

РАЗБОР РЕАЛЬНЫХ АП В АСПЕКТЕ АСП.

21.09.2001г. при выполнении посадки самолета ИЛ-86 в аэропорту Дубай, вследствие невыпуска шасси, произошло возгорание ВС. Из-за отсутствия информации о возникшем пожаре и непредвиденности возникшей ситуации взаимодействия между членами летного и кабинного экипажа по принятию мер к эвакуации не было. Команды от КВС о начале действий по аварийному расписанию не поступило

РАЗБОР РЕАЛЬНЫХ АП В АСПЕКТЕ АСП.

- Старший бортпроводник, учитывая критичность развивающейся ситуации, самостоятельно принял решение о начале проведения эвакуации. Благодаря профессионализму и высокому уровню подготовки кабинного экипажа эвакуация пассажиров была проведена за минимальное время. Никто из пассажиров не пострадал.

РАЗБОР РЕАЛЬНЫХ АП В АСПЕКТЕ АСП.

- Анализируя данный случай можно сделать вывод, что самостоятельно принятое решение старшим бортпроводником на начало эвакуации было своевременным и обеспечило сохранение жизни сотням пассажиров.

Классификация (виды) пожаров

- О любых событиях, которые могут повлиять на безопасность полета, таких как посторонний шум, запах, дым, применение аварийного оборудования, ранение или внезапное ухудшение здоровья пассажиров либо членов кабинного экипажа, нападение на экипаж либо, пассажиров, - необходимо немедленно доложить КВС.

Электрический пожар

- Причиной возникновения электрического пожара является неисправность электрооборудования или электропроводки. Он имеет характерный запах горячей проводки и сопровождается искрением и треском.
На борту самолета может возникнуть в любом месте, но наиболее вероятно, что это может произойти в местах размещения электрооборудования (в кабине экипажа, кухне, туалетах).

Неэлектрический пожар

- Неэлектрический пожар может возникнуть в результате возгорания бумаги, обшивки кресел, пледов и т.д. Наиболее вероятен в пассажирских салонах, мусоросборниках туалетов и кухонь, а также в багажно-грузовых помещениях.
- Возгорание легковоспламеняющихся веществ также относится к числу не-электрических пожаров, но может быть отнесено в отдельную группу, так как обладает такими особенностями, как моментальное распространение возникающего большого объема пламени.

ДЫМ

- Источником дыма может оказаться:
 - • Открытый огонь,
 - • Тлеющий огонь,
 - • Неисправное электрооборудование,
 - • Система кондиционирования воздуха.
- При задымлении нельзя пользоваться стационарной кислородной системой пассажирской кабины, так как вместе с кислородом через маски поступает дым из салона.

Средства для тушения пожара

- Все ВС имеют необходимое противопожарное оборудование, которое состоит из стационарного и переносного противопожарного оборудования.

Стационарная система пожаротушения

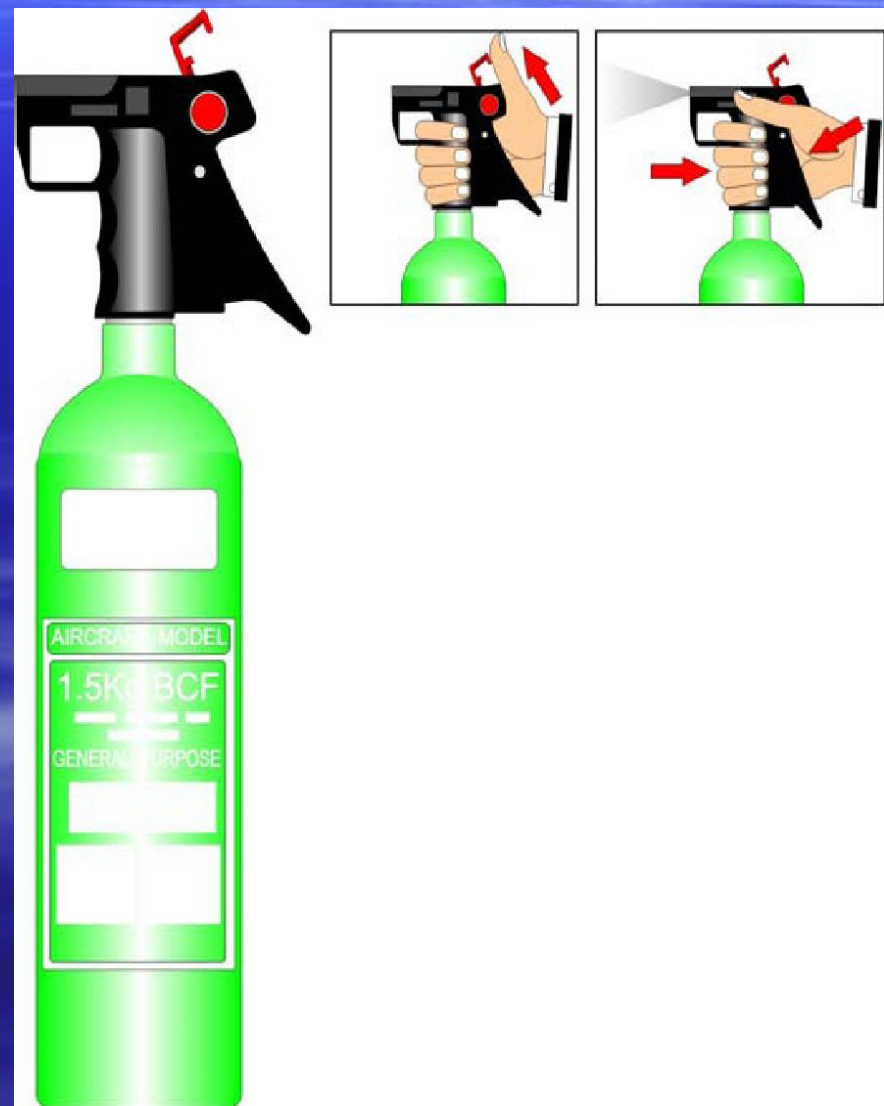
- Стационарная система пожаротушения состоит из:
 - Системы пожаротушения двигателей и отсека ВСУ
 - Системы пожаротушения багажно-грузовых помещений
 - Системы пожаротушения в туалетах (см. специальную часть учебника)
- Возникновение пожара в двигателях и багажно-грузовых отсеках сопровождается световой и звуковой сигнализацией в пилотской кабине.

Переносное противопожарное оборудование

- На ВС иностранного производства используются следующие типы переносных огнетушителей 2-х модификаций:
 - • огнетушитель ВСF (хладон)
 - • огнетушитель водный.

Огнетушитель ВСF (хладон)

- Объем огнетушителя 1.2 кг, 1.5 кг, 2.5 кг
- Время разрядки 8 - 15 секунд



Использование огнетушителя BCF (хладон)

1. Снять огнетушитель с крепления.
- 2. Поднять предохранительную скобу .
- 3. Взять огнетушитель одной рукой, держать в вертикальном положении.
- 4. Направить сопло на источник пламени.
- 5. Нажать пусковой рычаг .
- 6. Происходит выброс красного индикатора «FULL»

Правила использования хладоновых огнетушителей:

- 1. Хладоновый огнетушитель используется для тушения всех видов пожаров.
- 2. Огнетушитель держать вертикально.
- 3. Хладоновый огнетушитель следует использовать с расстояния 1-1.5м. При тушении легковоспламеняющихся жидкостей не направлять струю в упор на очаг пожара во избежание разбрызгивания горящего вещества.

Правила использования хладоновых огнетушителей

- 4 Жидкие горючие вещества следует тушить от периферии к центру.
- 5 При распространении очага пожара в вертикальной плоскости направить струю из огнетушителя на нижнюю границу очага пожара и, по мере тушения, перемещать ее к верхней границе горизонтальными движениями.

Правила использования хладоновых огнетушителей

- 6 Разряжайте огнетушитель в направлении воздушных потоков.
- 7 Не разряжать огнетушитель в сторону людей, так как попадание хладона в органы дыхания может привести к удушью.

Правила использования водного огнетушителя

- 1 Водный огнетушитель используется при отсутствии электрического напряжения. Водным огнетушителем нельзя тушить жидкие горючие вещества.
- 2 Огнетушитель держать вертикально.

