Утверждаю

 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (начальник органа управления,

 подразделения пожарной охраны)

 "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_

**ПЛАН-КОНСПЕКТ**

проведения занятий с группой \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Тема**: «Проведение АСР при авиакатастрофах».

**Вид занятия**: классно-групповое **Отводимое время** \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (ч.)

**Цель занятия**: Приобретение и совершенствование личным составом подразделения знаний и навыков проведения аварийно-спасательных работ при авиакатастрофах; Подготовка личного состава к умелым и слаженным действиям в составе пожарного, аварийно-спасательного расчета.

**Литература, используемая при проведении занятия**:

Федеральном законе от 22 августа 1995 г. N 151-ФЗ «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей».;
Методические рекомендации по действиям подразделений федеральной противопожарной службы при тушении пожаров и проведении аварийно-спасательных работ" (направлен указанием МЧС России от 26.05.2010 N 43-2007-18);
интернет ресурсы.

**Развернутый план занятия**:

1. **Подготовительная часть занятия – 5 мин.**

Проверка наличия всего личного состава, объявление темы и целей занятия.

1. **Основная часть занятия – 35 мин.**

Проблема безопасности полетов на воздушном транспорте очень актуальна, так как авиационные происшествия не прекращаются. Для проведения поиска требуется значительное количество времени и тратятся человеческие ресурсы, потому что поиски длятся достаточно длительное время. Нередко пилоты и пассажиры вертолетов гибнут не от полученных ранений во время аварии, а от болевого шока и обморожения.

В воздушном пространстве Земли ежедневно совершают полеты много летательных аппаратов, в том числе самолеты, вертолеты, планеры, воздушные шары, дельтапланы. Они служат для выполнения различных целей: перевозка пассажиров, грузов, выполняют научные, военные и специальные задания.

**Авиационное происшествие** – событие, происшедшее во время полета и связанное с нарушением нормального функционирования воздушного судна, экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетами, воздействием внешних геофизических факторов, которое привело в гибели людей, находящихся на борту воздушного судна, значительному его повреждению или утрате.

**Авария** – авиационное происшествие, не связанное с гибелью людей, находящихся на борту воздушного судна, при котором воздушное судно получило такие серьезные повреждения, при которых его восстановление является нецелесообразным.

**Авиакатастрофа** – авиационное происшествие, при котором разрушение воздушного судна, функционирование его систем или воздействие внешних геофизических факторов повлекло гибель одного или нескольких лиц из числа находящихся на борту, а также если смерть явилась результатом авиационного происшествия и последовала в течении 10 суток с момента этого происшествия.

**Поисково-спасательные работы** – вид аварийно-спасательных работ, имеющих целью установить текущее местонахождение пропавшего объекта в состоянии бедствия – человека, группы людей, воздушного судна и спасение лиц, терпящих бедствие, оказание им первой медицинской или иной помощи и доставка их в безопасное место. Поиск предшествует спасанию и является отдельной разновидностью аварийно-спасательных работ.

**Руководитель поисково-спасательных работ** – лицо, назначенное для координации поисково-спасательных операций в конкретном районе.

**ОСОБЕННОСТИ АВАРИЙ НА АВИАТРАНСПОРТЕ**

ЧС на авиатранспорте обладает рядом особенностей, которые заключаются в высоких скоростях передвижения воздушных судов, наличии на борту достаточно большого количества горючих, взрывоопасных и ядовитых веществ, нахождении людей в замкнутом пространстве салонов воздушных судов, отсутствии эффективных мер воздействия непосредственно на авиасудне, терпящем бедствие.

ЧС на авиатранспорте могут возникнуть на стоянке, при взлете, в крейсерском полете, при заходе на посадку и при посадке по разному виду причин.

**Основные поражающие факторы при ЧС на авиатранспорте**:

* удары вследствие метательного и деформирующего воздействия неуправляемой механической энергии транспортного средства и энергии взрывов;
* воздействие высокой температуры из-за возникновения пожаров, взрывов;
* воздействие потоков жидкостей (газов), которые находятся под высоким давлением;
* воздействие химически и биологически опасных веществ;
* воздействие ионизирующих излучений;
* воздействие электрического тока;
* недостаточное количество кислорода для дыхания (при длительном пребывании в замкнутых пространствах, выгорании);
* нервно-психологические воздействия и дезорганизация трудового процесса.

