позиции готовности, исходя из характера аварийной ситуации и с учетом предотвращения возможного столкновения с воздушным судном,

совершающим аварийную (вынужденную) посадку, в случае его выкатывании за пределы ВПП.

**Пункт связи СПАСОП** – специально оборудованное помещение диспетчера службы противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов для приема, обработки и передачи сигналов оповещения.

**Район аэродрома гражданской авиации** – это часть приаэродромной территории, на которой аварийно-спасательные работы и неотложных работы проводятся аварийно-спасательной командой оператора аэродрома. Границы района аэродрома по аварийно-спасательному обеспечению полетов устанавливаются оператором аэродрома по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации на расстоянии до 8 км от контрольной точки аэропорта в зависимости от наличия искусственных и естественных препятствий, а также средств их преодоления.

**Чрезвычайная ситуация на аэродроме и в районе аэродрома** – это обстановка на аэродроме или в районе аэродрома, сложившаяся в результате авиационного события с воздушным судном или аварийной ситуации, не связанной с воздушным судном, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

**Эвакуация с места авиационного события** – это транспортировка с места авиационного события в зону ожидания не пострадавших, пострадавших с повреждениями (состояниями) легкой степени тяжести, находящихся в удовлетворительном состоянии, не нуждающихся в оказании медицинской помощи в экстренной и неотложной формах, а также по указанию старшего расчета здравпункта пострадавших с повреждениями (состояниями) средней тяжести, не нуждающихся в оказании в скорой медицинской помощи в экстренной форме.

### **Требования к содержанию Аварийного плана**

1. Планирование мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме гражданской авиации представляет собой процесс подготовки оператора аэродрома к действиям на случай возникновения ЧС на территории аэродрома или в районе аэродрома. Целью планирования мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме является сведение к минимуму последствий ЧС, прежде всего с целью спасения жизни людей и обеспечения полетов воздушных судов. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (Аварийный план) определяет порядок действий аварийно-спасательных сил оператора аэродрома и дополнительных сил и средств.

2. Все мероприятия, предусмотренные Аварийным планом, должны содержать инструкции для АСК оператора аэродрома дополнительных сил и средств.

3. Аварийный план согласовывается всеми службами оператора аэродрома и организациями, личный состав которых входит в АСК, дополнительными силами, а также уполномоченным органом в области гражданской авиации, и утверждается руководителем оператора аэродрома.

Согласование Аварийного плана уполномоченным органом в области гражданской авиации осуществляется на соответствие его требованиям настоящего Приложения. Срок рассмотрения уполномоченным органом в области гражданской авиации Аварийного плана не может превышать 30 календарных дней со дня представления Аварийного плана в уполномоченный орган в области гражданской авиации.

4. Все службы оператора аэродрома и организации, личный состав которых входит в АСК, дополнительные силы должны иметь копию Аварийного плана.

5. Все мероприятия, предусмотренные Аварийным планом, при их разработке и изменении должны быть проверены до их утверждения оператором аэродрома путем проведения учений (тренировок) со всеми задействованными аварийно-спасательными силами в условиях, приближенных к реальным. Утвержденные мероприятия должны проверяться на предмет их эффективности в ходе учений (тренировок).

6. Проверка эффективности мероприятий Аварийного плана по каждому типу аварийной ситуации, связанной с ВС, осуществляется в ходе полномасштабных (комплексных) учений.

7. Все мероприятия, предусмотренные Аварийным планом, должны быть разработаны таким образом, чтобы их можно было выполнить в светлое и в темное время суток в любых погодных условиях.

8. План мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме (Аварийный план) содержит:

## Раздел 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

1.1. Назначение и область применения Аварийного плана оператора аэродрома.

1.2. Перечень нормативных правовых актов и методических документов, используемых при разработке Аварийного плана.

1.3. Краткое (аннотационное) описание структуры и содержания Аварийного плана оператора аэродрома.

1.4. Порядок разработки (составления) Аварийного плана оператора аэродрома.

Определяется степень участия служб (подразделений) оператора аэродрома в составлении плана.

1.5. Порядок введения в действие Аварийного плана.

1.6. Порядок подготовки, введения в действие, регистрации и рассылки поправок к Аварийному плану. Порядок периодической проверки соответствия Аварийного плана предъявляемым требованиям и проверки эффективности и возможности выполнения мероприятий, предусмотренных Аварийным планом.

1.7. Хранение и ведение контрольного экземпляра.

## Раздел 2. ОРГАНИЗАЦИЯ АСОП НА АЭРОДРОМЕ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА.

2.1. Характеристики аэродрома и района аэродрома.

Должна содержаться информация о:

характеристиках всех ВПП (длина, ширина, класс, посадочные курсы);

типах ВС, к эксплуатации которых пригоден аэродром;

категории каждой ВПП по УТПЗ.

районе аэродрома по АСОП;

системе противопожарного водоснабжения на аэродроме и в районе аэродрома по АСОП.

месте сбора АСК;

позициях готовности;

зонах ожидания;

зонах сосредоточения;

месте (помещении) для работы оперативного штаба;

месте для временного размещения тел погибших.

2.2. Аварийно-спасательные силы и средства, находящиеся в постоянной готовности к действиям по тушению пожара и ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома.

2.2.1. Структура АСК оператора аэродрома.

Должна содержаться информация об:

организационной структуре АСК;

минимальной численности дежурной смены АСК;

численности аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и каждого расчета, выполняющего неотложные работы;

организации дежурства аварийно-спасательных сил и средств;



основных задачах АСК, РЛЧС, аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и расчетов, выполняющих неотложные работы;

мероприятиях, выполняемых в режиме повседневной деятельности и направленных на поддержание постоянной готовности АСК к действиям по тушению пожара и ликвидации ЧС, в том числе в части проведения профессиональной подготовки личного состава АСК.

#### 2.2.2. Оснащение АСК оператора аэродрома.

Должна содержаться информация об аварийно-спасательных средствах и оснащении аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и каждого расчета АСК, привлекаемых для проведения неотложных работ.

#### 2.2.3. Управление, связь и оповещение.

##### 2.2.3.1 Управление.

Должна содержаться информация о:

должностном лице оператора аэродрома, ответственном за организацию АСОП и осуществляющем общее руководство ликвидацией ЧС;

должностных лицах, входящих в состав, оперативного штаба, руководителе штаба и его заместителе;

должностном лице, являющемся РЛЧС;

должностном лице, осуществляющем руководство тушением пожара;

должностных лицах, ответственных за взаимодействие с эксплуатантами ВС, общественностью, гражданами и СМИ;

должностных лицах, ответственных за работу с пассажирами в зоне ожидания; обязанностях, полномочиях и ответственности вышеуказанных лиц в случае возникновения аварийной ситуации.

месте (помещении) для работы оперативного штаба;

транспортном средстве повышенной проходимости, выделяемом в качестве подвижного пункта управления для РЛЧС.

##### 2.2.3.2. Связь и оповещение.

Должна содержаться информация о:

должностных лицах, имеющих право объявлять АСК сигналы «Тревога» и «Готовность», а также лицах, имеющих право объявлять тревогу аварийно-спасательному подразделению СПАСОП;

должностных лицах, осуществляющих информирование и оповещение административных и правоохранительных органов, уполномоченного органа в области гражданской авиации, уполномоченного органа по надзору в области гражданской авиации, дополнительных сил и средств, эксплуатанта ВС.