Особенности тушения некоторых видов пожаров

- Легковоспламеняющаяся или взрывоопасная жидкость.
- В случае, если на борту была обнаружена емкость с легковоспламеняющейся или взрывоопасной жидкостью (смесью), необходимо:
 - – Сообщить КВС
 - – Поместить емкость в лед (только не сухой).
- **Внимание!** Не выливать содержимое в раковину или унитаз.

Особенности тушения некоторых видов пожаров

■ Пожар в туалете

- При возникновении пожара в туалете не открывать дверь до тех пор, пока не будут подготовлены все средства тушения и надета дымозащитная маска или капюшон.
- – Определить интенсивность пожара (дверь горячая или холодная) тыльной стороной ладони.
- – Присесть и медленно приоткрыть дверь.
- – Обнаружить очаг пожара и немедленно тушить его.

Особенности тушения некоторых видов пожаров

- Пожар в кабине экипажа
- Пожар в кабине экипажа, независимо от причины его происхождения, считается электрическим пожаром из-за наличия большого количества электрооборудования.

Размещение АСО

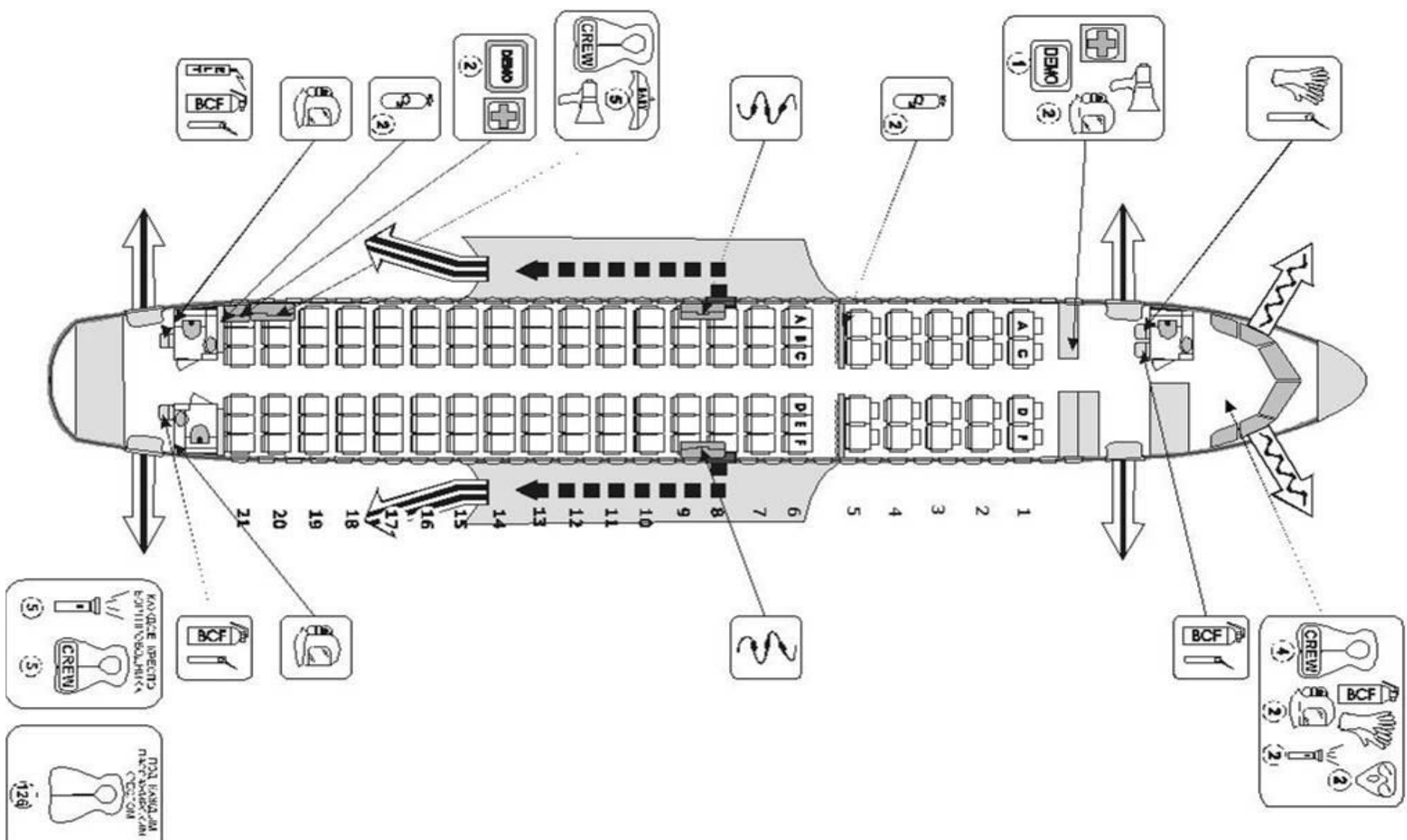
Символы аварийного оборудования (Emergency Equipment Symbol)



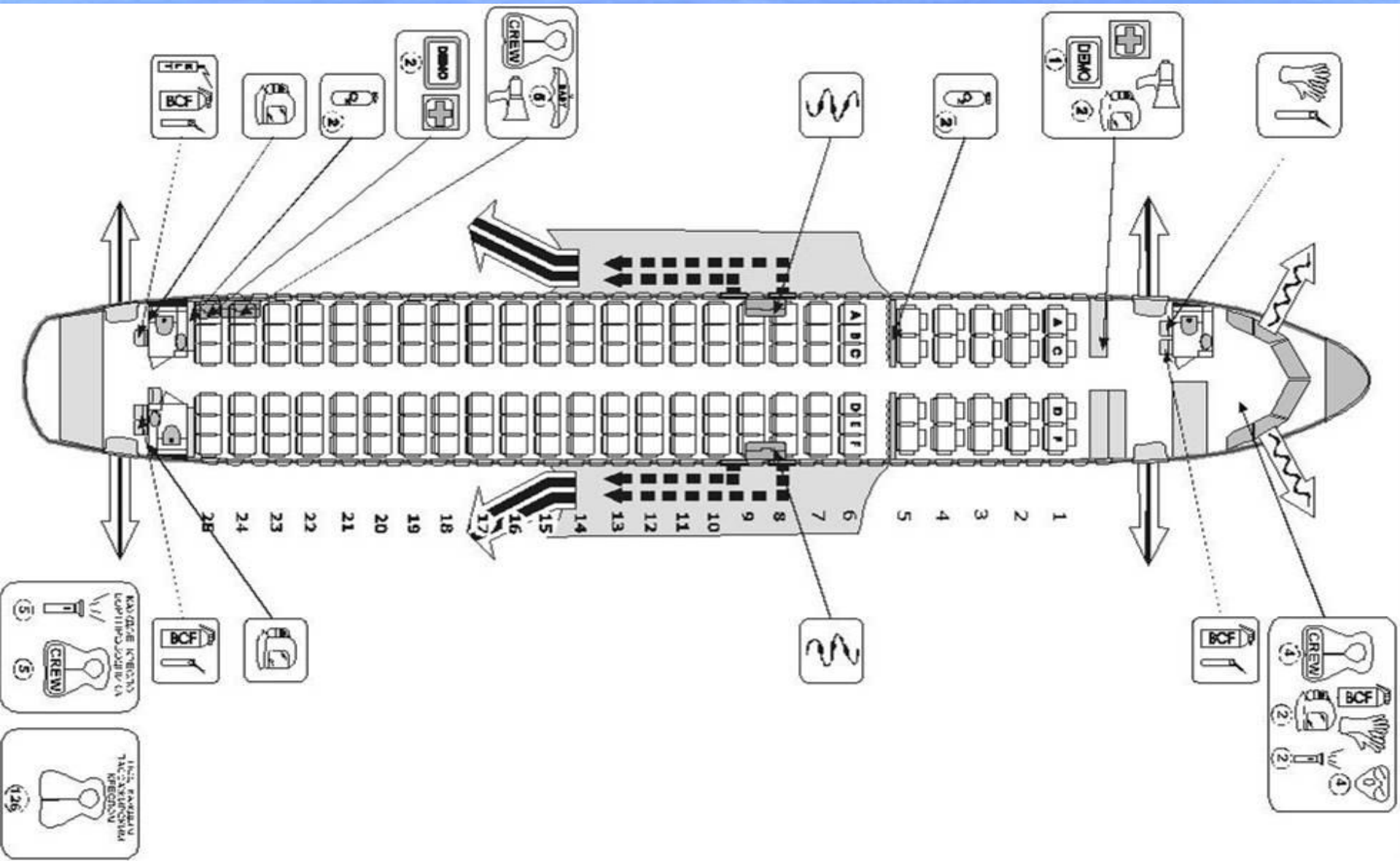
NOTE: Some symbols do not apply to all configurations.