**Отличительные особенности авиатранспортных аварий**:

* Происходят, как правило, внезапно, без предупреждения в пути следования в большинстве случаев при высокой скорости движения транспорта, что, учитывая нахождение людей в замкнутом пространстве салонов, приводит к телесным повреждениям у пострадавших, часто к возникновению у них шокового состояния, потере контроля, нередко к гибели;
* Могут происходить в удаленных и труднодоступных местах, что приводит к несвоевременному получению достоверной информации о ЧС, отсутствию на начальном этапе мощной специальной техники, запаздыванию помощи;
* Затрудненность обнаружения воздействия источников ЧС в пути следования, отсутствие, как правило, на начальном этапе работ специальной техники, отсутствие мощных средств пожаротушения и эффективных способов эвакуации из аварийных транспортных средств;
* Несвоевременное получение достоверной информации о случившемся, что ведет к запаздыванию помощи, к росту числа жертв, в том числе из-за отсутствия навыков выживания у пострадавших;
* Усложнение обстановки в результате воздействия перевозимых на транспорте опасных веществ;
* Трудность в определении числа пострадавших на месте катастрофы;
* Сложности при отправке большого количества пострадавших в другие города, в том числе в связи со спецификой лечения, а при невозможности - необходимость разворачивания временного полевого госпиталя;
* Необходимость скорейшего возобновления движения по транспортным коммуникациям;
* Организация поисков останков погибших, а также вещественных доказательств катастрофы;
* Необходимость приема, размещения и обслуживания (информация, питание, услуги связи, транспортировка и др.) прибывающих родственников пострадавших и организация отправки погибших к местам их захоронения.

**АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ ПРИ АВИАКАТАСТРОФАХ**

**АСР при авиакатастрофах в зоне аэропорта**

Если ЧС на авиатранспорте происходит в районе аэропорта, то непосредственная организация поиска и спасания экипажей и пассажиров воздушного судна возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома с привлечением сил и средств от авиационных частей (предприятий и организаций), базирующихся на данном аэродроме, независимо от их ведомственной принадлежности.

Проведение аварийно-спасательных работ осуществляют аварийно- спасательные команды, в которые входят расчеты от различных служб: диспетчерской, стартовой, пожарно-спасательной, пожарно-стрелковой, медицинской, инженерной, спецтранспорта, перевозок, полиции, аварийно- спасательных служб.

Первоочередные мероприятия по спасению людей при ЧС связаны с эвакуацией пассажиров с воздушного судна. Согласно требованиям ИКАО все пассажиры должны покинуть воздушное судно в случае ЧС на борту через выходы, расположенные на одной стороне, за 90 секунд.

Поэтому для эвакуации людей должны использоваться все основные, служебные, запасные двери. Эвакуацию людей можно проводить через разломы в фюзеляже, специальные люки, сделанные спасателями, грузовые люки, форточки в кабине экипажа. Необходимо помнить, что конструкция замков аварийных выходов обеспечивает возможность их открытия как изнутри салона, так и снаружи, то есть эту работу может выполнить спасатель.

Если от деформации корпуса самолета заклинило двери, необходимо вскрыть фюзеляж с учетом прохождения по всей длине фюзеляжа электропроводов и трубопроводов гидросистемы высокого давления. Их повреждение вызовет дополнительные сложности. Оптимальные места для вскрытия отмечены на фюзеляже уголками желтого цвета на белом фоне. Эвакуацию пассажиров осуществлять с использованием трапов, приставных и пожарных лестниц, веревочных систем, корпусов крупных автомобилей (автобусов).

**Для аварийного покидания воздушного судна на его борту размещены**:

* надувные трапы;
* матерчатые желоба;
* спасательные канаты.