общей схеме оповещения и связи при ЧС;

типовых сообщениях при аварийном оповещении.

В схеме должны быть определены все имеющиеся каналы аварийного оповещения, связи и информирования, связывающие соответствующим образом:

экипаж аварийного ВС;

органы ОВД;

РЛЧС;

аварийно-спасательное подразделение СПАСОП;

расчеты, выполняющие неотложные работы;  
 пункт связи СПАСОП;  
 руководство оператора аэродрома;  
 представителей эксплуатанта ВС;  
 административные и правоохранительные органы;  
 уполномоченный орган в области гражданской авиации;  
 уполномоченный орган по надзору в области гражданской авиации;  
 дополнительные силы и средства.

На схеме должны быть обозначены виды связи и, по возможности, тип используемой аппаратуры, очередность оповещения.

Аварийный план может содержать схемы оповещения для каждого типа аварийных ситуаций.

#### 2.2.4. Время разворачивания (прибытия) АСК.

Должна содержаться информация об оперативно-тактических возможностях АСК в табличной форме:

времени разворачивания ПА в самых удаленных точках каждой ВПП и районах, удаленных от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта;

времени разворачивания аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в самых удаленных точках каждой ВПП и районах, удаленных от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта;

времени прибытия РЛЧС и каждого расчета, входящего в состав АСК для выполнения неотложных работ, в самых удаленных точках ВПП, а также в районах, удаленных от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта.

В данном пункте должна содержаться (при наличии) информация о введенных мерах для обеспечения нормативного времени разворачивания аварийно-спасательного подразделения, времени прибытия РЛЧС, расчетов, входящих в состав АСК для выполнения неотложных работ.

#### 2.3. Дополнительные силы и средства.

Должна содержаться информация о:

перечне всех дополнительных сил и средств, их составе, основных задачах и порядке их привлечения;

порядке взаимодействия с эксплуатантами ВС, базирующимися на аэродроме.

### Раздел 3. ТУШЕНИЕ ПОЖАРА И ЛИКВИДАЦИЯ ЧС НА АЭРОДРОМЕ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА.

#### 3.1. Виды аварийных ситуаций.

Должна содержаться информация о: перечне возможных видов аварийных ситуаций на аэродроме и в районе аэродрома:

A1 - внезапное авиационное событие на аэродроме. Код при аварийном оповещении «КРАСНЫЙ».

К данному виду относятся авиационные события с ВС при наличии (предположении наличия) угрозы для жизни и здоровья пассажиров и экипажа. Наличие (предположение наличия) угрозы для жизни и здоровья пассажиров и

экипажа определяет руководитель полетов на основании сложившейся ситуации и (или) доклада командира ВС.

А2 - авиационное событие в районе аэродрома. Код при аварийном оповещении «ЖЕЛТЫЙ»;

А3 - авиационное событие в полете (аварийная (вынужденная) посадка ВС). Код при аварийном оповещении «СИНИЙ»;

А4 - авиационное событие на земле. Код при аварийном оповещении «ЗЕЛЕНый».

К данному виду относятся авиационные события с ВС на аэродроме при наличии (предположении наличия) угрозы для жизни и здоровья пассажиров и экипажа. Наличие (предположение наличия) угрозы для жизни и здоровья пассажиров и экипажа определяет руководитель полетов на основании сложившейся ситуации и (или) доклада командира ВС. При отсутствии возможности однозначной оценки наличия или отсутствия угрозы для жизни и здоровья пассажиров и экипажа объявляется код «КРАСНЫЙ».

А5 - пожары на территории и объектах инфраструктуры аэропорта. Код при аварийном оповещении «ПОЖАР»;

А6 - аварии на объектах инфраструктуры аэропорта. Код при аварийном оповещении «АВАРИЯ»;

А7 - акты незаконного вмешательства на ВС и в деятельность гражданской авиации. Коды при аварийном оповещении «НАБАТ», «ДИВЕРСИЯ»;

А8 - стихийные бедствия. Код при аварийном оповещении «СТИХИЯ».

Для каждой аварийной ситуации А1-А5 должна содержаться информация об: аварийном оповещении, включая оповещение дополнительных сил и средств; организации сбора и выезда личного состава АСК к месту ЧС или в установленное место сбора АСК (на позиции готовности для аварийно-спасательного подразделения СПАСОП);

основных процедурах ликвидации ЧС;

мероприятиях, выполняемых по завершении тушения пожара и ликвидации ЧС.

Для каждой аварийной ситуации А6-А8 должна содержаться информация об организационных документах оператора аэродрома, в которых определены силы и средства, привлекаемые к ликвидации ЧС и порядок их действий при аварийном оповещении.

## 3.2. ОСНОВНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ЛИКВИДАЦИИ ЧС НА АЭРОДРОМЕ И В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА.

3.3.1. В данном пункте должна содержаться информация о перечне основных процедур, выполняемых АСК и дополнительными силами и средствами.

Используется следующая классификация таких процедур:

ПРОЦЕДУРА 1. Тушение пожара на ВС;

ПРОЦЕДУРА 2. Спасание (эвакуация из ВС) пассажиров и членов экипажа: при пожаре на ВС;

при отсутствии пожара на ВС;

ПРОЦЕДУРА 3 Покрытие ВПП пеной при аварийной (вынужденной) посадке ВС;

ПРОЦЕДУРА 4. Оцепление и контроль доступа в зону ЧС;

ПРОЦЕДУРА 5. Обслуживание пассажиров и членов экипажа ВС, потерпевшего бедствие:

пострадавших;

не пострадавших;

ПРОЦЕДУРА 6. Подъезд и сопровождение дополнительных сил и средств на место ЧС;

ПРОЦЕДУРА 7 Эвакуация с места авиационного события и медицинская эвакуация пассажиров и членов экипажа;

ПРОЦЕДУРА 8 Ограничение (запрет) полетов на аэродроме;

ПРОЦЕДУРА 9 Опасный груз;

ПРОЦЕДУРА 10 Обслуживание встречающих (провожающих).

ПРОЦЕДУРА 11 Организация работы информационного центра аэропорта при аварийных ситуациях.

ПРОЦЕДУРА 12 Организация работы пресс-центра при аварийных ситуациях.

ПРОЦЕДУРА 13 Выгрузка ВС;

ПРОЦЕДУРА 14 Эвакуация, удаление, перемещение ВС с рабочей площади аэродрома;

ПРОЦЕДУРА 15 Обработка погибших;

ПРОЦЕДУРА 16 Ликвидация пожара на объектах инфраструктуры аэропорта.

Для каждой процедуры описываются конкретные действия аварийно-спасательных сил и средств.

#### Раздел 4. ПРИЛОЖЕНИЯ.

1. Организационная структура АСК.

2. Графический план аэродрома с координатной сеткой

3. Карта района аэродрома с координатной сеткой.

4. Табель оснащения АСК.