A	ATTENDANT SEAT
C	CLOSET
G	GALLEY
L	LAVATORY
S	STOWAGE

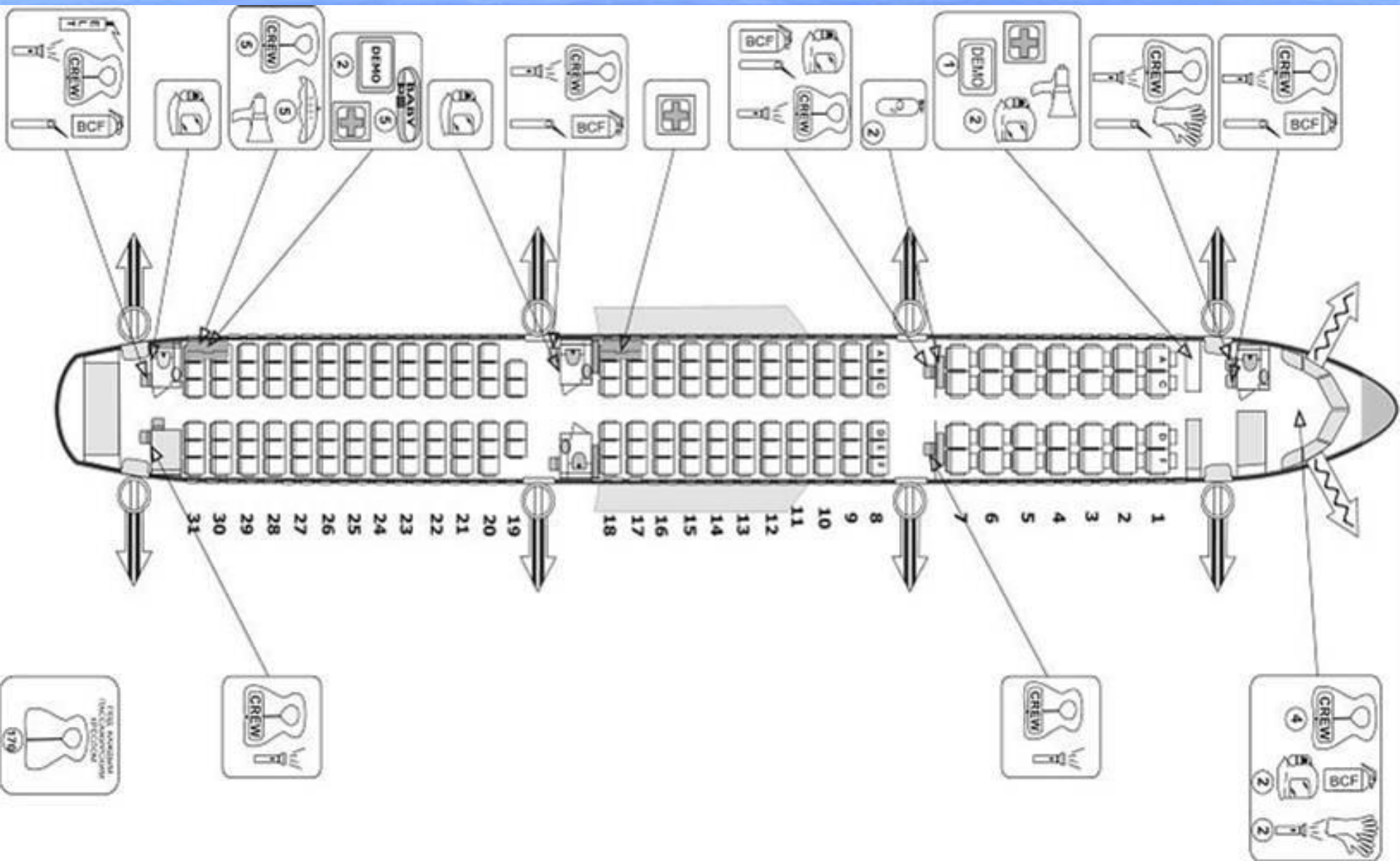
Размещение АСО на ВС А-319



Размещение АСО на ВС А-320



Размещение АСО на ВС А-321



Аварийные выходы и пути эвакуации

- **Аварийные выходы**
- Самолет А-319/320 имеет:
- 4 двери в пассажирской кабине (1L/1R, 3L/3R),
- аварийные люки на крыло, 2 – А-319, 4 – А-320 (2L/2R),
- 2 форточки в кабине экипажа.

Аварийные выходы и пути эвакуации

- Входные и загрузочные двери, а также люки, выходящие на крыло, используются в качестве аварийных выходов и имеют соответствующую маркировку.
- Все двери оснащены односторонними надувными трапами. Аварийные выходы на крыло оснащены двухсторонними надувными трапами, предназначенными для эвакуации с крыла.

Аварийные выходы и пути эвакуации

- Самолет А-321 имеет 10 аварийных выходов:
- 4 двери в передней и хвостовой части самолета (1L/1R, 4L/4R). Эти двери одинаковы по конструкции и оборудованию с основными дверьми А319/320. Процедура открытия и закрытия дверей 1L/1R,4L/4R идентично процедурам применяемым к основным выходам на ВС А319/320.

Аварийные выходы и пути эвакуации

- Четыре аварийных выхода (2L/2R и 3L/3R) расположены перед и за крылом (двери типа C). Каждый аварийный выход оборудован односторонним трапом. Трап вмонтирован в фюзеляж самолета и располагается в специальной нише под дверью.
- 2 форточки в кабине экипажа.

