



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

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495

Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35

e-mail: rusavia@favt.gov.ru

03.03.2026 Иск-7293/05.4

№ _____

На № _____ от _____

**Руководителям (начальникам)
МТУ Росавиации**

**Директорам
федеральных казенных учреждений
(по списку)**

**Генеральному директору
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»**

Булину А.А.

**Директору
ФБУ «Служба ЕС АКПС»**

Полухину М.И.

Уважаемые коллеги!

В целях соблюдения требований воздушного законодательства Российской Федерации и в связи с признанием утратившим силу с 1 марта 2026 г. приказа Минтранса России от 3 июня 2014 г. № 148, на период до утверждения нормативного правового акта Минтранса России, определяющего методику выполнения радиотехнического и визуального поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, и сигналы, применяемые при проведении поисково-спасательных операций (работ) (далее – соответственно методика, сигналы), направляем Вам рекомендуемые методику и сигналы, согласованные с Департаментом государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России (письмо от 02.03.2026 № Д1/609-ИС).

Прошу довести вышеуказанные рекомендуемые методику и сигналы до работников учреждений и организаций, подведомственных Росавиации, а также экипажей поисково-спасательных воздушных судов для использования в работе.

Приложение: 1. Рекомендуемая методика на 14 л. в 1 экз.
2. Рекомендуемые сигналы на 6 л. в 1 экз.

С уважением,



А.А. Потемкин

Маруев Станислав Владимирович
8 (495) 645 85 55, 58 25, УОИВП

Рекомендуемая методика выполнения радиотехнического и визуального поиска воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море

1. Методика выполнения радиотехнического и визуального поиска воздушных судов (далее – ВС), терпящих или потерпевших бедствие, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море (далее – терпящие бедствие), определяет порядок, способы и приемы, необходимые для последовательного и наиболее целесообразного выполнения задачи по поиску и спасанию при проведении поисково-спасательных операций (работ) (далее – ПСО (Р)).

Порядок определения района поиска

2. При принятии решения на поиск ВС, терпящего бедствие, определяется район поиска, на территории которого наиболее вероятно его местонахождение.

3. Район поиска, когда нет дополнительных сведений, может быть определен следующим образом (рис. 1):

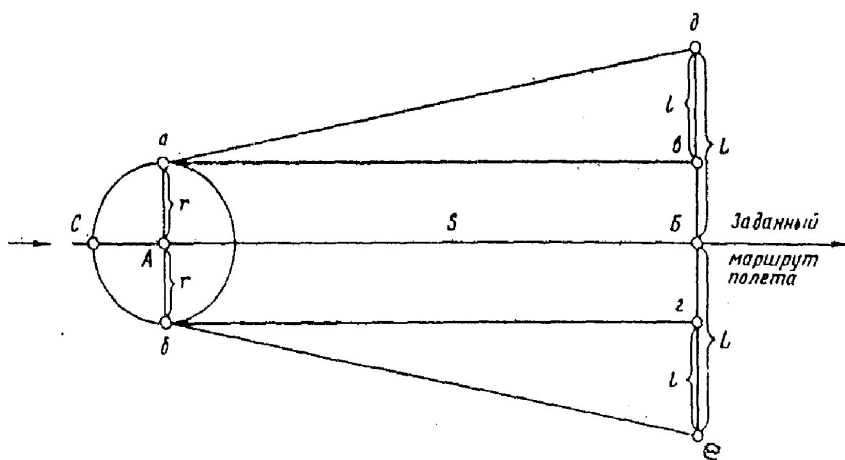


Рис. 1. Определение района поиска

на рабочей карте (планшете) наносится участок (АБ) заданного маршрута полета ВС, терпящего бедствие, от последней контрольной точки, при пролете которой с ним имела связь (точка А), до следующей точки, в которую он не прибыл или в которой с ним не была установлена связь (точка В);

вдоль этого участка маршрута в масштабе карты наносится полоса шириной $\pm r$, равной величине ошибок определения места ВС (бортовыми или наземными средствами) при полете точки А (полоса а, в, г, б);

из точки В перпендикулярно к линии маршрута откладываются отрезки Ве и Вд, равные максимальному боковому отклонению ВС за время прохождения пути S; при этом: $L = l \pm r$, где $l = ks$, k – постоянный коэффициент.

Величина $k=0,02$, если ВС, терпящее бедствие, было оборудовано панорамной радиолокационной станцией обзора местности и другими радионавигационными приборами, и $k=0,05$, если на этом ВС указанных средств не было.

4. Полученная на карте фигура (а, д, е, б, с) и будет районом наиболее вероятного местонахождения ВС, терпящего бедствие.

5. В случае нахождения терпящих бедствие в плавсредствах на водной поверхности (море) площадь района поиска увеличивается с учетом скорости дрейфа.

Порядок разбивки района поиска на квадраты

6. При визуальном обследовании район поиска разбивается на квадраты размером 20 x 20 км согласно палетке с сеткой визуального поиска (рис. 2), при этом определяются квадраты первоочередного обследования.

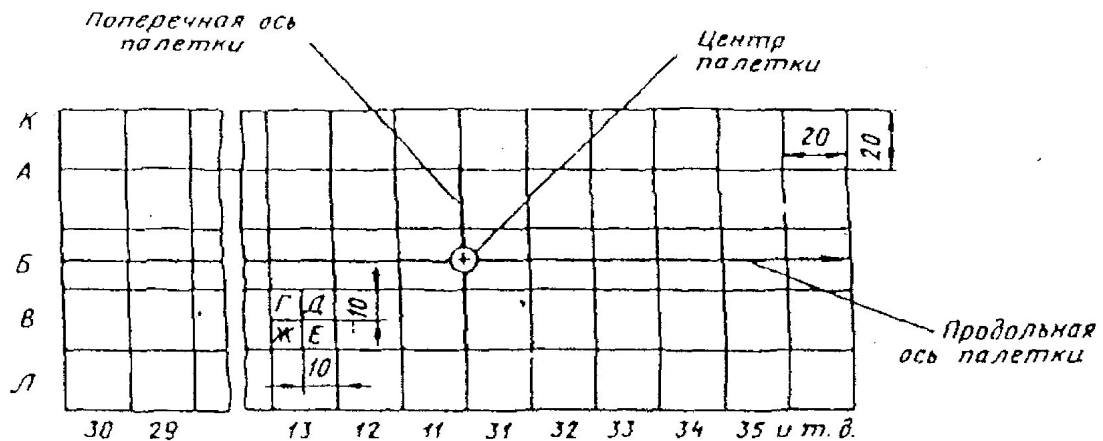


Рис. 2. Палетка с сеткой визуального поиска

7. При необходимости квадрат 20 x 20 км разбивается на 4 квадрата 10 x 10 км в соответствии с палеткой.