Составляется в форме таблицы, в которой указываются:

РЛЧС, аварийно-спасательное подразделение СПАСОП и наименование расчетов, выполняющих неотложные работы;

минимальный перечень транспортных средств, оборудования и техники, находящихся на вооружении для выполнения задач по назначению, с указанием типа и марки;

основное место базирования (нахождения) техники, оборудования и снаряжения;

должностное лицо, ответственное за техническое состояние и готовность технических средств, выделяемых для оснащения аварийно-спасательного подразделения СПАСОП и каждого расчета, выполняющего неотложные работы.

5. План подачи автотранспорта для каждого расчета, выполняющего неотложные работы.

6. Схема аварийного оповещения и список телефонов оповещения.

7. Планы взаимодействия (соглашения, договоры) с дополнительными силами и средствами.

8. Инструкция по организации радиосвязи при тушении пожара и ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома.

9. Меры безопасности при тушении пожара и ликвидации ЧС на аэродроме и в районе аэродрома

10. Типовые схемы расстановки сил и средств на месте ЧС.

Приложение № 3  
к Правилам, утвержденным  
приказом Минтранса России  
от 26 ноября 2020 г. № 517  
(пп. 20, 23, 24, 26, 57, 142)

Таблица 1

Минимальные значения количества ПА, основных и дополнительных ОТВ,  
вывозимого дежурными ПА, суммарной производительности подачи основных ОТВ  
лафетными стволами, необходимых для обеспечения установленной категории ВПП  
по УТПЗ

Категория ВПП по УТПЗ	Количество ПА, шт.	Суммарное количество основных ОТВ, вывозимых на дежурных ПА		Суммарная производительность подачи основных ОТВ, л/с	Суммарное количество вывозимых дополнительных ОТВ на ПА, кг
		Количество воды, л	Количество пенообразователя, л		
1	1	730	70	6	25
2	1	1580	120	15	25
3	1	2420	180	20	40
4	1	7500	500	60	60
5	2	11240	760	80	80
6	3	14230	970	100	120
7	3	22500	1500	135	120
8	4	30450	2050	180	160
9	5	38440	2560	225	200
10	5	45500	3000	260	200

Таблица 2

Размеры (минимальные) пенных полос

Размеры пенной полосы	Тип самолета			
	2-х моторные винтовые	2-3 моторные с газотурбинным двигателем	4-х моторные винтовые	4-х моторные с газотурбинным двигателем
Толщина, см	5	5	5	5
Длина, м	600	750	750	900
Ширина, м	12	12	24	24

Таблица 3

Минимальный состав основных расчетов, выполняющих на аэродроме и в районе аэродрома неотложные работы, в зависимости от установленной категории ВПП по УТПЗ

Расчеты, выполняющие неотложные работы	Категория ВПП по УТПЗ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Расчет здравпункта	1	1	2	3	3	4	4	5	5	6
Расчет организации перевозок	1	1	2	3	4	6	6	8	10	12
Расчет поддержания порядка	1	1	2	3	3	4	4	5	5	6

Таблица 4

Минимальная численность дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП в зависимости от установленной категории ВПП по УТПЗ

Категория ВПП по УТПЗ	Минимальная численность дежурной смены аварийно-спасательного подразделения СПАСОП
1	4
2	4
3	4
4	4
5	8
6	12
7	12
8	16
9	20
10	20

**Минимальный перечень пожарно-технического вооружения и аварийно-спасательного оборудования аэродромного пожарного автомобиля**

<b>Наименование пожарно-технического вооружения и спасательного оборудования</b>	<b>Количество изделий</b>
<b>1. Средства индивидуальной защиты:</b>	
аппарат дыхательный со сжатым воздухом и спасательным устройством (баллоны в защитных чехлах), шт.	1 на каждого газодымозащитника и 1 резервный
баллон резервный (в защитном чехле), шт.	для замены на каждом аппарате дыхательного со сжатым воздухом
диэлектрический комплект, к-т	1
костюм теплоотражательный, к-т	3
самоспасатель изолирующий со сжатым воздухом, шт.	3
<b>2. Средства связи:</b>	
специальное громкоговорящее устройство СГУ, шт.	1
мобильная радиостанция, шт.	1
носимая радиостанция, шт.	2
<b>3. Вооружение для тушения пожара:</b>	
водосборник ВС 125, шт.	1
генератор пены средней кратности, шт.	4
гребенка с генераторами пены средней кратности, шт.	1
<b>головки соединительные, шт.:</b>	
ГП 70 x 50	2
ГП 80 x 50	3
ГП 80 x 70	3
задержка рукавная, шт.	4
зажим 80, шт.	4
ключ 80, шт.	2
ключ 150, шт.	2



колонка КП, шт.	1
инструмент колонщика, к-т	1
крюк для открывания крышки гидранта, шт.	1
мостик рукавный из полимерных материалов, шт.	2
огнетушитель закачной ОП-8, шт.	2
огнетушитель ОУ-5, шт.	1
разветвление РТ 70, шт.	2
разветвление РТ 80, шт.	2
<b>рукав напорный с соединительной арматурой, шт.:</b>	
DN 50 (51), длиной не менее 20 м	6
DN 65 (66), длиной не менее 20 м	4
DN 80 (77), длиной не менее 4 м	2
DN 80, длиной не менее 20 м	2
рукав КЩ-1-32-3 длиной не менее 4 м, шт.	1
рукав всасывающий В-1-125 длиной не менее 4 м, шт.	2
рукав напорно-всасывающий В-2-75-10 длиной не менее 4 м, шт.	2
сетка СВ 125 с поплавком и с канатом капроновым диаметром не менее 11 мм и длиной не менее 12 м, шт.	1
<b>стволы ручные комбинированные универсальные с регулируемым расходом воды не менее 2 л/с, шт.:</b>	
Dy 50	2
Dy 70	2
ствол-лом (ствол-пробойник), шт.	2
установка газового тушения CO <sup>2</sup> , шт.	1
<b>4. Спасательное оборудование:</b>	
веревка пожарная спасательная ВПС-30, длиной не менее 30 м, в чехле, шт.	1
лестница Л-ЗК, шт.	1
лестница ЛП, шт.	1
<b>5. Аварийно-спасательный инструмент:</b>	
<b>ручной немеханизированный инструмент:</b>	

многофункциональный инструмент для силового проникновения (типа «halligan bar», «biel tool» или аналог) с режущим наконечником, шт.	1
багор цельнометаллический БПМ, шт.	1
крюк КП, шт.	1
кувалда кузнечная массой 5 кг, шт.	1
лом легкий ЛПЛ, шт.	1
лом тяжелый ЛПТ, шт.	1
лом универсальный ЛПУ, шт.	1
лопата штыковая, шт.	1
нож (резак) для ремней безопасности, шт.	3
ножовка столярная, шт.	1
топор плотницкий, шт.	1
<b>ручной механизированный инструмент:</b>	
домкрат гидравлический, шт.	1
<b>комплект гидравлического аварийно-спасательного инструмента с приводом, шт.:</b>	1
расширитель-ножницы гидравлические, шт.	1
кусачки гидравлические, шт.	1
дисковый резак с приводом от ДВС, шт.	1
<b>6. Электросиловое оборудование:</b>	
фонарь электрический, аккумуляторный, групповой типа ФОС-3 или аналог, шт.	1
<b>7. Санитарное оборудование:</b>	
укладка для оказания первой помощи, шт.	1
аптечка для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (автомобильная) <sup>40</sup> , шт.	1
защитная накидка-носилки, шт.	1
одеяло из огнестойкого полотна, шт.	1
<b>8. Прочее оборудование и комплектация:</b>	

<sup>40</sup> Требования к комплектации медицинскими изделиями аптечки для оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях (автомобильной), утвержденные приказом Минздрава России от 08.10.2020 № 1080н.