Пропускная способность надувного трапа ТН-2, ТН-3 до 100 чел. за 2,5-3 мин. Допускается одновременный спуск 2-х человек по надувному трапу и по матерчатым желобам - до 1 чел. Места размещения надувного трапа, матерчатых желобов в различных самолетах различные. Матерчатые желоба изготовлены из материала "плащ-палатка чехольная" и находятся, как правило, около выходов с правой стороны фюзеляжа. Над каждым аварийным выходом и над форточкой в кабине экипажа имеются спасательные канаты, закрепленные к кронштейну фюзеляжа.

Место спасателя при эвакуации - возле каждого аварийного выхода. В первую очередь производить эвакуацию детей, женщин и престарелых, а затем всех остальных пассажиров. Пассажиры без сознания, с переломами и другими тяжелыми повреждениями выносятся на носилках, брезенте и опускаются на веревках на землю.

После эвакуации спасатели проверяют скрытые места в пассажирских салонах, кабине экипажа и других служебных помещениях.

На сегоднешний день наиболее опасной и часто встречающейся трагедией на борту самолета являются пожар и взрыв. Пожар в воздухе (дым черного цвета) - крайне сложная, критическая ситуация для экипажа. Выброс любой жидкости на горячие части двигателей приводит к появлению белого дыма. У людей меньше шансов спастись и выжить, если начался пожар.

**Необходимо помнить, что при пожаре на борту воздушного судна**:

* может произойти быстрое распространение огня на большую площадь при повреждении топливных систем, а также по сгораемым материалам внутренней отделки салонов;
* через очень короткое время после возникновения пламенного горения в салоне достигает смертельной концентрации ядовитые газы;
* возможно интенсивное горение узлов и деталей из горючих материалов, в том числе из алюминиево-магниевых сплавов;
* возможны взрывы баллонов со сжатым газом;
* быстрый прогрев и малая огнестойкость несущих конструкций и переборок самолета;
* работы по тушению пожара проводить в изолирующих индивидуальных средствах защиты, используя рабочую рукавную линию, заполненную раствором пенообразователя;
* эвакуацию пассажиров производить одновременно с тушением пожара;
* вскрытие фюзеляжа начинать с дверей, так как у них выше пропускная способность, чем через различные проделанные отверстия;
* эвакуацию целесообразно осуществлять с наветренной стороны.

Иногда деформация фюзеляжа и высокая температура, возникающая вследствие пожара, приводят к заклиниванию дверей и люков. В этих случаях спасатели приступают к вскрытию фюзеляжа. Места вскрытия не могут быть произвольными, поскольку по всей длине фюзеляжа проложены электропровода и трубопроводы гидросистемы высокого давления. Их повреждение может привести к дополнительным сложностям.

**АСР при авиакатастрофах вне зоны аэропорта**

В случае авиакатастрофы не в зоне аэропорта руководство организацией работ по поиску и спасению экипажей и пассажиров воздушного судна, потерпевших бедствие, осуществляется руководством МЧС, руководителями управлений Федеральной Авиационной Службы, в зонах ответственности которых произошло авиационное происшествие.

**Поисково-спасательные работы (ПСР) организуются в следующих случаях**:

* при получении сигнала бедствия с борта воздушного судна, а также при приеме сигналов аварийных радиостанций;
* при получении доклада от экипажа воздушного судна, наблюдавшего бедствие а также сообщений других очевидцев бедствия;
* если в течении 10 мин после расчетного времени прилета воздушного судна не прибыло в пункт назначения и радиосвязь с ним отсутствует более 5 мин;
* если экипаж воздушного судна получил разрешение на посадку и не произвел ее в установленное время, а радиосвязь с ним прекратилась;
* при потере радиосвязи с экипажем воздушного судна и одновременном пропадании отметки радиолокационной проводки, или потери радиосвязи более чем на 5 мин, если радиолокационная проводка не велась;
* во всех других случаях, когда экипажу воздушного судна требуется помощь.

Поисково-спасательные работы начинаются с момента подачи команды на вылет поисково-спасательного самолета (вертолета) и на выход наземных поисково- спасательных команд.