8. Маршруты поиска строятся из расчета обеспечения сплошного осмотра местности.

9. При использовании палетки с сеткой визуального поиска необходимо: совместить продольную ось палетки с направлением полета ВС, терпящего бедствие (рис. 3);

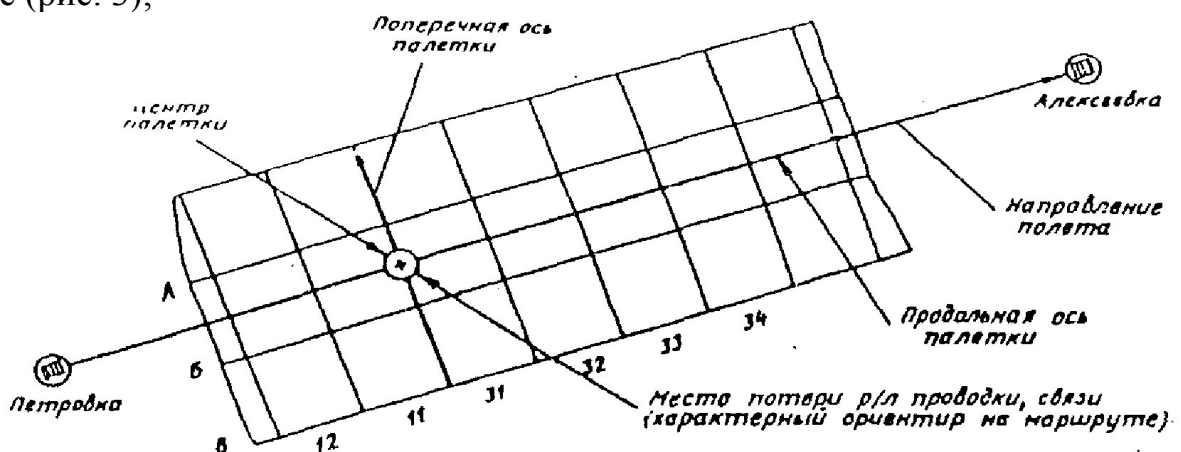


Рис. 3. Совмещение палетки с картой при поиске воздушного судна на маршруте

совместить центр палетки с последней отметкой радиолокационной проводки (местом потери связи) ВС, терпящего бедствие, или с характерным ориентиром на маршруте полета при отсутствии радиолокационной проводки (отсутствие сведений с места потери связи);

пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки.

10. При визуальном поиске ВС, терпящего бедствие в зоне пилотирования, необходимо:

совместить центр палетки с центром зоны пилотирования на карте или с характерным ориентиром в зоне;

совместить поперечную ось палетки с направлением на север;

пронумеровать полученные на карте квадраты в соответствии с нумерацией палетки (рис. 4).

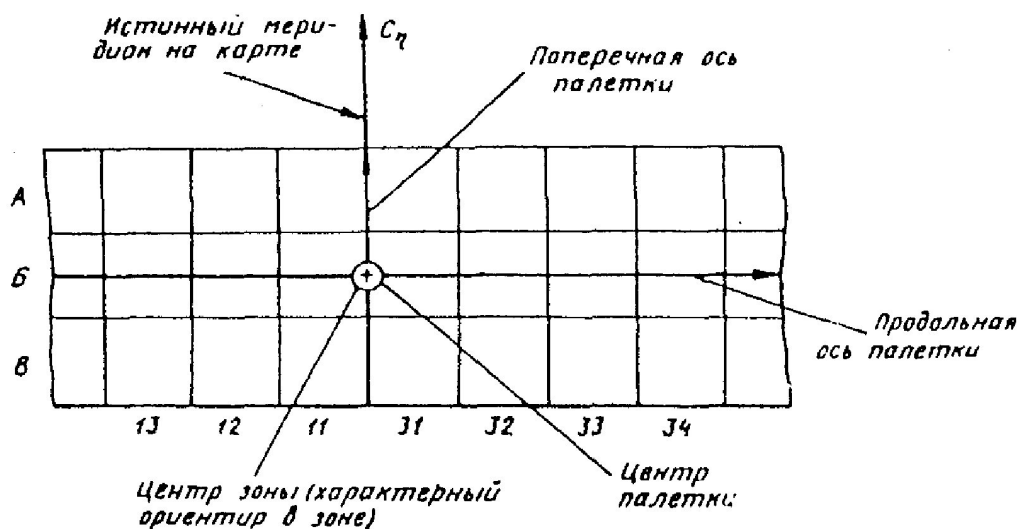


Рис. 4. Совмещение палетки с картой при поиске воздушного судна в зоне пилотирования

Способы и приемы поиска терпящих бедствие

11. При выполнении поиска терпящих бедствие применяются следующие виды поиска:

радиотехнический поиск;

визуальный поиск;

визуальный наземный поиск.

12. Для выполнения радиотехнического и визуального поиска подъем дежурных сил и средств осуществляется при получении сигнала бедствия и при проверках их готовности.

Нормативное время готовности к вылету поисково-спасательного воздушного судна (далее – ПСВС) (выходу наземной поисково-спасательной команды (далее – НПСК) с момента получения сигналов «Тревога» или «Готовность» составляет:

30 минут – летом;

45 минут – зимой;

1 час – зимой, при температуре наружного воздуха ниже минус 30°C.

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

при работе аварийного радиомаяка – с помощью радиотехнических средств (далее – РТС) поиска;

при наличии радиосвязи с потерпевшими бедствие – по их целеуказанию;
 если над местом бедствия находится другое ВС – по его целеуказанию или
 используя командную радиостанцию как привод;
 по командам органа обслуживания воздушного движения (далее – орган ОВД);
 при отсутствии вышеперечисленной информации – визуально.

Радиотехнический поиск, выполняемый ПСВС

14. Радиотехнический поиск является основным видом поиска.

15. Для увеличения дальности обнаружения РТС объекта бедствия выход ПСВС в район бедствия выполняется в диапазоне высот: для самолетов 6000-8100 м, для вертолетов – 600-1200 м.