буксирный трос, шт.	1
знак аварийной остановки, шт.	1
инструмент и принадлежности согласно ведомости изготовителя шасси, шт.	1
канистра для воды емкостью 5 л, шт.	1
канистра для топлива емкостью 10 л, шт.	1
колодка противооткатная, шт.	2
конус оградительный, шт.	4
набор гаечных ключей, к-т	1
сумка для документов, шт.	1
опись ПТВ, шт.	1
<b>9. Рабочая документация:</b>	
графический план аэродрома	1
карта района аэродрома	1

## **Требования к содержанию Оперативного плана по тушению пожаров на ВС**

1. Оперативный план по тушению пожаров на ВС (далее – Оперативный план) определяет порядок действий личного состава СПАСОП, дополнительных сил и средств при тушении пожаров на ВС.

2. Оперативный план содержит:

Раздел 1. Общие положения:

1.1. Назначение и область применения Оперативного плана.

1.2. Перечень основных нормативных правовых актов и методических документов, используемых при разработке Оперативного плана.

1.3. Краткое (аннотационное) описание структуры и содержания Оперативного плана.

1.4. Порядок разработки (составления), введения в действие и внесения изменений в Оперативный план.

Раздел 2. Организация действий по тушению пожара и проведению АСР.

2.1. Характеристики аэродрома и района аэродрома.

Должна содержаться информация о:

характеристиках всех ВПП (длина, ширина, посадочные курсы);

типах ВС, совершающих посадки на каждой ВПП;

категории каждой ВПП по уровню требуемой пожарной защиты.

районе аэродрома;

системах противопожарного водоснабжения на аэродроме и в районе аэродрома;

аварийно-спасательной (ых) станции (ях).

2.2. Аварийно-спасательные силы и средства, находящиеся в постоянной готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР на ВС.

2.2.1. Аварийно-спасательное формирование.

Должна содержаться информация об:

организационной структуре и штатной численности аварийно-спасательного подразделения СПАСОП;

организации дежурства аварийно-спасательного подразделения СПАСОП;

основных задачах аварийно-спасательного подразделения СПАСОП;

мероприятиях, выполняемых в режиме повседневной деятельности и направленных на поддержание постоянной готовности к действиям по тушению пожара и проведению АСР на ВС.

2.2.2. Оснащение аварийно-спасательного формирования.

Должна содержаться информация о ПА, стоящих на вооружении СПАСОП, в табличном виде:

№ п/п	Модель и марка ПА	Государственный регистрационный знак	Год выпуска	Количество вывозимого ОТВ			Дополнительные, л	Численность аварийно-спасательного отряда, человек
				Основные ОТВ				
				Вода, л	ПО, л	Производительность подачи лафетным стволом, л/с		

Должна содержаться информация о комплектации ПА аварийно-спасательными средствами, типе используемого ПО, количестве резерва ПО и месте его хранения, резервных аварийно-спасательных средствах.

2.2.3. Должна содержаться информация о:

введенных мерах для обеспечения нормативного время развертывания аварийно-спасательного подразделения (при наличии);

времени развертывания ПА в дальних точках каждой ВПП и в районах, удаленных от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта в табличном виде:

Марка и модель ПА	Место дислокации	Время развертывания ПА, с			
		ИВПП			
		МКпос. = ___°		МКпос. = ___°	
		в дальней точке ВПП (расстояние по маршруту - ___м)	на удалении до 1000 м от торца (расстояние по маршруту - ___м)	в дальней точке ВПП (расстояние по маршруту - ___м)	на удалении до 1000 м от торца (расстояние по маршруту - ___м)

времени развертывания аварийно-спасательного подразделения в дальних точках каждой ВПП и в районах, удаленных от торцов каждой ВПП до 1000 м по курсу взлета (посадки) внутри контролируемой зоны аэропорта в табличном виде:



#### 2.4. Связь и оповещение.

Должна содержаться информация, в том числе, об оповещении СПАСОП об авиационном событии, процедуре вызова дополнительных сил и средств, средствах связи при тушении пожара и проведении АСР.

#### Раздел 3. Тушение пожара и проведение АСР на ВС.

##### 3.1. Покрытие ВПП пеной.

Должна содержаться информация о:

средствах, используемых для покрытия ВПП пеной;

типах пенных полос в зависимости от типа ВС и характера аварийной (вынужденной) посадки;

порядке действий аварийно-спасательного подразделения СПАСОП по покрытию ВПП пеной;

временных нормах выполнения работ по покрытию полосы пеной;

мерах безопасности.

3.2. Обеспечение пожарной безопасности при заправке, дозаправке ВС, сливе топлива во время нахождения на борту пассажиров, а также при их посадке или высадке.

3.3. Общий порядок действий при тушении пожаров на ВС.

3.4. Тушение пожара органов приземления ВС.

3.5. Тушение пожара силовой установки ВС.

3.6. Тушение пожара внутри фюзеляжа ВС.

3.7. Тушение пожара разлитого авиатоплива под фюзеляжем ВС.

3.8. Спасание пассажиров и экипажа, находящихся в горящем ВС.

#### Раздел 4. Приложения.

Применение схемы расстановки ПА и других средств пожаротушения при тушении пожара на ВС (разлитого авиатоплива, двигателей, внутри фюзеляжа).

Оперативные карточки ВС, выполняющих полеты на аэродроме.

**Требования к содержанию программ индивидуального обучения по месту работы и текущей подготовки персонала службы противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов**

Программа индивидуального обучения по месту работы и текущей подготовки персонала СПАСОП должна включать следующие темы:

1. Организация АСОП на аэродроме и в районе аэродромов том числе Аварийный план, Оперативный план и другие организационно-распорядительные документы, инструкции оператора аэродрома, связанные с АСОП, графический план аэродрома, карта района аэродрома, аварийное оповещение, аварийные подъездные дороги с рабочей площади аэродрома в район аэродрома, маршруты движения в случае ЧС.

2. Пожарно-профилактическая подготовка, в том числе меры пожарной безопасности на объектах инфраструктуры аэропорта, при техническом обслуживании ВС и при дозаправке ВС во время нахождения на борту пассажиров, а также при посадке или высадке пассажиров, Оперативные карточки ВС, Карточки на объекты.

3. Пожарно-техническая подготовка, в том числе противопожарное водоснабжение, аварийно-спасательные средства, их тактико-технические характеристики, а также порядок их эксплуатации, получение практических навыков работы со всеми ПА и оборудованием, находящимися на вооружении СПАСОП, выполнение практических упражнений, во время которых личный состав должен по команде начальника аварийно-спасательного подразделения немедленно переходить от использования одного оборудования к другому или немедленно указывать, где находится то или иное оборудование.

4. Пожарно-строевая подготовка, в том числе выполнение нормативов по пожарно-строевой подготовке.

