

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖБ ПАСОП АВИАПРЕДПРИЯТИЙ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ СЛУЖБ (ФОРМИРОВАНИЙ), ПОДВЕДОМСТВЕННЫХ ПРИВОЛЖСКОМУ МТУ РОСАВИАЦИИ

Изусина А.А., Чайкина А.А.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королёва, г. Самара,
e-mail: S.izusina@gmail.com*

Вопросы обеспечения безопасности полётов не теряют своей актуальности на протяжении всего существования гражданской авиации (ГА). Статистика авиационных происшествий в Российской Федерации в последние годы показывает положительную динамику, однако всё равно остается вероятность наступления аварий и катастроф, обусловленная человеческим фактором и техническими отказами.

Ликвидация и минимизация негативных последствий авиационных событий осуществляется силами и средствами системы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полётов ГА (ПАСОП ГА). ПАСОП ГА на сегодняшний день является частью единой системы авиационно-комического поиска и спасания (ЕС АКПС). Основными видами деятельности ПАСОП ГА являются аварийно-спасательные работы (АСР) и поисково-спасательные работы (ПСР) [1].

Данная деятельность осуществляется службами поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП) авиационных предприятий, региональными поисково-спасательными базами (РПСБ) и формированиями спасателей различных структурных единиц авиатранспортной системы при участии МЧС, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации [2].

Анализ деятельности сил ПАСОП говорит об общей готовности подразделений к проведению работ по ликвидации последствий авиационных событий. В 2018 году силы ПАСОП 16 раз привлекались к проведению АСР. В частности, высокую оценку получила работа СПАСОП аэропорта (АП) «Уфа» при аварийной

посадке самолета Ту-204 авиакомпании Red Wings 22 августа 2018 года, выполнявшего рейс по маршруту Уфа – Сочи. В процессе взлета произошло возгорание двигателя, самолет, совершив разворот, вернулся в аэропорт и благополучно совершил посадку. Силами СПАСОП АП пожар был ликвидирован в течение 1 минуты, была проведена эвакуация пассажиров. Пострадавших и раненых нет.

Однако, несмотря на в целом положительную оценку, на сегодняшний день в деятельности системы ПАСОП ГА существует ряд проблем, требующих пристального внимания и поиска оптимальных решений АП Приволжского федерального округа (ПФО). Прежде всего, такой проблемой является технологическое оснащение подразделений ПАСОП ГА [3].

Основной составляющей парка автомобилей СПАСОП АП являются пожарные автомобили (ПА). В АП ПФО 27% ПА СПАСОП находятся в эксплуатации более 10 лет. С ростом интенсивности полётов и повышением категорий по УТПЗ ряда АП выросли требования к техническому оснащению ПА и их количеству. В связи с несоответствием требованиям, была запрещена эксплуатация ПА в ряде АП ПФО. Обновление и пополнение парка ПА является большой проблемой для аэропортов. Минимальная стоимость нового ПА отечественного производства на шасси «Урала» или КамАЗа составляет порядка 10 млн. рублей, на шасси MAN – 20 млн. рублей, Volvo – 40 млн. рублей. Выделение таких сумм на пополнение парка СПАСОП является непосильной задачей для большинства АП (в особенности некрупных).

Ещё одной проблемной точкой является состояние зданий и сооружений СПАСОП. В ряде АП стоит острая необходимость в реконструкции аварийно-спасательных станций. Большое значение имеют также вопросы обеспечения пожарной безопасности объектов наземной инфраструктуры ГА, так же являющейся сферой деятельности СПАСОП. В 2018 году была проведена проверка 1324 объектов ГА, выявлено более 2 тысяч замечаний по пожарной безопасности. В АП производится внедрение систем пожарной автоматики, а также превентивные мероприятия в форме учений.

Для общей реализации целей ЕС АКПС особо остро стоит вопрос организации дежурств поисково-спасательных воздушных

судов (ВС). Дежурства осуществляются ВС привлеченных на договорной основе сторонних авиакомпаний. Это требует значительных денежных затрат.

Общими для АП, РПСБ и других подразделений ЕС АКПС являются вопросы подготовки кадров. Система ПАСОП предъявляет высокие требования к спасателям. Проводимые Центральной аттестационной комиссией проверки порой выявляют недостаточный уровень подготовки, как у рядовых спасателей, так и у руководителей АСР. Взаимосвязанным с подготовкой является вопрос кадрового обеспечения подразделений ПАСОП ГА в целом. На сегодняшний день наблюдается высокая текучка кадров, обусловленная прежде всего низким уровнем оплаты труда и снижением интереса молодежи к профессии. Идет старение кадров: средний возраст спасателей составляет более 40 лет.

Все рассмотренные проблемы требуют выработки единой стратегии их решения и развития системы ПАСОП ГА, без отлаженной работы которой невозможно функционирование авиатранспортной системы в целом. В конечном итоге система ПАСОП ГА является гарантом безопасности полетов, от качества работы её сил и средств зависит жизнь и здоровье пассажиров и членов экипажей ВС.

Список использованных источников

1. Руководство по поисковому и аварийно-спасательному обеспечению полетов гражданской авиации: РПАСОП ГА-91: утв. Приказом МГА СССР от 28.03.1991 г. № 65.

2. Селезнев А.В. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов гражданской авиации. – 2005 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://venec.ulstu.ru/lib/disk/2015/Seleznev_1.pdf

3. Приложение 14 «Аэродромы» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.: офиц. текст // ИКАО. – 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https:// dream-air.ru/tpl/docs/an14_v1_cons_ru.pdf](https://dream-air.ru/tpl/docs/an14_v1_cons_ru.pdf)