16. Поиск экипажа ВС, терпящего бедствие, может выполняться ПСВС с применением следующих РТС:

самолетных бортовых УКВ (ультракоротковолновых) радиостанций – по уровню слышимости;

поисковой радиопеленгаторной аппаратуры (типа АРК);

радиолокационных станций, имеющих специальную поисковую приставку (типа РПМС);

устройств, использующих инфракрасное излучение.

Поиск по уровню слышимости аварийного радиомаяка

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

18. Ценность этого способа заключается в том, что им может воспользоваться любое ВС.

19. Для определения местонахождения АРМ данным способом необходимо иметь два отрезка, соединяющих точки начала и конца слышимости радиомаяка, расположенных под углом 45-90° друг к другу.

20. Пересечение перпендикуляров к серединам этих отрезков показывает приблизительное местонахождение АРМ.

21. Экипаж поискового ВС, пролетая через район бедствия, отмечает на карте (рис. 5) и сообщает в орган ОВД координаты *точек* начала *a* и конца *b* слышимости АРМ.

22. Второму самолету, как только он принял сигнал маяка, орган ОВД дает команду отвернуть в сторону на 45-60°. Как только слышимость маяка прекратится, самолет может вернуться на свой маршрут.

23. По полученным точкам орган ОВД определяет координаты АРМ. При этом не имеет значения то, что пролетающие самолеты могут находиться на разных эшелонах.

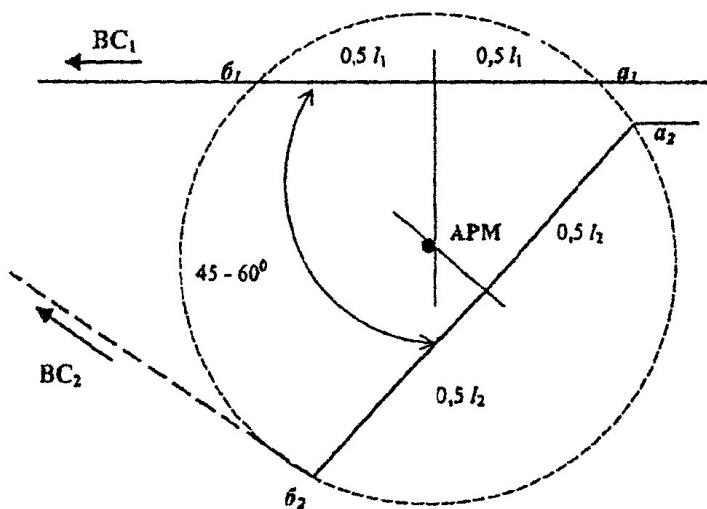


Рис. 5. Схема поиска по слышимости двумя пролетающими самолетами

Поиск способом «треугольное галсирование»

27. В момент захода в зону слышимости сигналов АРМ на карту наносится место самолета (точка *A*) и продолжается полет прежним курсом до момента выхода из зоны слышимости (точка *B*), которая также наносится на карту, и отмечается время полета между точками *A* и *B* (рис. 6).

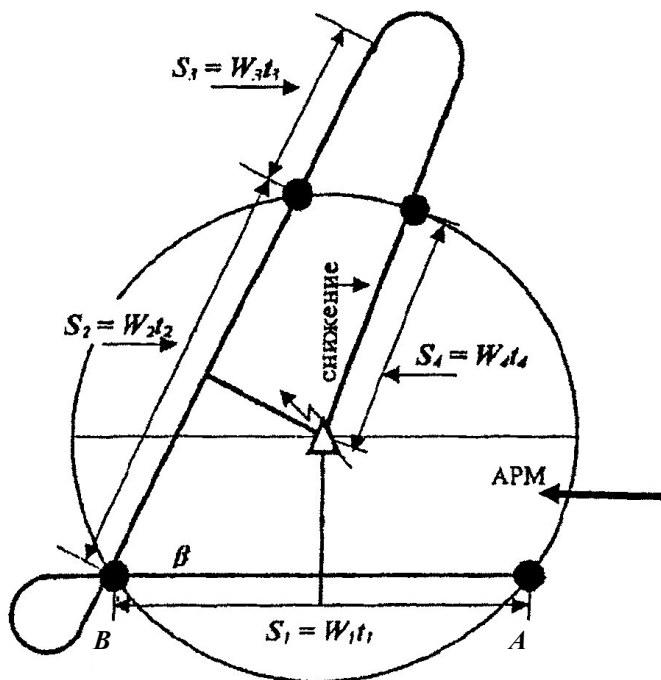


Рис. 5. Схема поиска способом «треугольное галсирование»

5-10 минут следует возвратиться в исходную точку и взять другой курс, отличающийся от прежнего на 90°.

32. Затем ВС направляется в расчетную точку и выполняет снижение для визуального определения места бедствия.

24. При полете ВС на меньшей высоте зона слышимости АРМ соответственно уменьшается.

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

26. Одиноким ВС поиск на слух можно произвести способом «треугольное галсирование» или «перпендикулярное галсирование».

28. Определяется и откладывается на карте путь:М

$$S_1 = W_{tl},$$

где: W – путевая скорость на участке *AB*;

t_l – время полета между точками *A* и *B*.

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

30. Точка пересечения перпендикуляров является расчетным местонахождением АРМ.

31. При отсутствии слышимости сигналов АРМ на новом курсе в течение

33. Способ «треугольное галсирование» целесообразно применять в ясную погоду.

Поиск способом «перпендикулярное галсирование»

34. В момент входа в зону слышимости сигналов АРМ отмечаются место и время поискового самолета на карте (*точка А*) и продолжается полет до момента выхода из зоны слышимости (*точка В*). Прокладывается на карте путь. Выполняется стандартный разворот на обратный курс и проход этим курсом от момента входа в зону слышимости АРМ пути $S_2 = S_1 / 2$ (рис. 7).