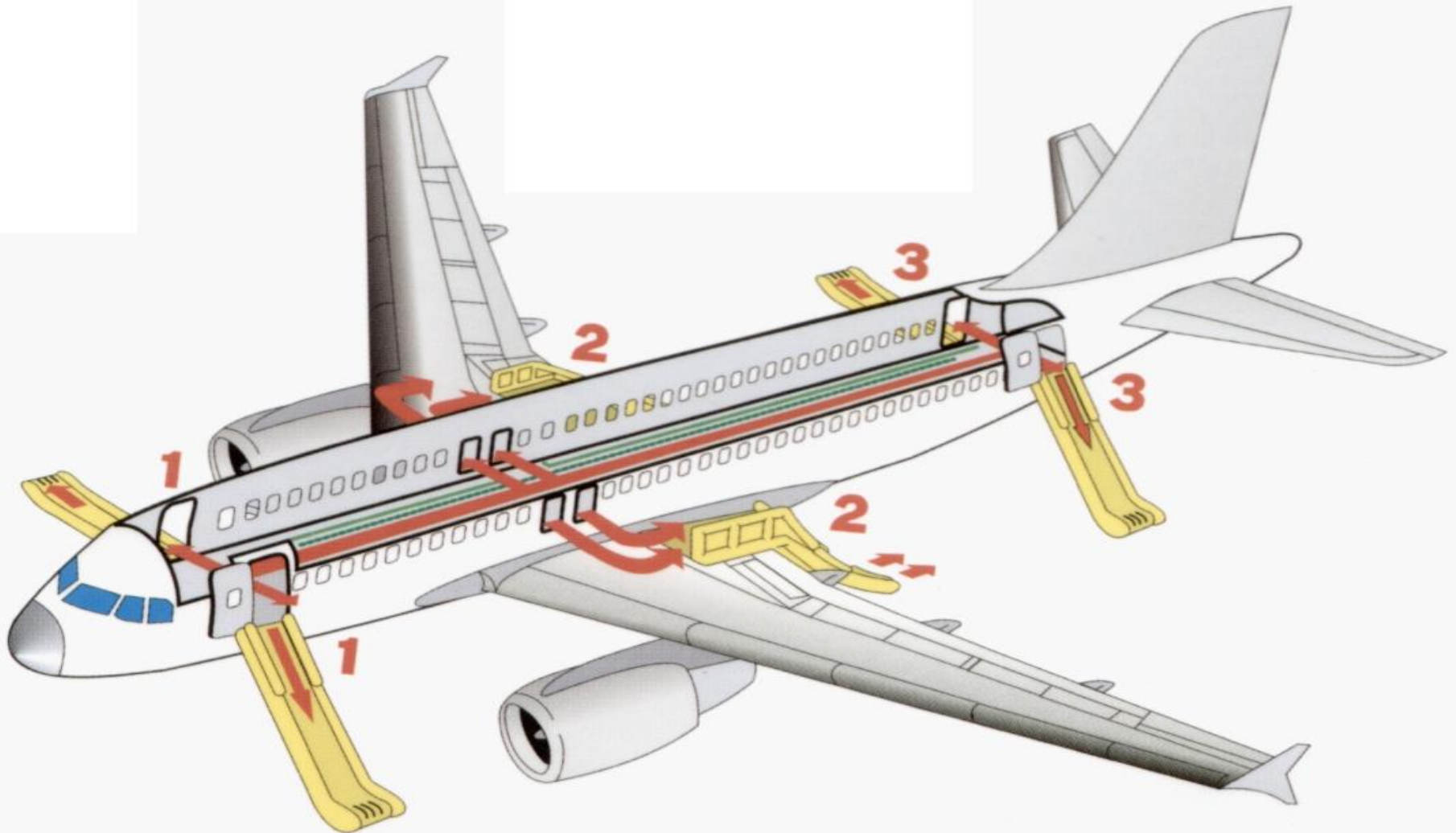
Пути эвакуации

- Проход в пассажирской кабине, зоны аварийных выходов и проходы между противоположными аварийными выходами являются путями эвакуации.
- Основной путь эвакуации для пилотов – через дверь пилотской кабины.
- ***Аварийные выходы 1L/1R и 3L/3R (для самолета А-319/320)***

Селектор дверей 1L/R, 3L/R

- Селектор двери позволяет устанавливать штангу трапа в двух положениях:
- на двери – положение селектора «DISARMED». Открытие двери происходит без выброса трапа.
- На фюзеляже, в замках на пороге двери – положение селектора «ARMED». После открытия двери произойдет выброс трапа.
- Предохранительная шпилька предупреждает, что дверь находится в положении «DISARMED» и предотвращает случайный перевод селектора в положение «ARMED».

А-320 аварийные выходы и пути эвакуации



Армирование двери



Дизармирование двери



Аварийные выходы

- *Аварийные выходы 2L/2R (для самолета А-319/А-320)*
- Самолет А-319 имеет 2 люка на крыло, самолет А-320 – 4, которые используются в качестве аварийных выходов.
- Они имеют соответствующую маркировку «EXIT».

Аварийные люки А-320

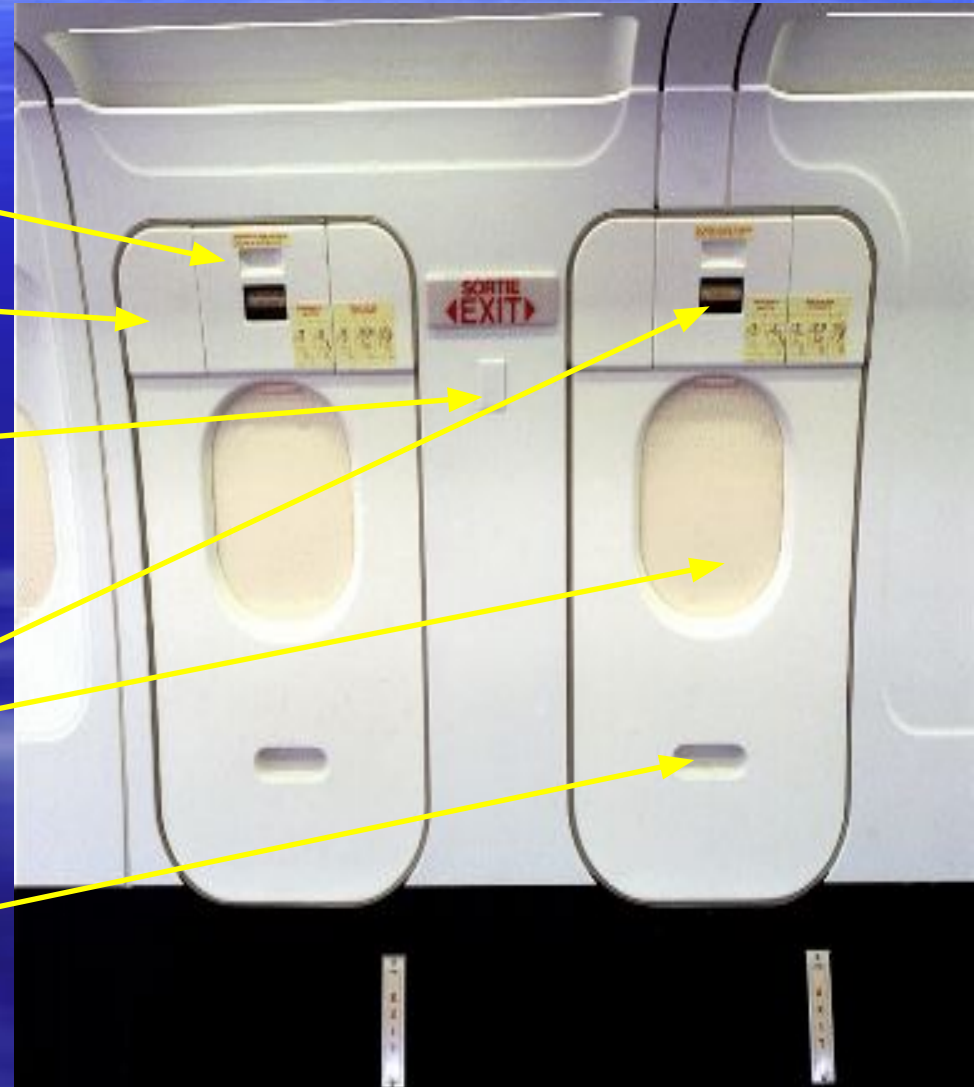


Открытие аварийного люка изнутри

- Снять защитную крышку (1), загорится индикатор «SLIDE ARMED» (3),
- Сидя в пассажирском кресле, взяться рукой, которая ближе к люку за вспомогательную ручку внизу, другой за ручку открытия люка (4),
- Потянуть ручку открытия (4) вниз, снять крышку люка, развернуть и выбросить наружу, открытие одного из люков ведет к развертыванию и наполнению трапа на крыле,
- Дернуть ручку ручного наполнения трапа (А), которая находится в проеме люка сверху:

Открытие аварийного люка изнутри

- 1– защитная крышка ручки люка
- 2–люк
- 3– световой индикатор «SLIDE ARMED»;
- 4– ручка открытия люка;
- 5– иллюминатор;
- 6– вспомогательная ручка.



Открытие аварийного люка изнутри

- снять защитную крышку (1), загорится индикатор «SLIDE ARMED» (3),
 - - сидя в пассажирском кресле, взяться рукой, которая ближе к люку за
 - вспомогательную ручку внизу, другой за ручку открытия люка (4),
 - - потянуть ручку открытия (4) вниз,
 - - снять крышку люка, развернуть (5) и выбросить наружу (6), открытие
 - одного из люков ведет к развертыванию и наполнению трапа на крыле,
 - - дернуть ручку ручного наполнения трапа (А), которая находится в проеме
 - люка вверху:

Открытие аварийного люка изнутри



Развертывание трапа аварийного люка



Использование трапа дверей 1L/R, 3L/R

- **Правила спуска по трапу:**
- без обуви, прыгать на трап,
- съезжать в положении сидя, вытянув руки и наклонив тело вперед.
- В случае контролируемой высадки пассажиров – сесть на трап.
- Направить пассажиров на безопасное расстояние (не менее 100 метров).
- Пассажиры – помощники помогают эвакуации внизу у трапа.

Использование трапа дверей 1L/R, 3L/R



Использование трапа дверей 1L/R, 3L/R

Развертывание трапа аварийный ВЫХОД

- Трапы аварийных выходов на крыло 2L/2R
- Двухдорожечный надувной трап для спуска с крыла размещается в нижней части фюзеляжа. Он имеет надувные рампу и боковое ограждение. Время надутия трапа 3-5 секунд.

Развертывание трапа аварийных выходов 2L/R, 3L/3R.

- Трап односторонний, оборудован лампами аварийного освещения, которые
- располагаются по всей длине трапа по внутренней стороне и в нижней части
- трапа. Аварийное освещение включается автоматически при развертывании и
- наполнении трапа.
- Трап оборудован «возвратным канатом». По внешнему периметру трапа
- проходит канат. Матерчатые ручки в нижней части трапа служат для
- использования трапа в качестве желоба при его повреждении.