5. Физическая подготовка, в том числе выполнение нормативов по физической подготовке спасателей<sup>41</sup>.

6. Психологическая подготовка., в том числе психологические особенности поведения людей в условиях ЧС, общие принципы общения с пострадавшими, методы и приемы саморегуляции психоэмоционального состояния, выполнение упражнений на огневой полосе психологической подготовки.

---

<sup>41</sup> Нормативы по физической подготовке спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя, утвержденные приказом МЧС России от 27 октября 2015 г. № 569 (зарегистрирован Минюстом России 18 ноября 2015 г. № 39759).



7. Пожарно-тактическая подготовка, в том числе тактика тушения пожаров на ВС (на двигателе, шасси, разлитого топлива, внутри фюзеляжа), объектов инфраструктуры аэропорта, в том числе в сложных условиях (погодных, в условиях недостатка сил и средств), тушение пожара и проведение АСР в непригодной для дыхания среде, меры безопасности при тушении пожаров и проведении АСР, мероприятия по оказанию первой помощи, получение практических навыков оказания первой помощи пострадавшим, практических упражнений на каждом элементе учебно-тренировочного полигона в темное и светлое время суток.

## **Минимальные требования к полигонам для подготовки персонала расчетов АСК в реальной обстановке**

1. Учебно-тренировочный полигон (далее – полигон), предназначенный для подготовки и обучения личного состава аварийно-спасательного подразделения и расчетов АСК, выполняющих неотложные работы, должен быть на аэродроме.

2. На полигоне должны размещаться следующие объекты:

самолет-тренажер (учебное ВС);

площадка для тушения пожара разлитого авиатоплива;

площадка для тушения истекающего авиатоплива;

площадка для тушения пожара на двигателе;

площадка для тушения пожара шасси;

элементы конструкции фюзеляжа;

дымокамера;

огневая полоса психологической подготовки.

3. В случае невозможности разместить все объекты на одной площади полигона, допускается располагать их на отдельных участках.

4. Характеристики объектов полигона.

4.1. Самолет-тренажер оборудуется на списанном с эксплуатации ВС и предназначен для отработки практических действий аварийно-спасательного подразделения по проникновению на борт ВС, тушению модельного пожара внутри салона, работе в непригодной для дыхания среде, эвакуации пострадавших из салонов ВС, проникновению в багажно-грузовой отсек, тушению пожара в багажно-грузовом отсеке, разборке груза в «горящем» отсеке, а также для отработки действий расчетов, выполняющих неотложные работы.

При тренировках на самолете-тренажере используются манекены и наборы имитаторов ранений и поражений.

В зоне самолета-тренажера размещаются площадки или поддоны размерами 2х2 м, горение на которых имитирует условия работы спасателей на самолете при остаточных очагах наружного пожара.

4.2. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров разлитого авиатоплива с размерами 15х20 м должна быть разделена на 3 участка, два из которых размерами 7,5х10 м предназначены для отработки упражнений по тушению ручными пожарными стволами, третий размером 15х10 м предназначен для тушения лафетными стволами и бамперными установками тушения пожара самолета. Площадка сооружается на основе цементных и бетонных материалов с бортиками высотой 20-25 см.

4.3. Площадка для упражнений по тушению истекающего авиатоплива имеет размеры 2х3 м, сооружается на основе цементных, бетонных или металлических материалов с бортиками высотой 20-25 см. На расстоянии 6-7 м от площадки на высоте 1,5-2,0 м устанавливается емкость для авиатоплива, от емкости на высоте 0,8-1,0 м прокладывается трубопровод с перекидным краном. Трубопровод заканчивается щелевидным раструбом, размещенным над серединой площадки.

4.4. Площадка для проведения упражнений по тушению пожаров на двигателе имеет размеры 2х4 м, выполняется на грунте с бортиками по периметру площадки высотой 15-20 см. На площадке устанавливается опора, на которой (на высоте 3,0-3,5 м) смонтирован списанный двигатель (или макет двигателя) в мотогондоле.

В мотогондоле устанавливается поддон с горючим материалом (например, ветошью), пропитанным авиатопливом.

4.5. Площадка для упражнений по тушению пожаров на шасси имеет размеры 2х4 м, изготавливается из цементных, бетонных или металлических материалов с высотой бортиков 10-15 см, имеет углубление в средней части, где устанавливается основная опора шасси со списанного самолета. При проведении упражнения на площадку заливается и поджигается авиатопливо.

4.6. Элемент конструкции фюзеляжа должен обеспечивать выполнение упражнений с пожарно-техническим вооружением (стволы-пробойники, механизированные пилы, пожарные топоры).

4.7. Огневая полоса состоит из элементов «Лабиринт» и «Трап над приемком с горячей жидкостью».

4.7.1. «Лабиринт» представляет собой объемную конструкцию площадью 12х7 м, выполненную из сварных металлических прутьев, расположенных на расстоянии 10 см друг от друга. Внутренняя часть состоит из сети металлических преград с изменяющейся планировкой и шириной проходов 1,2 м. «Лабиринт» имеет два основных проема - вход и выход, а также три аварийных выхода. Для создания дымового и огневого эффектов внутри лабиринта используются семь емкостей для промасленной ветоши, расположенных на высотах 0,8-1,0 м.

4.7.2. «Трап над приемком с горячей жидкостью» состоит из сварных металлических конструкций длиной 6,5 м и шириной 1 м и по всей длине оборудован ограждающими поручнями высотой 1 м. Трап расположен над бетонированным приемком с размерами в плане 6х3 м и глубиной 0,5 м. Приемок заполняется промасленной ветошью или горючей жидкостью.

**Требования к отчетности о проведенных учениях (тренировках) и  
аварийно-спасательных работах**

1. Отчетность о проведенных учениях (тренировках) включает:

а) отчет по каждому проведенному учению (тренировке), содержащий следующие сведения:

номер и дата утверждения отчета;

дата и время проведения учения (тренировки);

вид учения (тренировки), цель и задачи;

план учения (тренировки) (в виде приложения к отчету);

место, тип и описание средств имитации условного авиационного события;

сведения о составе участников учения (тренировки) сведения о спасателях, выполнявших контрольные практические упражнения по итогам индивидуального обучения и/или текущей подготовки, с указанием места выполнения упражнений;

сведения о независимых наблюдателях (если привлекались);

перечень выполненных мероприятий (процедур) Аварийного плана;

хронометраж и описание выполненных действий;

анализ результатов и выявленные недостатки и/или замечания.

Отчет по результатам учения (тренировки) должен быть утвержден оператором аэродрома не позднее 10 рабочих дней с даты проведения.

б) журнал проведенных учений (тренировок), содержащий следующие сведения:

дата и время проведения учения (тренировки);

вид учения (тренировки);

ФИО руководителя РЛЧС и РТП;

состав участников учения (тренировки);

номер и дата утверждения отчета.

в) видеозаписи и фотоматериалы, сделанные во время проведения учений (тренировок) (при наличии).

2. Отчетность о проведенных АСР включает:

а) отчет о проведенной АСР на аэродроме и в районе аэродрома.

Отчет о проведенной АСР, не связанной с ВС оформляется в произвольной форме.