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

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

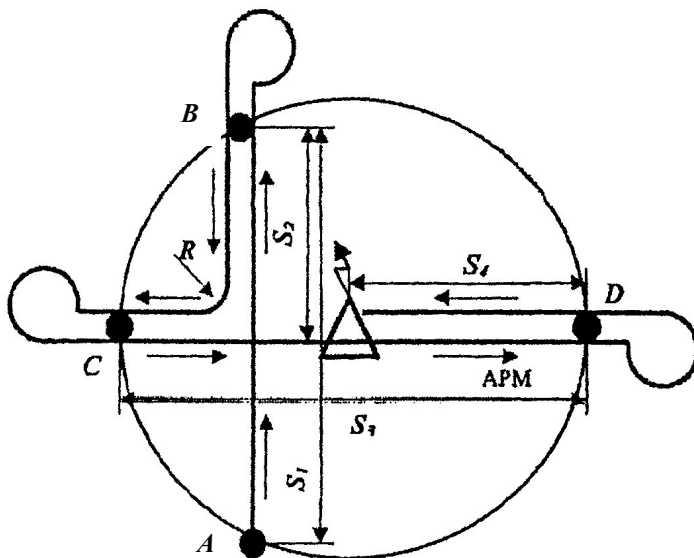


Рис. 7. Схема поиска способом «перпендикулярное галсирование»

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

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

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

39. В ясную погоду, пролетая по диаметру зоны, экипаж поискового ВС может обнаружить место бедствия визуально, не долетая до *точки D*.

В пасмурную погоду экипаж ВС, потерпевшего бедствие, услышав звук летящего поискового ВС, выйдет с ним на связь по аварийной радиостанции.

Поиск с помощью автоматического радиокompаса (АРК)

40. При обнаружении работы АРМ экипаж поискового ВС, убедившись в устойчивости индикации указателя курсовых углов радиостанции (далее – указатель КУР) самолетного ультракоротковолнового радиопеленгатора, осуществляет привод самолета на АРМ ($KYR = 0^\circ$).

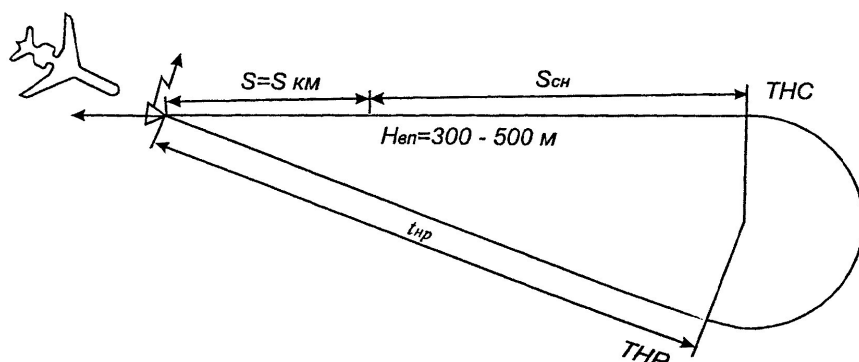


Рис. 8. Схема маневра для выхода на аварийный радиомаяк с использованием АРК

После пролета АРМ, что определяется по повороту стрелки указателя КУР на 180° , экипаж поискового ВС выполняет маневр (рис. 8) с расчетом повторного выхода на АРМ на высоте полета, при которой обеспечивается визуальное обнаружение пострадавших.

41. При выполнении радиопоиска в горных условиях (в каньонах, долинах) нужно учесть влияние отражения радиоволн от склонов.

42. При полете на малой высоте отраженные радиоволны влияют на показания радиокompаса. При приближении к склону стрелка указателя КУР показывает на этот склон, работа АРК неустойчива.

43. На большей высоте отраженные радиоволны гаснут, в то время как основное излучение имеет достаточную мощность. Радиокompас работает устойчиво и достаточно точно определяет пеленг АРМ.

Поиск с использованием бортовых радиолокационных станций с приставками РПМС

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

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

Поиск с помощью устройств, использующих инфракрасное излучение

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

ИК-устройства

47. ИК-устройства обычно используются в темное время суток.

48. При поиске с ПСВС относительная высота поиска, как правило, должна составлять от 70 до 150 м для небольших объектов (например, находящихся в воде людей) и достигать, как максимум, примерно 450 м для более крупных объектов или объектов с более выраженной тепловой сигнатурой.

49. Ширина обзора определяется, исходя из эффективной дальности обнаружения.

Очки ночного видения

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

51. Необходимо свести к минимуму возможность появления бликов вблизи средства, на котором находятся пользователи (MVG).

Видимый лунный свет может значительно повысить вероятность обнаружения с помощью (MVG) объектов поиска, не имеющих огней.

Источники света, имеющиеся на объектах поиска, например, проблесковые или аналогичные огни и даже зажженная сигарета, могут значительно повысить вероятность обнаружения даже при плохой видимости, например, при легком снегопаде.

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

53. На эффективность применения очков ночного видения значительно влияет уровень подготовки и опыт наблюдателя, условия внешней среды (особенно наличие осадков), состояние поверхности земли и волнение моря.

54. Нужно избегать попадания в поле зрения наблюдателя поисковых фар.

55. Если в результате обследования района поиска с помощью РТС потерпевшие бедствие не обнаружены и связь с ними не установлена, с разрешения пункта управления ПСО (Р) проводится визуальный поиск.

56. При низкой облачности, когда визуальный поиск невозможен, производится только радиотехнический поиск.

Визуальный поиск, выполняемый ПСВС

57. Полеты ПСВС выполняются с включенной поисковой радиоаппаратурой.

58. В хорошую погоду радиотехнический и визуальный поиск совмещаются.

59. Высота полета предопределяется возможностями ПСВС (чем больше высота полета, тем больше дальность радиовидимости).

60. Ширина полосы обследования определяется дальностью радиовидимости.

61. Командир ПСВС, исходя из условий поиска и чувствительности РТС поиска, выбирает оптимальную высоту полета, согласует высоту полета с органом ОВД.

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

63. Поиск экипажей ВС, потерпевших бедствие, ПСВС может осуществляться следующими способами:

«заданный маршрут»;

«гребенка»;

«параллельное галсирование»;

«расширяющийся квадрат»;
 «секторный поиск»;
 «контурный поиск».