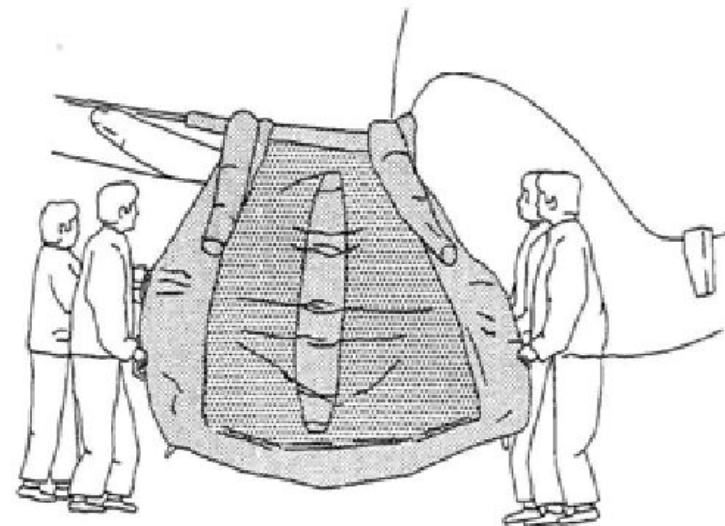
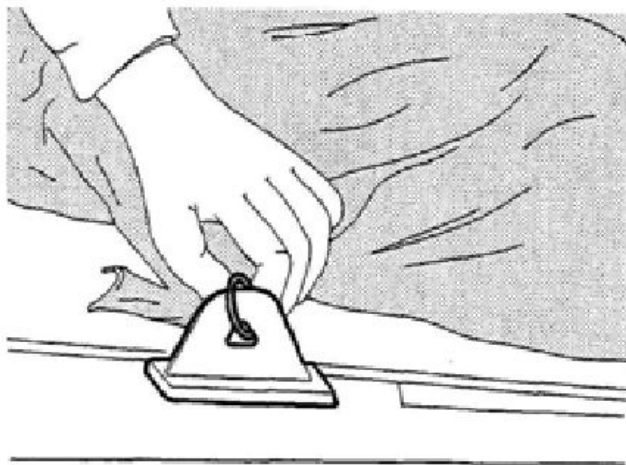
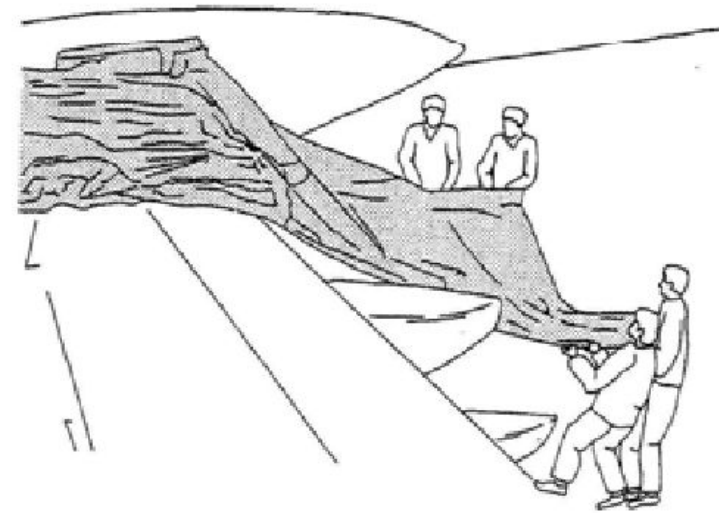
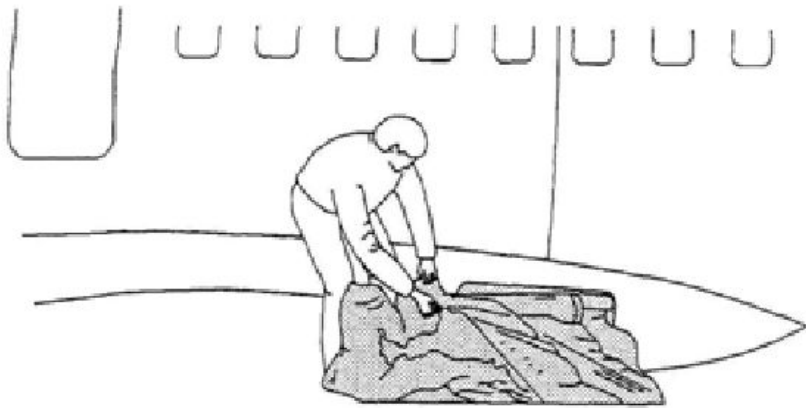
Использование не надутых трапов 2L/2R

- Если надувной трап для спуска с крыла не надулся после использования ручки ручного наполнения, необходимо направить пассажиров к другим действующим выходам.
- Если другие выходы нельзя использовать, то не надувшийся трап можно использовать в качестве желоба:

Использование не надутых трапов 2L/2R

- закрепить ненадутый трап при помощи крюка за кольцо на крыле самолета,
- четыре человека спускаются по ненадутому трапу (как по канату) и при помощи вспомогательных ручек растягивают трап так, чтобы по нему можно было съехать

Использование не надутых трапов 2L/2R



Оборудование для защиты органов дыхания

- Кислородное оборудование
- Дымозащитные капюшоны (ВС иностранного производства).

Кислородное оборудование

- **Общие сведения**
- На случай разгерметизации, оказания медицинской помощи и для обеспечения кислородом членов экипажа самолеты оборудованы кислородными системами.
- На борту имеется три различных системы кислородного обеспечения:
 - Стационарная кислородная система кабины пилотов.
 - Стационарная кислородная система пассажирской кабины.
 - Переносные кислородные баллоны с кислородными масками для оказания медицинской помощи пассажирам.

Переносное кислородное оборудование

- Переносной кислородный прибор с двумя штуцерами
- Режим работы
Время работы
Скорость подачи 2л/м 15 минут
Скорость подачи 4л/м 7 минут

Переносной кислородный прибор с двумя штуцерами

- **Предполетная проверка:**
- Проверить показания манометра (5) –не менее 1500 PSI Кислородная маска в наличии
- **Использование кислородного прибора:**
- 1. Повесить кислородный баллон через плечо с помощью ремня (1)
- 2. Подсоединить кислородную маску к штуцеру HI или LO (2 или 3)
- 3. Медленно открыть вентиль (4), вращая его против часовой стрелки
- 4. Убедиться, что кислород поступает в маску
- 5. Надеть маску пассажиру
- 6. После использования закрыть вентиль (4) и отсоединить маску.

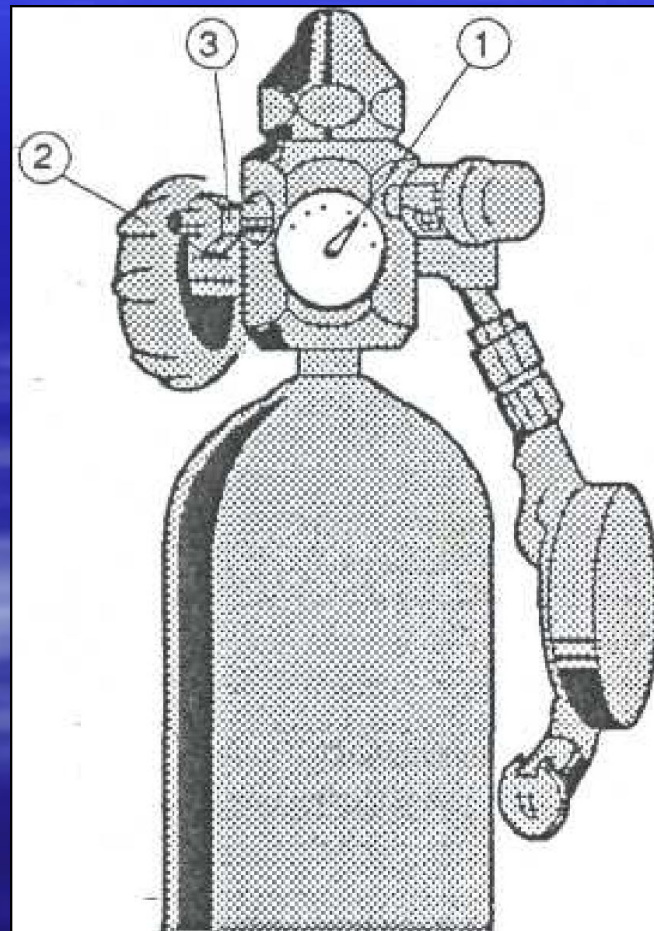
Переносной кислородный прибор с одним штуцером