Отчет о проведенной АСР на ВС должен содержать следующие сведения:

номер и дата утверждения отчета;

дата и время получения сигнала аварийного оповещения;

место авиационного события с указанием квадрата по координатной сетке графического плана аэродрома;

тип ВС, эксплуатант, рейс с которым произошло событие;

данные о ВС, полученные при оповещении и в ходе тушения пожара и проведения АСР, в том числе количество пассажиров и членов экипажа, остаток топлива на борту, наличие опасных грузов;

характер авиационного события и сопровождавших его опасных факторов (пожар, разлив топлива с указанием размера/площади), краткое описание состояния ВС по результатам визуальной оценки на момент прибытия к нему аварийно-спасательного подразделения СПАСОП;

перечень участвовавших аварийно-спасательных сил и средств, в т.ч. дополнительных, а также ФИО РЛЧС и РТП;

хронометраж и описание выполненных действий, в том числе:

время развертывания (при наличии пожара) на месте авиационного события или время прибытия (при отсутствии пожара) каждого ПА, время прибытия к месту авиационного события РЛЧС и каждого расчета АСК, выполняющего неотложные работы, а также время прибытия дополнительных сил и средств;

тип подаваемых ОТВ каждой ПА (при наличии пожара);

время локализации и ликвидации пожара (при наличии пожара);

описание эвакуации пассажиров и время ее окончания;

время завершения тушения пожара и проведения АСР;

время завершения неотложных работ;

результаты выполненных действий по тушению пожара и ликвидации ЧС, в том числе:

описание действий при тушении пожара и проведении АСР с указанием результатов, в том числе количество израсходованных ОТВ – воды, пенообразователя и газовых ОТВ по отдельности;

описание действий при проведении неотложных работ с указанием результатов;

общее количество выживших (с отдельным указанием количества детей), с указанием количества получивших травмы и отправленных в медицинские организации, а также количества лиц, которым помощь была оказана на месте и лиц, отказавшихся от помощи;

количество погибших (с отдельным указанием количества детей);

отчет РТП (в виде приложения);

отчет диспетчера СПАСОП, содержащий, в том числе, время приема сигнала аварийного оповещения, время подачи звуковой сигнализации тревоги, время приема/передачи первичной и дополнительной информации о ВС (рейсе), время выезда и численность персонала каждого аварийно-спасательного отряда СПАСОП, время и содержание команд, принятых/переданных РЛЧС и РТП (в виде приложения).

Отчет проведенной АСР должен быть утвержден оператором аэродрома не позднее 5 рабочих дней с даты проведения.

б) журнал проведенных АСР, в котором указываются следующие сведения:

дата, время АСР;

место и объект ЧС (в случае авиационного события указывается тип ВС, рейс, эксплуатант);

характер события;

сведения о травмированных и погибших;  
ФИО РЛЧС и РТП;  
перечень участвовавших аварийно-спасательных сил;  
номер и дата утверждения отчета.

### **Требования к содержанию Оперативной карточки тушения пожара и проведения аварийно-спасательных работ на ВС**

1. Оперативные карточки ВС разрабатываются на каждый тип ВС, к приему которых допущен аэродром, и утверждаются оператором аэродрома.

2. На первой (титульной) странице Оперативной карточки ВС должны быть указаны: тип ВС, для которого она разработана, его назначение (пассажирский/грузовой), для пассажирских ВС – максимальная пассажировместимость, количество членов летного и кабинного экипажа.

Оперативная карточка ВС содержит:

схему ВС в трех проекциях с указанием габаритных и основных эксплуатационных размеров;

схему ВС с указанием мест нахождения основных и запасных выходов, зон вскрытия обшивки фюзеляжа, топливных баков, маслобаков, гидробаков, кислородных баллонов, аккумуляторных батарей;

информацию об основных тактико-технических характеристиках и конструктивных особенностях ВС, в том числе:

количество силовых установок;

общая вместимость топливной системы;

максимальный взлетный вес;

количество маслобаков и их общая емкость;

количество гидробаков и их общая емкость;

количество кислородных баллонов;

количество аккумуляторных батарей;

размеры пассажирской/грузовой кабины;

расстояние от уровня земли до нижнего порога дверей и аварийных выходов/люков.

3. К оперативной карточке ВС должны прилагаться (при наличии) схемы аварийно-спасательной маркировки самолётов авиакомпаний, осуществляющих полеты на аэродроме.

**Сигналы, подаваемые руками в случае авиационного события, для ведения аварийной связи между аварийно-спасательной службой и членами летного и/или кабинного экипажа**

1. Сигналы, подаваемые руками и указанные в настоящем Приложении, являются минимально необходимыми для взаимодействия руководителя РЛЧС, РТП с экипажем ВС, с которым произошло событие.

Для взаимодействия с летным экипажем сигналы руками должны подаваться с левой передней стороны ВС. Для взаимодействия с кабинным экипажем сигналы руками подаются с наиболее удобного для этого места.

В темное время суток сигналы подаются руками с использованием светящихся жезлов.

2. Команда «Эвакуация» подается если на основании оценки внешней обстановки РЛЧС, РТП рекомендуется эвакуация.



Согнутая в локте рука вытянута вперед, кисть находится на уровне глаз. Согнутой рукой производится движение назад. Другая рука вытянута вдоль туловища.

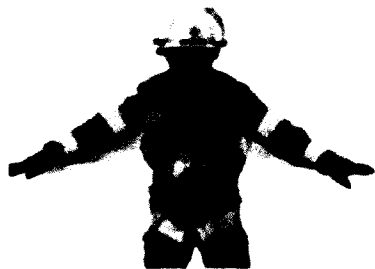
3. Команда «Стоп» подается если на основании оценки внешней обстановки РЛЧС, РТП рекомендуется прекратить эвакуацию, движение ВС или любые другие осуществляемые мероприятия.



Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях.



4. Команда «Отбой» подается если на основании оценки обстановки РЛЧС, РТП принято решение, что отсутствуют внешние признаки опасных условий или аварийная ситуация локализована.



Руки вытянуты в стороны и опущены под углом  $45^\circ$ . Руки одновременно сводятся до скрещивания запястий на уровне чуть ниже пояса, а затем снова разводятся в стороны в начальное положение.

5. Команда «Пожар» подается если обнаружен пожар.



Правой рукой делается «веерообразное» движение от плеча к колену и обратно, одновременно левой рукой указывается направление в сторону места пожара.

### Примерная форма карточки идентификации

Левый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА имеет номер карточки и перфорирован вдоль указанной линии, остается у водителя бригады скорой медицинской помощи или водителя, который осуществляет эвакуацию пострадавшего.

Левый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА перфорирован вдоль указанной линии, остается у водителя бригады скорой медицинской помощи или водителя, который осуществляет эвакуацию пострадавшего.

Правый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА перфорирован вдоль указанной линии, прикрепляется к кольщику, обозначающему место обнаружения пострадавшего или пострадавшего пострадавшего.

Правый угол ЖЕЛТОГО ЦВЕТА имеет небольшое отверстие с тесемкой и номером карточки, перфорирован вдоль указанной линии, прикрепляется к кольщику, обозначающему место обнаружения пострадавшего или остается у персонала, которым была оказана помощь.