Поиск способом «заданный маршрут»

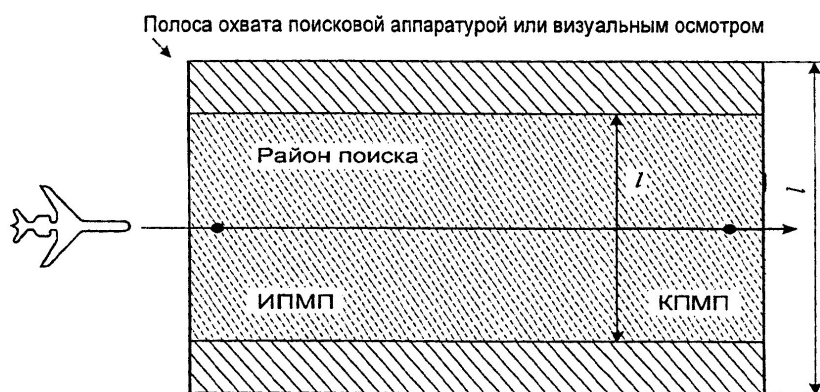


Рис. 9. Схема поиска способом «заданный маршрут»

64. Способ применяется в случае, когда район поиска представляет собой полосу, ширина которой составляет 0,5-0,75 дальности видимости или действия поисковой аппаратуры на заданной высоте полета поискового ВС.

65. Полет выполняется по линии заданного пути ВС, потерпевшего бедствие (рис. 9).

Поиск способом «гребенка»

66. Применяется в целях просмотра большей площади в минимальное время и при наличии достаточного количества поисковых ВС (рис. 10).

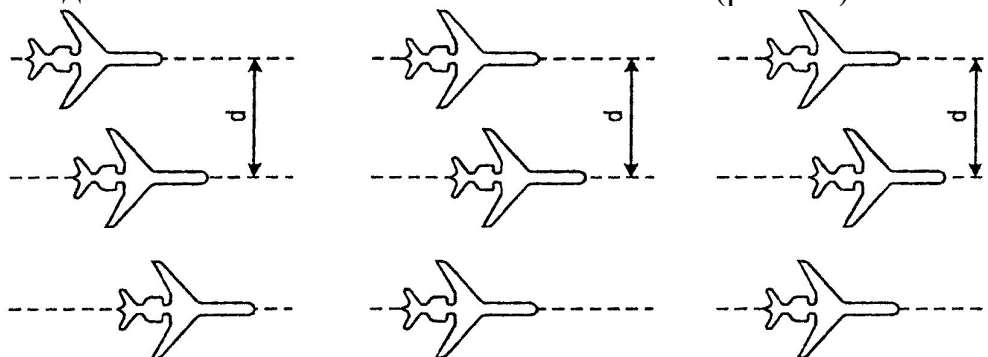


Рис. 10. Схема поиска способом «гребенка»

67. Интервал между поисковыми ВС d равен ширине полосы обследования L . Строй поисковых ВС выбирается в зависимости от схемы полета.

Если требуется полет по заданному маршруту, то выбирается клин.

Правый пеленг выбирается, если при смене галса выполняется правый разворот, левый пеленг, если выполняется левый разворот.

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

Поиск способом «параллельное галсирование»

69. Применяется при недостаточном количестве имеющихся ПСВС и для обследования значительной площади (рис. 11).

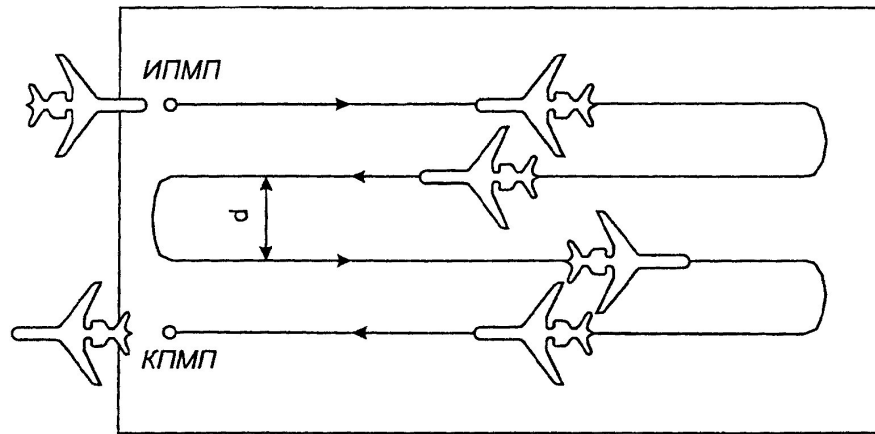


Рис. 11. Схема поиска способом «параллельное галсирование»

70. Если в ПСО (Р) участвуют несколько ПСВС, а полет в составе звена признается нецелесообразным, то район поиска может быть разделен на несколько секторов поиска (полос).

71. Каждая полоса обследуется одновременно несколькими одиночными ПСВС.

72. Когда в распоряжении руководителя ПСО (Р) имеется только одно ПСВС, тогда оно обследует район поиска поэтапно.

73. Поиск должен начинаться с участка (полосы) наиболее вероятного местонахождения ВС, потерпевшего бедствие (рис. 12).

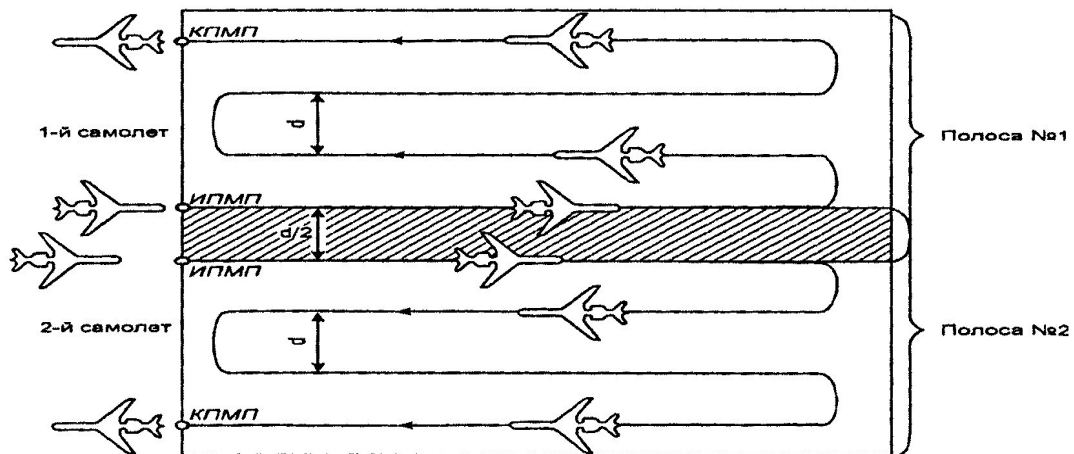


Рис. 12. Схема обследования двух полос района поиска двумя самолетами способом «параллельное галсирование»

74. Обследование района поиска отдельными полосами предъявляет дополнительные требования к самолетовождению.