В первую очередь необходимо с помощью самолетов, вертолетов иназемных поисковых групп обнаружить место падения самолета (вертолета).

После приземления или высадки поисково-спасательному отряду немедленно приступить к эвакуации пассажиров из терпящего бедствие воздушного судна в безопасное место. От спасателей требуется не только спасение людей, но и создание им необходимых бытовых условий, защищающих от непогоды, оказание им первой медицинской помощи, успокоить людей и предотвратить панику.

Обстоятельства могут сложиться так, что нельзя будет использовать механизированный инструмент, поэтому быть готовым работать только ручным инструментом.

Если воздушное судно при аварийной посадке устояло на шасси, и нет времени на развертывание бортовых аварийно-спасательных средств, то выводить пассажиров целесообразно на поверхность крыльев, а затем с помощью веревок и канатов опускать на землю. После проверки на наличие пассажиров в салоне, подсобных и других помещениях, приступают к спасению воздушного судна и перевозимых грузов.

К тяжелым последствиям приводят разрушения отдельных конструкций самолета, отказ двигателей, нарушение работы систем менеджмента, электропитания, связи, пилотирования, недостаток топлива, перебои в жизнеобеспечении экипажа и пассажиров.

**Спасательные и аварийные работы можно разделить на два вида**:

* первые - проводимые членами экипажа,
* вторые - организуемые наземными службами.

Экипажу для принятия мер, как правило, не хватает времени. Все происходит крайне быстротечно. Экипаж подает сигнал бедствия и приземляется в ближайшем аэропорту. Перед самой посадкой открываются все входные двери и люки, освобождаются проходы к ним. Как только самолет остановился, организуется немедленная эвакуация людей на безопасное расстояние.

После вывода из зоны бедствия пострадавших, спасатели приступают к сбору останков погибших для их дальнейшего опознания. Если в результате авиакатастрофы все люди, находящиеся на борту воздушного судна погибли, то спасатели обязаны осуществить поиск и сбор останков погибших, "черных ящиков" и обеспечить сохранность ценностей.

При тушении пожаров в летательных аппаратах вне территории аэродрома, может возникнуть трудность доставки к месту пожара (аварии) пожарных автомобилей и огнетушащих веществ, а также значительное удаление от водоисточника.

До прибытия на место катастрофы председателя комиссии по расследованию запрещается производить какие-либо работы на месте авиационного происшествия, за исключением внешнего осмотра, фиксации следов движения воздушного судна по грунту, эвакуации раненых и погибших.

Перемещение воздушного судна до прибытия комиссии по расследованию допускается только в случаях, если оно упало на железнодорожную, шоссейную, водную магистраль или на аэродром и препятствует безопасному движению транспортных средств или посадке других воздушных судов.

**ЭТАПЫ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ ПРИ АВИАКАТАСТРОФАХ**

**Этапы поисково-спасательной операции включают**:

1. поступление первых сведений;
2. начальные действия;
3. планирование;
4. оперативные мероприятия;
5. завершение.

**Этап 1. Поступление первых сведений**

Пути поступления первичной информации (сигнала) могут быть как строго регламентированными, так и по случайным каналам связи.

Важным является промежуток времени между началом развития опасной ситуации и моментом, когда об этом становится известно государственной системе поиска и спасения.

Информация об исчезновении объекта поиска (ОП) проходит в двух вариантах. Либо потерявшийся объект имеет канал связи с «Большой землей» и может сообщить о своем состоянии и положении, либо такого канала нет и подозрение о том, что что-то случилось, появляется у заинтересованных лиц только по прошествии предполагаемого срока возвращения плюс еще какое-то время.

Задержка сигнала о пребывании воздушного судна в состоянии бедствия обычно не превышает нескольких десятков минут.