Основная часть карточки прикрепляется к пострадавшему

Номер карточки

Фамилия пострадавшего (если известно)

Адрес пострадавшего (если известно)

Государство и город пострадавшего (если известно)

Фамилия и инициалы сотрудника, которым была оказана помощь пострадавшему

**ЧЕРНАЯ ПОЛОСА**  
погибшие

ЧЕРНАЯ ПОЛОСА  
погибшие

Отрываются три нижние перфорированные части в случае гибели

**КРАСНАЯ ПОЛОСА (кролик)**  
Очередность I

КРАСНАЯ ПОЛОСА  
Очередность I  
кролик - нечетная полоса

Отрываются две нижние перфорированные части, если пострадавший очередности I

**ЖЕЛТАЯ ПОЛОСА (черепаха)**  
Очередность II

ЖЕЛТАЯ ПОЛОСА  
Очередность II  
черепаха - полоса четная  
остается на месте

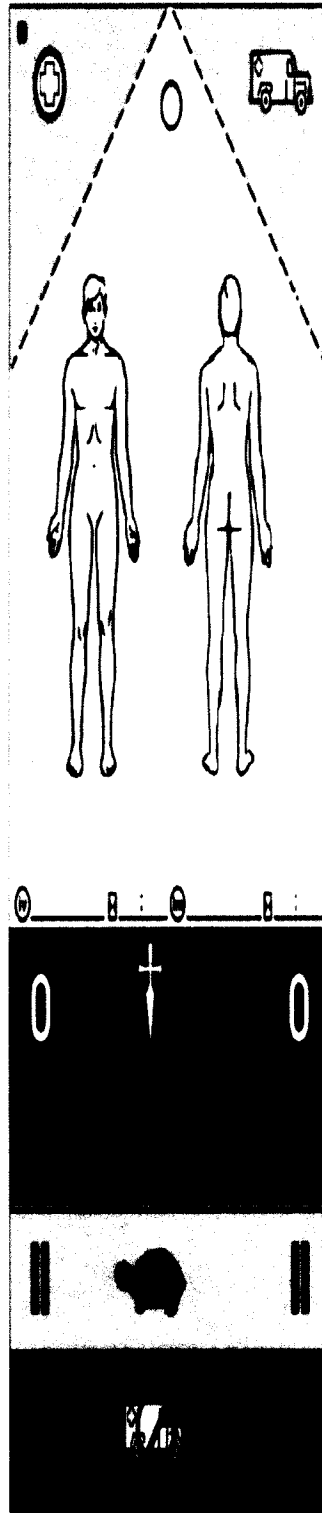
Отрывается одна нижняя перфорированная часть, если пострадавший очередности II

**ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА**  
(перечеркнутая машина)  
Очередность III

ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА  
Очередность III  
перечеркнутая машина  
полоса четная  
остается на месте

Все перфорированные части остаются на месте, если пострадавший очередности III

Если состояние пострадавшего ухудшается, в карточку вносится



«iv» - тип сделанных внутривенных инъекций

Показать после осмотра: сделаны внутримышечные инъекции

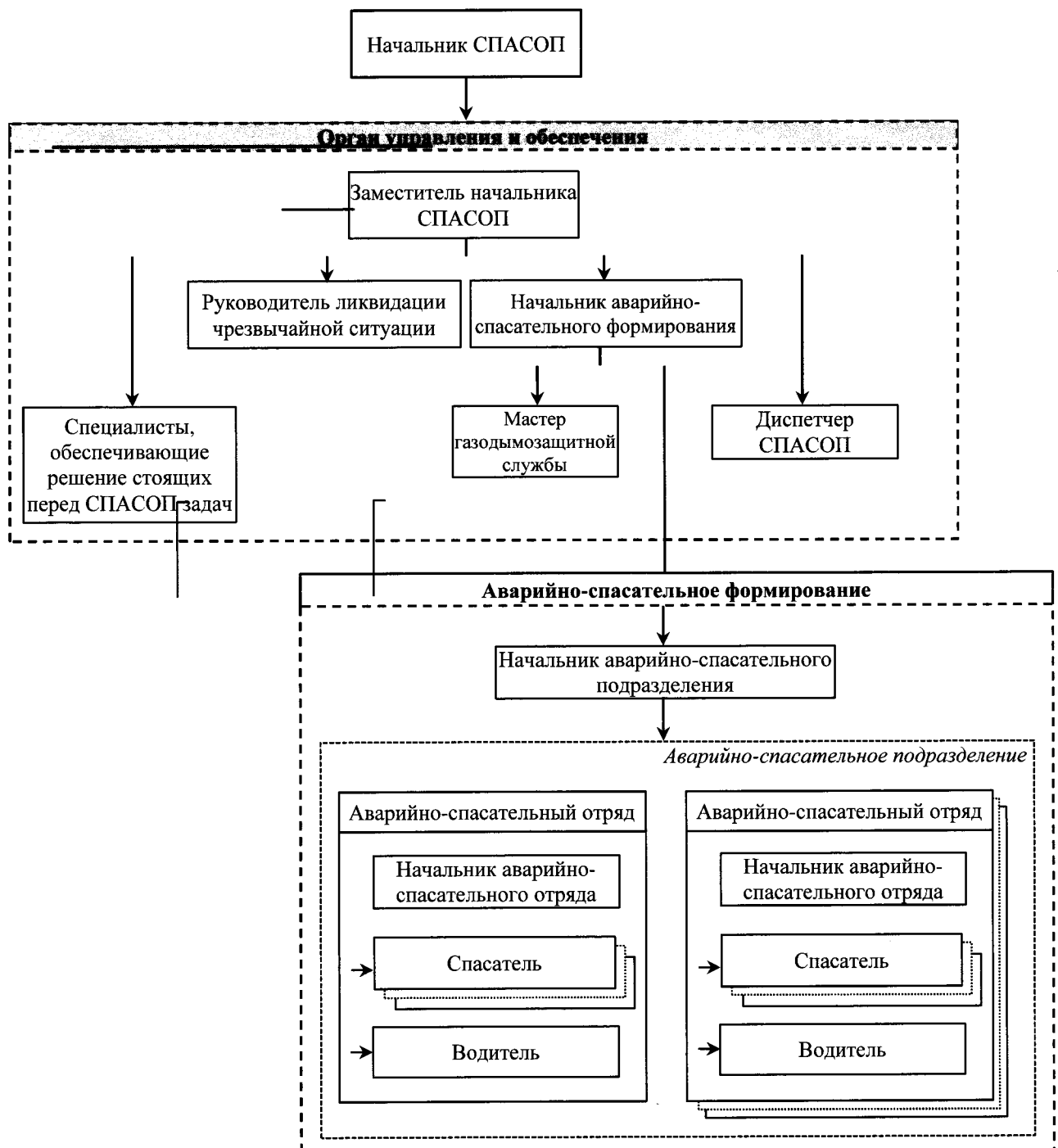
Обозначаются травмированные участки, обнаруженные при первоначальном осмотре

Показать после осмотра: сделаны внутримышечные инъекции

Обозначаются травмированные участки, обнаруженные при осмотре

«im» - тип сделанных внутримышечных инъекций

**Структура службы противопожарного и аварийно-спасательного обеспечения полетов**



1. Количество аварийно-спасательных отрядов соответствует количеству ПА, находящихся на дежурстве СПАСОП. Совокупность аварийно-спасательных отрядов составляет дежурную смену аварийно-спасательного подразделения.