75. Для повышения его точности желательно, чтобы все ПСВС были оборудованы спутниковыми навигационными системами.

76. Поиск начинается от оси воздушной трассы.

77. Расстояние между первыми галсами принимается равным половине ширины полосы обследования.

78. Это позволяет быть самолетам на дистанции прямой видимости друг от друга и уменьшает вероятность появления пробела (необследованного участка) на стыке полос.

Поиск способом «расширяющийся квадрат»

79. Применяется, как правило, при наличии достоверных данных о районе бедствия ВС (работа на «точке», в зоне пилотирования) (рис. 13).

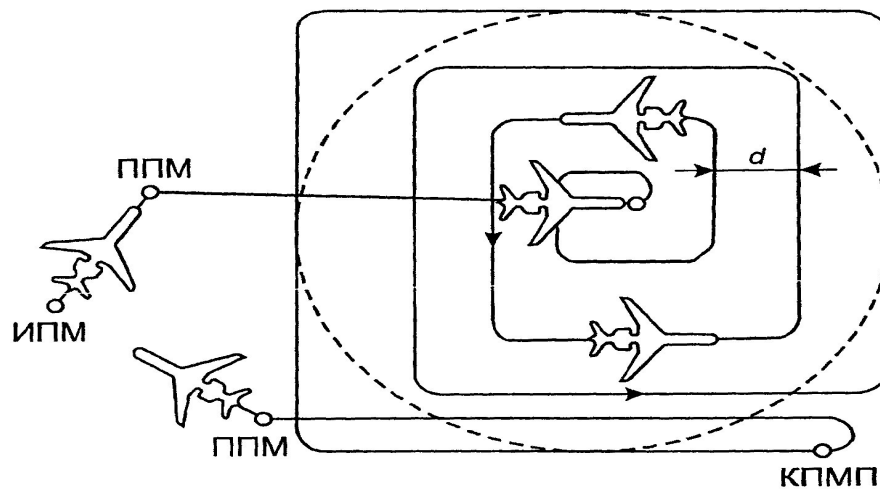


Рис. 13. Схема поиска способом «расширяющийся квадрат»

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

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

82. В целях обеспечения безопасности полетов поиск ведется, начиная от вершины вниз к подножию.

83. Пилот не должен отвлекаться от пилотирования ВС и обязан постоянно следить за пространством впереди самолета с тем, чтобы вовремя уклониться от препятствия.

84. Полет выполняется по кругу со снижением на 150-300 м на наиболее безопасном участке.

85. Если нет возможности облета горы по кругу, следует выполнять последовательные пролеты вдоль ее склона, снижаясь через одинаковые интервалы.

Поиск способом «секторный поиск»

86. Этот способ целесообразно применять над водой в том случае, когда экипаж передал свои точные координаты, запеленгован АРМ или сотовый телефон.

87. Район поиска имеет форму круга (рис. 14) небольшого размера.

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

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

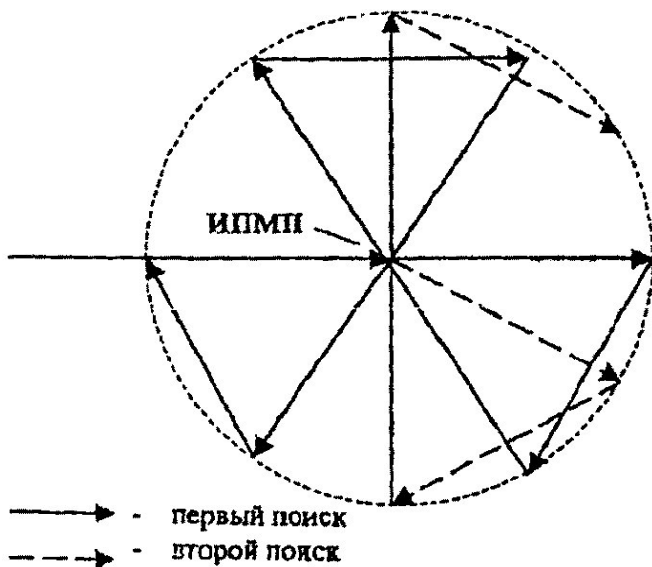


Рис. 14. Схема «секторного поиска»

Поиск способом «контурный поиск»

92. Этот способ применяется при поиске вокруг гор и в долинах (рис. 15), когда резкие изменения превышения местности делают применение других способов практически неосуществимыми.

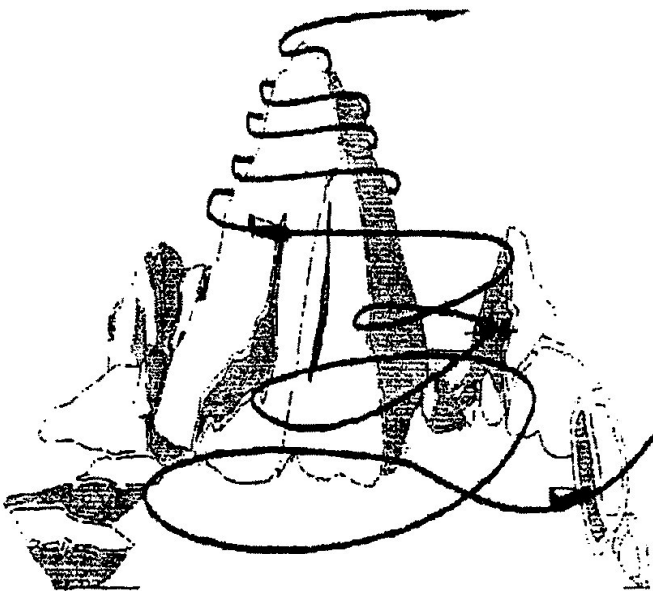


Рис. 15. Контурный поиск

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

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

93. ПСВС начинает поиск над самым высоким пиком с выполнения полного кругового облета горы на этом эшелоне.

94. Чтобы ПСВС могло плавно и безопасно снизиться до следующего эшелона контурного поиска, который может быть на 150-300 м ниже, оно может выполнить облет по кругу со снижением в стороне от горы, а затем продолжить контурный поиск на более низкой высоте.

95. Когда нет достаточного пространства для полета по кругу в направлении, обратном направлению поиска, ВС может снижаться по спирали

вокруг горы с небольшой, но постоянной скоростью снижения.