- Режим работы: Скорость подачи 4л/"м
- Время работы: 7 минут

Переносной кислородный прибор с одним штуцером

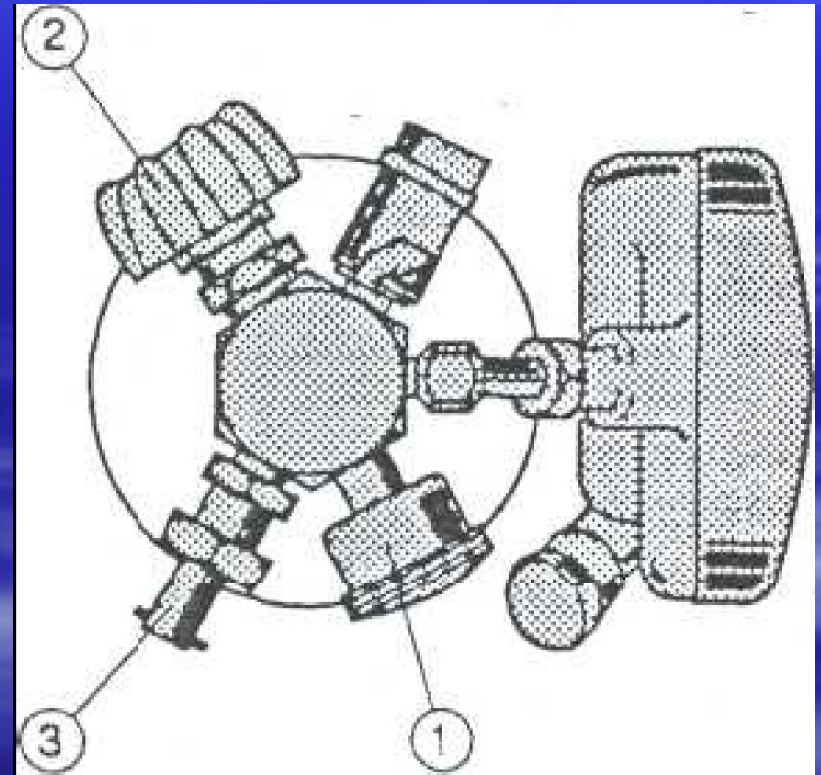
Использование кислородного прибора

1. Повесить кислородный баллон через плечо с помощью ремня
2. Подсоединить маску к штуцеру (3)
3. Медленно открыть вентиль (2), вращая его против часовой стрелки



Переносной кислородный прибор с одним штуцером

- 4. Убедиться, что кислород поступает в маску.
- 5. Надеть маску пассажиру
- 6. Закрыть вентиль (2) после использования баллона и отсоединить маску.



Одноразовая кислородная маска

■ **Использование**

- 1. Подсоединить штуцер маски к кислородному прибору.
- 2. Открыть вентиль.
- 3. Надеть маску .
- 4. Закрепить эластичную тесьму на затылке.
- **Внимание:** Маска не герметична. Использовать при пожаре и задымлении запрещено !

Стационарная кислородная система кабины пилотов

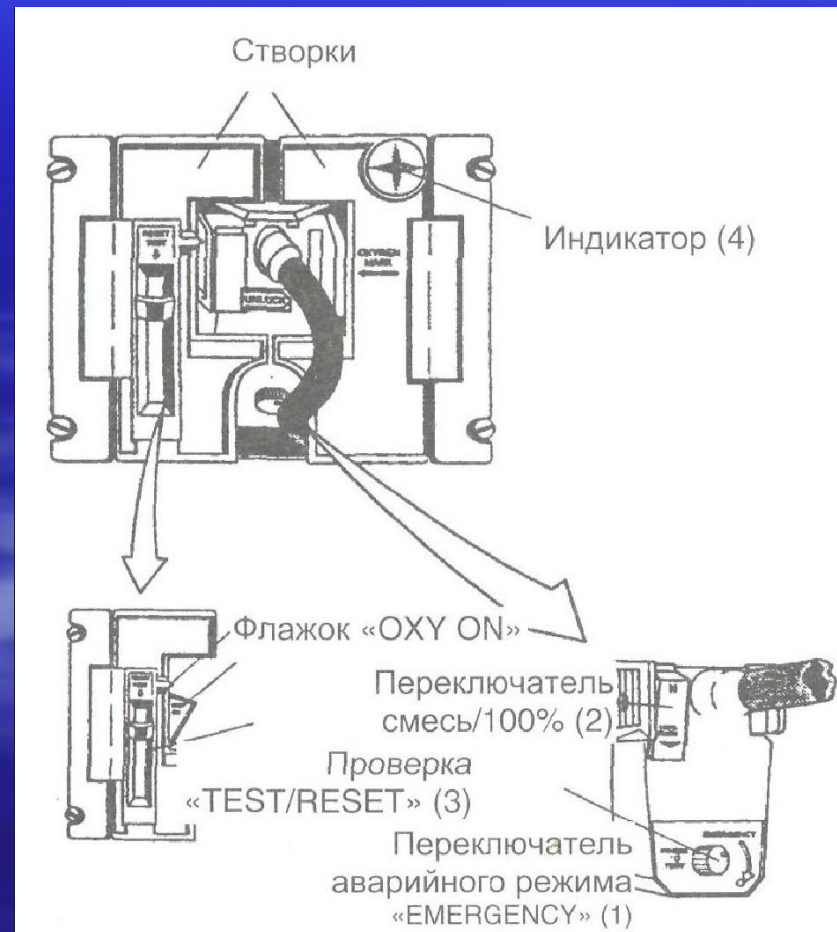
- Стационарная кислородная система кабины пилотов снабжается газообразным кислородом из баллона, размещенного в техническом отсеке.
- Все места в кабине экипажа снабжены быстронадевающими кислородными масками, размещенными в специальных блоках, и дымозащитными очками.
- Каждая маска имеет вмонтированный в нее переключатель режима работы и микрофон.

Стационарная кислородная система кабины пилотов

Стационарная кислородная система кабины пилотов снабжается газообразным кислородом из баллона, размещенного в техническом отсеке.

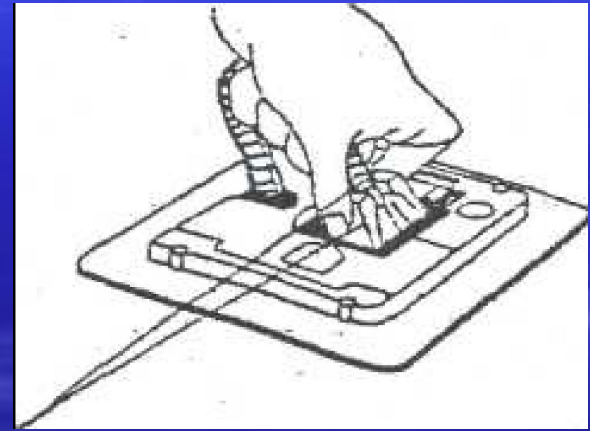
Все места в кабине экипажа снабжены быстронадевающими кислородными масками, размещенными в специальных блоках, и дымозащитными очками.

Каждая маска имеет вмонтированный в нее переключатель режима работы и микрофон.



Использование быстронадевающейся кислородной маски

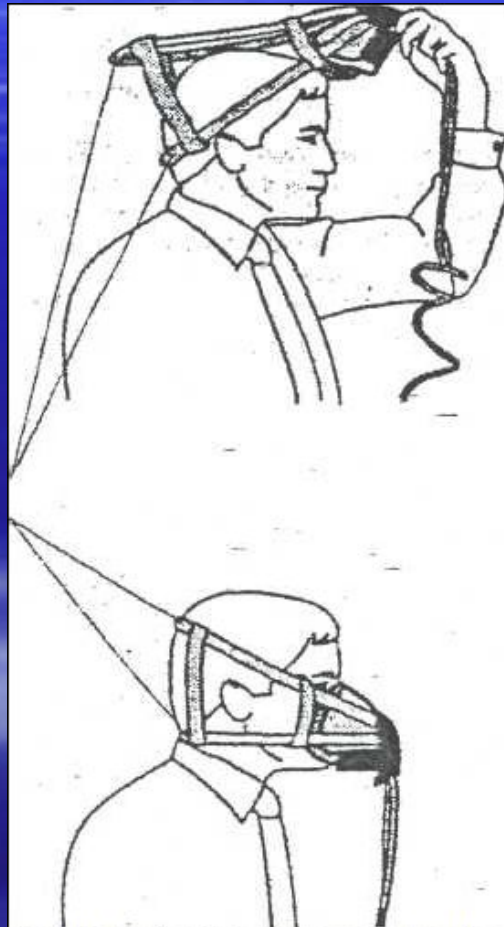
- - Сожмите боковые красные рычаги (5) и извлеките маску из контейнера.