2. На аэродромах, на которых для ВПП установлена категория по УТПЗ не выше четвертой, орган управления и обеспечения СПАСОП оператора аэродрома может быть представлен только должностями руководителя ликвидации ЧС и диспетчера СПАСОП.

3. На аэродромах, на которых для ВПП установлена категория по УТПЗ не выше седьмой, допускается совмещение должностей заместителя начальника СПАСОП и начальника аварийно-спасательного формирования.



Приложение № 13  
к Правилам, утвержденным  
приказом Минтранса России  
от 26 ноября 2020 г. № 517  
(п. 62)  
Рекомендуемый образец

**Журнал учета неисправностей**  
средств связи, источников противопожарного водоснабжения, аварийных подъездных дорог с рабочей площади аэродрома в  
район аэродрома, транспортных средств СПАСОП

\_\_\_\_\_ (наименование оператора аэродрома)

Начат: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_г.  
Окончен: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_г.

№ п/п	Наименование объекта, место и признаки повреждения	Дата и время обнаружения повреждения и подпись лица, обнаружившего повреждение	Наименование организации (службы), в которую направлено сообщение о неисправности, дата, время и фамилия, имя, отчество лица, принявшего сообщение	Дата и время устранения повреждения, отметка мастера о причине повреждения и его подпись

Приложение № 14  
к Правилам, утвержденным  
приказом Минтранса России  
от 26 ноября 2020 г. № 517  
(п. 63)  
Рекомендуемый образец

**Книга службы**

\_\_\_\_\_ (наименование аварийно-спасательного формирования)

Начат: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
Окончен: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**Список личного состава**  
№ \_\_\_\_\_ аварийно-спасательного подразделения  
на « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Должность/ дата назначения	Дата рождения	Дата последней аттестации на право ведения аварийно-спасательных работ, класс квалификации	Адрес места жительства, телефон

Начальник аварийно-спасательного подразделения \_\_\_\_\_

**Наряд на дежурство**  
№ \_\_\_\_\_ аварийно-спасательного подразделения

с \_\_\_\_\_ час. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. до \_\_\_\_\_ час. « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
Начальник аварийно-спасательного подразделения \_\_\_\_\_  
Диспетчер \_\_\_\_\_



1. Состав аварийно-спасательного подразделения

По списку \_\_\_\_\_ На дежурстве \_\_\_\_\_, из них допущено к тушению пожара и проведению АСР \_\_\_\_\_, к работе в СИЗОД \_\_\_\_\_

В отпуске \_\_\_\_\_ В командировке \_\_\_\_\_ Отсутствует по болезни \_\_\_\_\_

Иные причины \_\_\_\_\_

Состав аварийно-спасательных отрядов на автомобилях

Состав аварийно-спасательного отряда	Автомобиль (вид), государственный регистрационный номер	Автомобиль (вид), государственный регистрационный номер	Автомобиль (вид), государственный регистрационный номер	Автомобиль (вид), государственный регистрационный номер
	фамилия и инициалы	фамилия и инициалы	фамилия и инициалы	фамилия и инициалы
Начальник аварийно-спасательного подразделения				
Начальник аварийно-спасательного отряда				
Водитель				
Спасатель				

В боевом расчете:

СИЗОД (вид и количество) \_\_\_\_\_

радиостанции носимые \_\_\_\_\_

костюмы защитные (вид и количество) \_\_\_\_\_

ГАСИ \_\_\_\_\_  
 Механизированный инструмент (вид и количество) \_\_\_\_\_

В резерве:

аэродромные пожарные автомобили \_\_\_\_\_

СИЗОД (вид и количество) \_\_\_\_\_

ГАСИ \_\_\_\_\_

Механизированный инструмент (вид и количество) \_\_\_\_\_

В ремонте автомобили: \_\_\_\_\_

На техническом обслуживании автомобили: \_\_\_\_\_

## 2. Результаты несения дежурства

Выезды транспортных средств,  
 в том числе, на чрезвычайные ситуации, занятия, патрулирование, дозаправку ВС с пассажирами на борту,  
 срабатывание пожарной сигнализации

Цель выезда	Место выезда	Использовались автомобили	Время	
			выезда	возвращения работы

Обнаруженные неисправности противопожарного водоснабжения и закрытые проезды в район аэродрома

---



---

Техника, ПТВ, аварийно-спасательное оборудование, пожарные рукава, иные технические средства, вышедшие из строя или получившие повреждение

Наименование техники и ПТВ, в том числе пожарных рукавов, аварийно-спасательного оборудования, технических средств, средств связи	Место применения	Характер повреждения

Пропишества во время дежурства (нарушения дисциплины, правил охраны труда)

Недочеты, вскрытые при смене дежурства

Дежурство сдал: начальник аварийно-спасательного подразделения \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О., подпись)

Дежурство принял: начальник аварийно-спасательного подразделения \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О., подпись)

Учет результатов проверки организации дежурства аварийно-спасательного подразделения

Дата и время проверки	Результаты проверки, подписи лица, проводившего проверку	Принятые меры по устранению недостатков

Приложение № 15  
к Правилам, утвержденным  
приказом Минтранса России  
от 26 ноября 2020 г. № 517  
(п. 61)  
Рекомендуемый образец

### Журнал учета

дежурных аварийно-спасательных сил и средств аварийно-спасательной команды

\_\_\_\_\_  
(наименование оператора аэродрома)

Начат: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
Окончен: « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

### СМЕННЫЙ ПЛАН

на « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Руководитель ликвидации ЧС

\_\_\_\_\_  
(ФИО, должность)

Начальник аварийно-спасательного  
подразделения

\_\_\_\_\_  
(ФИО, должность)

Руководитель полетов

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

Диспетчер службы ПАСОП

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

## ПЕРЕЧЕНЬ СИЛ И СРЕДСТВ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ КОМАНДЫ

Общая численность АСК \_\_\_\_\_ чел.

Силы и средства, выполняющие аварийно-спасательные работы:

Численность аварийно-спасательного подразделения \_\_\_\_\_ чел.

Количество дежурных ПА \_\_\_\_\_ ед.

Силы и средства, выполняющие неотложные работы:

№ п/п	Дата и время сбора сведений	Наименование расчета	ФИО старшего расчета	Номер телефона (раб., моб.), позывной по радиосвязи, номер канала	Количество личного состава расчета (чел.)	Количество техники (ед.)	Состояние системы аварийного оповещения (испр./неиспр.)	Примечание

Нарушения (замечания), выявленные в течение дежурства

Дежурство сдал: руководитель ликвидации ЧС \_\_\_\_\_ (Ф.И.О., подпись)

Дежурство принял: руководитель ликвидации ЧС \_\_\_\_\_ (Ф.И.О., подпись)

## Учет результатов проверки организации дежурства аварийно-спасательной команды

Дата и время проверки	Результаты проверки, предложения проверяющего подпись лица, проводившего проверку	Принятые меры по устранению недостатков

### Структура аварийно-спасательной команды

РУКОВОДИТЕЛЬ  
ЛИКВИДАЦИИ ЧС