96. Если по какой-либо причине невозможно совершить круговой облет горы, следует выполнять последовательные пролеты вдоль ее склона через одинаковые интервалы по высоте, как указано выше.

97. Поиск в долинах осуществляется кругами с перемещением центра круга на один интервал между линиями пути после завершения каждого облета по кругу.

98. Контурный поиск может быть очень опасен, поэтому следует проявлять чрезвычайную осторожность при осуществлении поиска в каньонах и узких долинах.

99. Наиболее опасен поиск в ущельях треугольной формы. Экипаж не должен увлекаться и заходить далеко в ущелье. Ему может не хватить пространства для выполнения разворота или мощности двигателя для набора высоты.

100. Гряда сопок обследуется двумя ПСВС с противоположных склонов. Правила безопасности идентичны.

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

Визуальный наземный поиск

102. Визуальный наземный поиск и оказание помощи пассажирам и экипажам ВС проводятся силами НПСК и аварийно-спасательных команд, а также спасательных парашютно-десантных групп, в случае невозможности применения ПСВС по метеоусловиям или другим причинам, используя транспортное средство повышенной проходимости.

103. Для установления границ подрайонов поиска используются такие заметные естественные или искусственные наземные ориентиры, как реки или дороги.

104. Наземные подразделения, прибыв в район поиска, при необходимости разбивают лагерь и устанавливают радиосвязь с руководителем ПСО (Р) (оперативным органом единой системы авиационно-космического поиска и спасания), экипажем ПСВС и другими поисковыми группами.

105. Наземные поисковые подразделения должны иметь крупномасштабные топографические карты с отмеченными на них районами поиска.

106. Как правило, наземные подразделения производят поиск по схеме прочесывания с параллельным обзором линии пути и контурного поиска.

107. При осмотре местности интервалы между членами поисковых групп определяются условиями местности и должны обеспечить связь визуальную или голосом. В труднопросматриваемой местности интервалы между членами поисковой группы должны быть не более 10–30 м.

108. Дневное задание поисковым группам должно определяться с учетом возвращения в лагерь в светлое время.

109. При осмотре местности особое внимание необходимо обращать на наличие дымов, воронок, поврежденных деревьев, металлических предметов, следов горюче-смазочных материалов на земле и водной поверхности.

110. Для выхода на работающий радиомаяк необходимо использовать переносные радиопеленгаторы.

111. При поиске в лесных районах скорость продвижения должна быть небольшой. Один квадратный километр леса может быть обследован наземной группой в 20–25 человек примерно за 1,5 часа.

Поиск с параллельным обзором линии пути

112. В каждой поисковой группе должны быть: руководитель группы, двое фланговых (по одному с каждого конца шеренги) и столько членов поисковой группы, сколько позволяет характер данной местности.

113. Изначально вдоль границы района поиска формируется шеренга.

114. При встрече с препятствием или обнаружении представляющего интерес предмета группа останавливается и ожидает результатов обследования, прежде чем вся поисковая шеренга возобновляет движение вперед.

115. Контроль за выдерживанием границы каждого последующего участка маршрута поиска через тот или иной район возлагается на флангового, вокруг которого поворачивается поисковая шеренга.

116. Интервал между каждым членом поисковой группы определяется расстоянием, в пределах которого человек может эффективно вести поиск, поддерживая зрительный и слуховой контакт с соседними по шеренге членами группы поиска.

117. При прохождении первого участка поиска один из фланговых следует вдоль естественной границы или по заданному компасному курсу, а второй фланговый по другую сторону шеренги отмечает путь, по которому будет следовать шеренга после разворота.

118. В случае потери контакта с каким-либо членом поисковой группы необходимо оповестить об этом руководителя группы, при этом поисковая шеренга должна прекратить движение, пока не будет восстановлен контакт между всеми членами группы.

Контурный поиск

119. Контурный поиск применяется в тех случаях, когда круговому прочесыванию могут быть подвергнуты горные элементы местности.

120. Данная поиск представляет собой видоизмененный поиск параллельного прочесывания.

121. Перед началом поиска один фланговый находится на наибольшей высоте, а другой – на нижнем конце шеренги.

122. После первого обхода вокруг горы поисковая шеренга вновь формируется на нижней стороне от флангового, находящегося внизу.

123. При данном поиске применяется общий порядок действий, установленный для поиска с параллельным обзором линии пути.

**Рекомендуемые сигналы,
применяемые при проведении поисково-спасательных операций (работ)**

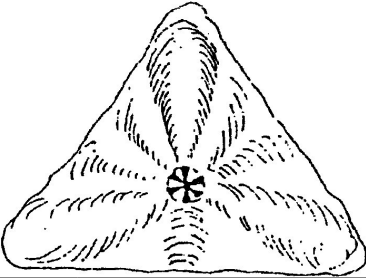
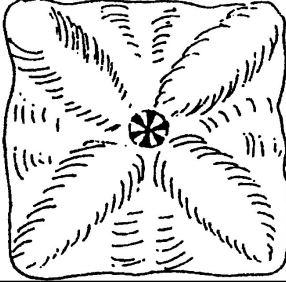
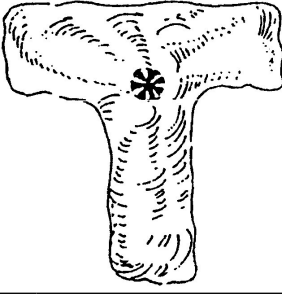
1. Экипаж воздушного судна (далее – ВС), совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, для обозначения своего местонахождения, кроме аварийных радиостанций и сигнальных средств, имеющихся в носимых аварийных запасах (далее – НАЗ) и на борту ВС, применяет и подручные материалы (парашютная ткань, чехлы, куски дерева, камни, зола, костры).

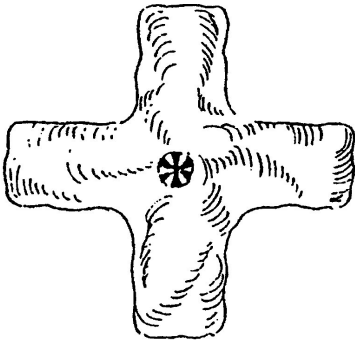
2. Для обмена информацией между поисково-спасательным воздушным судном (далее – ПСВС) и потерпевшими бедствие, при отсутствии или выходе из строя аварийных радиостанций, подаются сигналы бедствия, используются: визуальные знаки, маневрирование ПСВС, мигание аэронавигационными огнями (посадочными фарам), применяются сигнальные ракеты.