- Боковые рычаги (5)

Использование быстронадевающейся кислородной маски

Эластичные
трубки (6)



При этом эластичные трубки (6)
охвата головы надуются

Продолжая сжимать боковые
рычаги (5), наденьте маску,
отпустите рычаги (5). Трубки (6)
частично сдуются, и маска
плотно прижмется к лицу

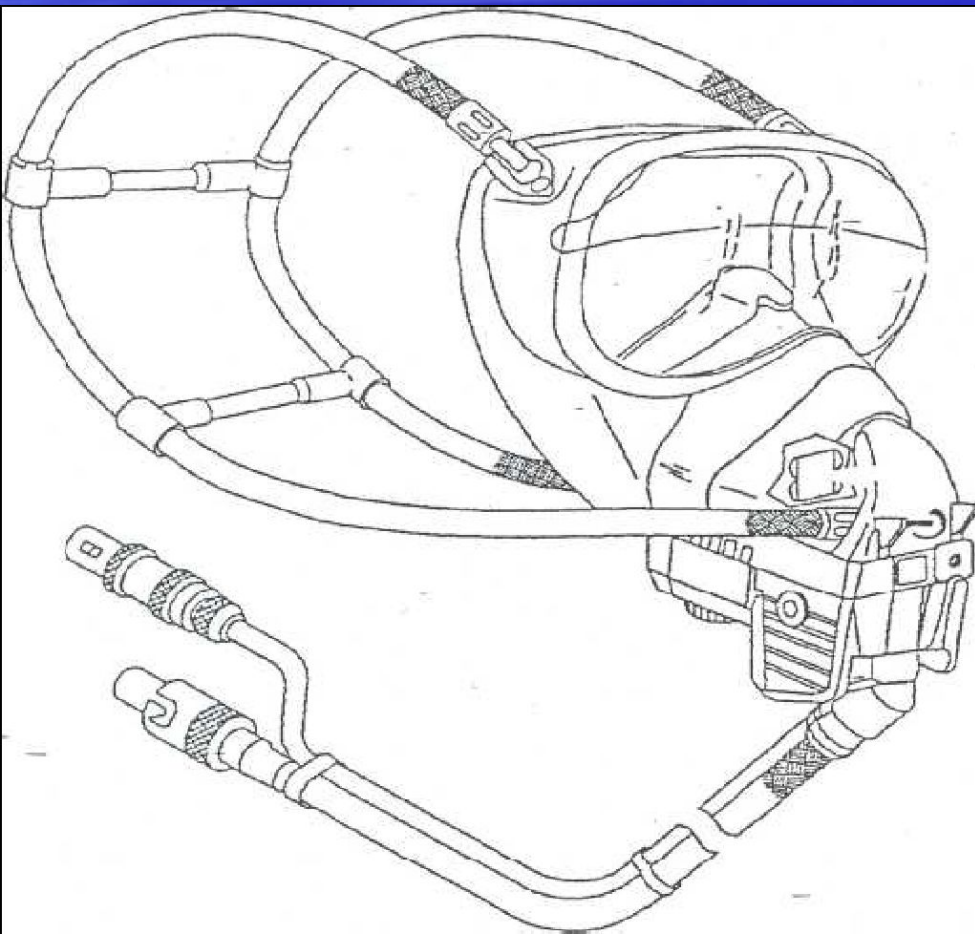
Использование маски с дымозащитными очками

- Кислородная маска может быть использована с дымозащитными очками,
- расположенными рядом с маской в нише.
- При использовании кислородной маски с дымозащитными очками, шторка
- расположенная на маске, переводится вниз, в положение “открыто”, о чем
- свидетельствует красный флажок.
- В этом случае кислород поступает через маску в очки, и очки не запотевают.

Размещение кислородной маски после ее использования

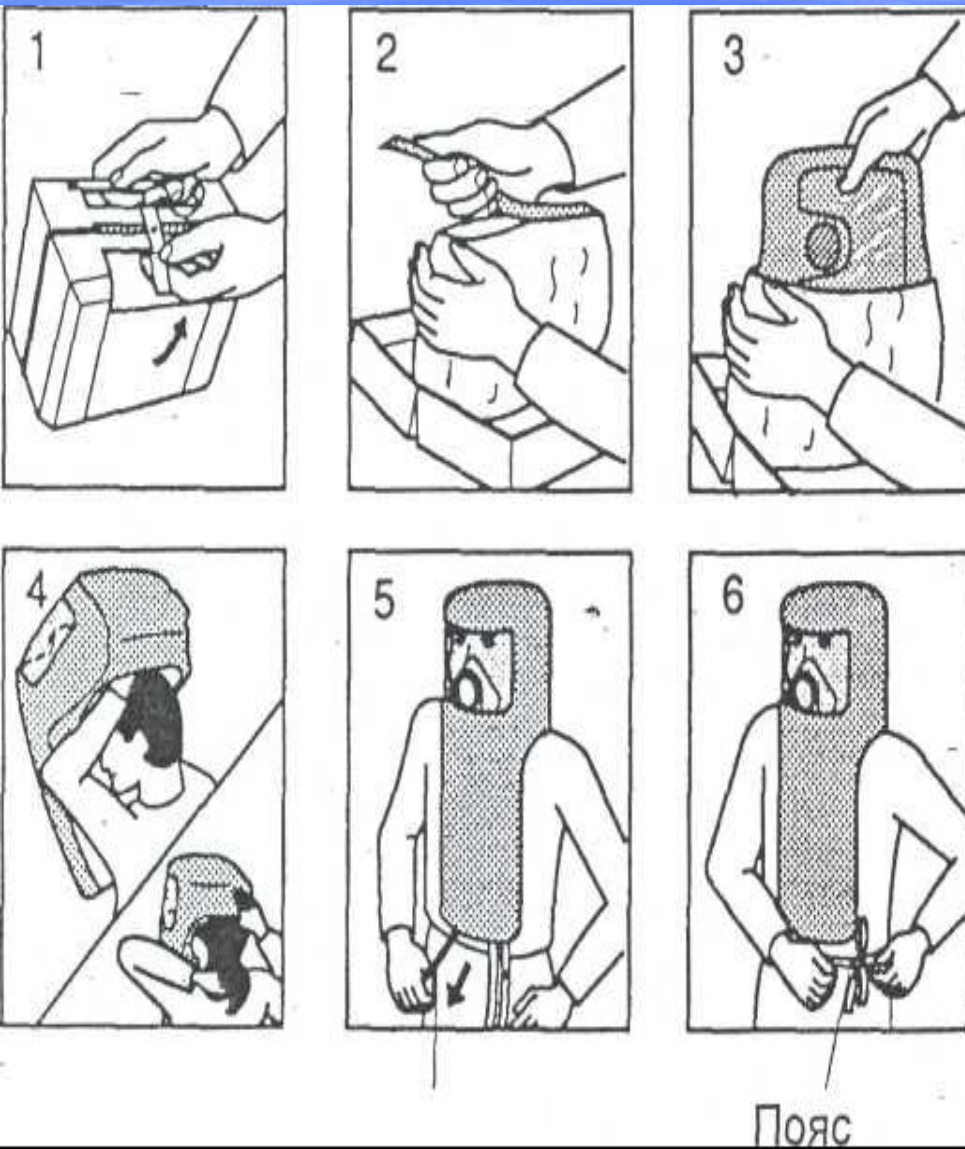
- Поместите маску в специальный блок.
- - Закройте левую створку блока и совместите фиксирующую шпильку (9) с углублением на маске (8).
- - Нажмите “TEST/RESET” (3) в направлении стрелки (исчезает флажок “OXY ON” (10) и подача кислорода прекращается).
- - Закройте правую створку (11)

Быстронадеждающаяся кислородная маска с вмонтированными очками



Принцип действия и предполетная проверка маски с вмонтированными очками аналогичны кислородной маске без очков.