**Рекомендуемые визуальные сигналы (знаки),
передаваемые потерпевшими бедствие, а также поисково-спасательными
самолетами (вертолетами) на территории Российской Федерации**

3. При бедствии российских ВС на территории Российской Федерации, как правило, применяются визуальные сигналы (знаки).

Выполнение сигналов (знаков) членом экипажа потерпевшего бедствие ВС		
Значение сигнала (знака)	С помощью фигур человека	С помощью парашюта
1	2	3
Произошло летное происшествие, имеются пострадавшие	Фигура лежащего человека (рис. 1)	Купол парашюта разостлан на земле в форме круга, в середине которого фигура лежащего человека (рис. 2)
Нуждаемся в продовольствии, воде, в теплом обмундировании	Фигура сидящего человека (рис. 3)	Купол парашюта сложен треугольником (рис. 4)
Покажите, в каком направлении идти	Обе руки подняты вверх и разведены несколько в стороны (рис. 5)	Купол парашюта вытянут в длину (рис. 6)
Здесь можно произвести посадку	Приседание на корточки с вытянутыми вперед руками (рис. 7)	Купол парашюта сложен квадратом (рис. 8)
Приземляйтесь в указанном направлении	Обе руки вытянуты вперед в направлении захода на посадку (рис. 9)	Купол парашюта сложен в виде посадочного «Т» (рис. 10)
Здесь садиться нельзя	Подняты руки кверху и сложены крестообразно (рис. 11)	Купол парашюта в виде креста (рис. 12)

С помощью фигур человека	С помощью парашюта
	
Рис. 1. Лежащий человек	Рис. 2. Купол парашюта разослан на земле в форме круга, в середине круга - лежащий человек
	
Рис. 3. Сидящий человек	Рис. 4. Купол парашюта сложен треугольником
	
Рис. 5. Стоящий человек с поднятыми руками, несколько разведенными в стороны	Рис. 6. Купол парашюта вытянут в длину
	
Рис. 7. Человек, присевший на корточки, с вытянутыми руками	Рис. 8. Купол парашюта сложен квадратом
	
Рис. 9. Стоящий человек с вытянутыми вперед руками	Рис. 10. Купол парашюта сложен в виде развернутого «Т»

С помощью фигур человека	С помощью парашюта
	
Рис. 11. Человек с поднятыми и сложенными крестообразно руками	Рис. 12. Купол парашюта сложен в виде креста

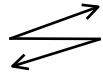
Рекомендуемые сигналы (знаки), подаваемые экипажем ПСВС

Значение сигнала (знака)	Эволюциями самолета (вертолета)	С помощью ракет
Вас вижу	Виращ в горизонтальной плоскости (круг над обнаруженными людьми)	Зеленая ракета
Ожидайте помощи на месте, за вами прибудет самолет (вертолет)	Полет в горизонтальной плоскости восьмеркой	Красная ракета
Идите в указанном направлении	Полет самолета над потерпевшими бедствие в направлении курса движения	Желтая ракета
Вас понял	Покачивание с крыла на крыло	Белая ракета
Вас не понял	Полет змейкой	Две красные ракеты
Обозначьте направление посадки и место приземления	Пикирование с последующим заходом в вираж	Две зеленые ракеты

Рекомендуемые визуальные международные сигналы (знаки), передаваемые с земли (с моря, надводного судна) экипажам поисково-спасательных самолетов (вертолетов) и экипажами поисково-спасательных самолетов (вертолетов) экипажам ВС, потерпевших бедствие, и экипажам надводных кораблей

4. При бедствии российских ВС на территории иностранных государств и вне российских зон авиационно-космического поиска и спасания, а также ВС иностранных государств на территории Российской Федерации и в российских зонах авиационно-космического поиска и спасания применяются визуальные международные сигналы (знаки).

Рекомендуемые сигналы, подаваемые с земли воздушным судам

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

5. Размер сигналов (знаков) должен быть не менее 2,5 м (8 футов) и их следует делать в максимальной степени заметными.

6. Сигналы (знаки) могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение сигналов (знаков) на поверхность земли производится маслом, красителем (типа уранин).

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

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

при дневном свете – покачивание ВС;

при наступлении темноты – включение и выключение дважды посадочных фар, а если ПСВС ими не оборудовано – включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

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

Рекомендуемые сигналы (знаки), подаваемые при выполнении ПСО (Р) на море

10. При выполнении ПСО (Р) на море подаются следующие сигналы (знаки):

1) Если экипажу ПСВС надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие,

то экипаж ПСВС должен выполнить следующие маневры:

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

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

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

2) Если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал (знак), указанный в абзаце втором подпункта 1 пункта 10, больше не требуется, то экипаж ВС должен выполнить следующие маневры:

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

3) Экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала (знака), указанного в абзаце втором подпункта 1 пункта 10, должен дать следующие сигналы (знаки):

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

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

изменить курс и следовать за ПСВС.

11. При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна должен:

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

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

Рекомендуемые средства визуальной сигнализации

12. Для обозначения местонахождения потерпевших бедствие применяются пиротехнические, светотехнические, звуковые и цветовые средства визуальной сигнализации.

13. К пиротехническим средствам относятся различные типы ракет, сигнальные патроны и дымовые шашки.

14. Дальность видимости огня от пиротехнических или светотехнических средств при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м – 25-30 км;

над водной поверхностью с корабля – 20 км.

15. Дальность видимости дыма при благоприятных метеорологических условиях достигает:

с высоты 500 м – 8-10 км;

над водной поверхностью с корабля – 6 км.

16. Сигнальное зеркало предназначено для подачи светового сигнала отраженными солнечными лучами (в виде солнечного зайчика). Зеркало изготовлено из стали с полированной плоской поверхностью.

Дальность обнаружения «зайчика», поданного зеркалом из комплекта НАЗа, достигает 14 км, из комплекта группового плота – 37 км.

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

17. К звуковым средствам относятся звуковые ракеты и свистки.

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

19. Сигнальный краситель-порошок, который при попадании в воду образует днем большое желто-зеленое, а ночью ярко-зеленое флюоресцирующее пятно, хорошо видимое с воздуха.

Используя сигнальный краситель-порошок, можно окрашивать снег, для чего его необходимо распылить на снегу.

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