Дымозащитный капюшон фирмы «DRAGER»



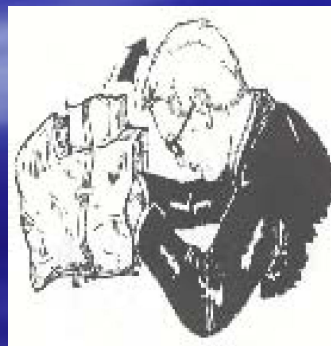
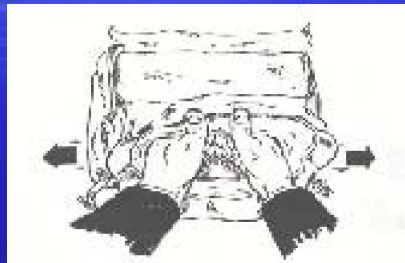
Использование дымозащитного капюшона:

- Открыть контейнер (1)
- Открыть герметичную упаковку, оторвав красную ленту (2)
- Извлечь дымозащитный капюшон
- Растянув обеими руками латексную шейную мембрану, надеть капюшон на голову (длинные волосы должны быть убраны внутрь капюшона) (4)
- Дернуть за шнур, чтобы началась выработка кислорода (5)
- Закрепить капюшон обернув тесьму вокруг талии и завязав под капюшоном (6)

Дымозащитный капюшон фирмы «DRAGER»

- После приведения в действие дымозащитного капюшона кислород
- вырабатывается химическим генератором не менее 20 минут.
- Признаком прекращения выделения кислорода является затруднение дыхания.

Дымозащитный капюшон фирмы «PURITAN BENNET» (PBE)



1. Снять крышку с контейнера и достать упаковку с капюшоном (1).
2. Раскрыть герметичную упаковку, оторвав красную ленту, достать капюшон (2).
3. Растянуть обеими руками латексную шейную мембрану (3).
4. Надеть капюшон на голову с затылочной части (4).
Дернуть за концы крепежной тесьмы (при этом начинается работа кислородного генератора), отвести их назад и зафиксировать.

Дымозащитный капюшон фирмы «PURITAN BENNET» (PBE)

- После приведения в действие дымозащитного капюшона кислород
- вырабатывается химическим генератором не менее 15 минут.
- Признаком прекращения выделения кислорода является затруднение дыхания.

Защитное дыхательное оборудование



Защитное дыхательное оборудование



Дополнительное оборудование

- **Дополнительное оборудование**
- Включает в себя аварийный топор, а также защитные перчатки (если
- предусмотрены).

Дополнительное оборудование

- **Аварийный топор**
- Ручка топора изолирована для предохранения от поражения электрическим током.
- Может быть использован для удаления потолочных и стенных панелей, дверей с целью получения доступа к источнику огня.

Дополнительное оборудование

- **Защитные перчатки**
- Для защиты рук при работе с горящими, острыми предметами, опасными
- веществами и химическими соединениями.

Дополнительное оборудование

■ **Фонарь**

- Электрический фонарь используется при задымлении пассажирской кабины, в темном помещении (багажные отсеки, технические и радио - отсеки и т.п.)
- **Примечание:** На ВС, не оборудованных фонарями, бортпроводники должны иметь личный фонарь.

После совершения вынужденной посадки

- на сушу и проведения эвакуации пассажиров и экипажа необходимо:
- отвести пассажиров в безопасное место на расстоянии не менее 100 метров от ВС;
- оказать медицинскую помощь пострадавшим;

После совершения вынужденной посадки

- Проверить наличие членов экипажа и пассажиров и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;
- Определить или уточнить свое местонахождение;

После совершения вынужденной посадки

- Принять меры к передаче сообщения о бедствии и установлению связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом, любой наземной или самолетной радиостанцией

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Основной задачей экипажа после производства вынужденной посадки и эвакуации из ВС является обеспечение выживания пассажиров и экипажа. Ответственность за организацию выживания несет КВС.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Основной задачей экипажа после производства вынужденной посадки и эвакуации из ВС является обеспечение выживания пассажиров и экипажа. Ответственность за организацию выживания несет КВС.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Отвести пассажиров в безопасное место на расстоянии не менее 100 метров от ВС;
- Оказать медицинскую помощь пострадавшим;
- Проверить наличие членов экипажа и пассажиров и, если окажутся отсутствующие, организовать их поиск;

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Определить или уточнить свое местонахождение;
- Принять меры к передаче сообщения о бедствии и установлению связи с ближайшим аэродромом или населенным пунктом, любой наземной или самолетной радиостанцией

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Для выживания пассажиров и членов экипажа, ожидания помощи и прибытия поисково-спасательной экспедиции необходимо организовать лагерь эвакуировавшихся (терпящих бедствие). При организации временного лагеря необходимо учитывать:

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Фактическую погоду в районе происшествия;
- рельеф местности, расстояние до ближайшего населенного пункта, наличие дорог, водоемов, естественных укрытий;
- состояние пострадавших и наличие средств эвакуации;
- наличие светового времени.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- фактическую погоду в районе происшествия;
- рельеф местности, расстояние до ближайшего населенного пункта, наличие дорог, водоемов, естественных укрытий;
- состояние пострадавших и наличие средств эвакуации;
- наличие светового времени.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает КВС.
- Остаться на месте вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- сигнал бедствия или сообщение о месте происшествия переданы экипажем с воздуха, либо после приземления (независимо от того, получено или не получено подтверждение о приеме сигнала или сообщения);

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, болото и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- местонахождение точно не определено, местность незнакома и труднопроходима (горы, лес, болото и др.), направление на ближайший населенный пункт и его удаление неизвестно;

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- часть пассажиров и членов экипажа из-за полученных ранений самостоятельно передвигаться не могут, а здоровых людей для их транспортирования недостаточно;
- местность открытая и потерпевшие бедствие могут быть легко обнаружены с воздуха

Приняв решение остаться на месте, КВС обязан

- подготовить к немедленному использованию все имеющиеся средства связи и сигнализации;
- установить круглосуточное наблюдение за воздухом и окружающей местностью для обеспечения своевременной подачи сигналов поисковым экипажам и наземным группам

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- ПОДГОТОВИТЬ К НЕМЕДЛЕННОМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ВСЕ ИМЕЮЩИЕСЯ СРЕДСТВА СВЯЗИ И СИГНАЛИЗАЦИИ;
- УСТАНОВИТЬ КРУГЛОСУТОЧНОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВОЗДУХОМ И ОКРУЖАЮЩЕЙ МЕСТНОСТЬЮ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СВОЕВРЕМЕННОЙ ПОДАЧИ СИГНАЛОВ ПОИСКОВЫМ ЭКИПАЖАМ И НАЗЕМНЫМ ГРУППАМ

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- взять на учет имеющееся имущество, снаряжение, запас продуктов и воды и установить норму их расходования;
- организовать сооружение убежищ для людей;

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- организовать добычу пищи и воды, используя местные возможности (охота, рыбная ловля, сбор растений, ягод и др.);
- провести профилактические мероприятия, предупреждающие заболевания и отравления).

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Уходить с места вынужденной посадки рекомендуется в следующих случаях:
местонахождение известно, вблизи дорог и имеется возможность свободно дойти до ближайшего населенного пункта;
- люди способны идти и транспортировать раненых

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- ВС и находящиеся на нем люди не могут быть обнаружены из-за густой растительности, а средства сигнализации отсутствуют;
- имеется непосредственная угроза здоровью пассажиров и экипажа в данной местности или районе.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- Приняв решение об уходе с места вынужденной посадки, КВС обязан: определить маршрут движения, нанести его на карту, рассчитать время по этапам перехода;
- отобрать и подготовить имущество и снаряжение, необходимое для обеспечения автономного существования в условиях безлюдной местности

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- подготовить раненых к транспортировке или самостоятельному передвижению;
- распределить продукты и воду, установив суточную норму питания и потребления воды из расчета на максимальное количество дней перехода;

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫЖИВАНИЯ.

- оставить на месте происшествия сведения о маршруте движения и состоянии здоровья людей, первоочередных нуждах группы. На месте происшествия обозначить направления движения (выложить стрелку).