Канал прохождения информации о бедствии имеет значение для скорости реагирования. Если это официальный канал – в действие, как правило, вступают планы ликвидации ЧС и процесс поисково-спасательной операции идет без задержек. Если канал случайный – тратится время на проверку достоверности информации, доведения ее до лиц, принимающих решение. Возможны задержки по причине нежелания должностных лиц и граждан реагировать на ситуацию. Особенно этим славятся органы внутренних дел, традиционно отказывающих в проведении оперативно-розыскных мероприятий в течение первых трех суток с момента исчезновения человека. При поступлении первых сведений первоочередная и обязательная обязанность сотрудника, принимающего сообщение – установить надежный канал обратной связи с информатором. Несоблюдение этого требования приводило и приводит к потерям времени и ценной информации.

**Этап 2. Начальные действия**

Начальные действия – предварительные действия, предпринимаемые с целью оповещения сил ликвидации ЧС и получения дополнительной информации. Этот этап может включать в себя оценку и классификацию информации, аварийное оповещение средств, проверку средств связи, и, в экстренных случаях, немедленное осуществление соответствующих мероприятий, относящихся к другим этапам. Начало «начальных действий» должно определяться назначением РПСР.

Процедура первоначального сбора информации требует соблюдения ключевого условия, выполнение которого кардинальным образом влияет на конечный результат: проводить ее должен специалист, который в дальнейшем будет РПСР, имеющий достаточный опыт и представляющий себе картину предстоящей работы. Это исключает потери и искажение информации при передаче ее другому лицу. Замена руководителя при проведении работ настоятельно не рекомендуется.

**Для соблюдения этого условия предпочтителен следующий алгоритм действий**:

1. Диспетчер при поступлении сигнала выясняет основные сведения о ЧС:
* Сведения о заявителе;
* Канал обратной связи;
* Предположительное место, дату, время начала бедствия (исчезновения);
* Дату, время, до истечения которого объект поиска должен был прибыть в определенное место (выйти на связь);
* Техническое состояние пропавшего транспортного средства.
1. Диспетчер передает сведения соответствующему руководителю, который назначает РПСР.
2. РПСР приступает к дальнейшему сбору информации.

**Сбор информации включает**:

* составление списка информаторов, который может в дальнейшем пополняться;
* опрос (желательно независимый) каждого информатора;
* сбор информации из дополнительных источников, которые могут быть самыми разнообразными.

Оповещение и повышение степени готовности, так же как и выдвижение сил и средств в район поисков возможно на этапе первоначальных действий, если имеется уверенность в необходимости их применения и предварительный план хотя бы в голове РПСР.

**Этап 3. Планирование**

Планирование поисковых работ имеет целью создание перечня мероприятий по установлению местоположения ОП. При первоначальном планировании должен быть сформирован план первого поискового периода.

Процесс планирования при проведении поисков непрерывен. План поисков корректируется при поступлении любой значимой информации и по окончанию каждого поискового периода.

После того, как собраны сведения, руководитель поиска должен выработать одну или несколько версий поведения ОП и развития ситуации и в соответствии с этими версиями определить район поисков. Основные наиболее значимые данные при планировании – маршрут ОП, последнее известное местоположение, возможные опасности на пути следования, эксплуатационное состояние и возможности ОП, его возможное поведение, условия внешней среды на месте происшествия.

Учитываются размер, форма и удаленность района поисков; имеющиеся в распоряжении ресурсы.

**Руководитель поисков определяет**:

* Порядок выдвижения в район поисков поисково-спасательной группы;
* Место расположения базового полевого лагеря (при необходимости);
* Задание для каждой из задействованных на поисках групп на первый операционный период (период времени, в течение которого ПСГ выполняют назначенные им задания по поиску ОП).

Вопрос о необходимом количестве ресурсов (людей, техники и т.п.) является весьма сложным при планировании. С увеличением количества привлекаемых людей растет сложность управления и затраты, но повышается эффективность поисков. Применение авиации высокоэффективно по сравнению с наземными способами, но весьма затратно. Поэтому задача о потребном количестве ресурсов не имеет единственного решения, и каждый раз решение принимается, исходя из текущего момента. При проведении масштабных поисков может привлекаться большое количество добровольцев. Привлечением ресурсов должен заниматься координатор поисков.

**Этап 4. Оперативные мероприятия**

В состав оперативных мероприятий входит: входной инструктаж, подготовка к выезду, выдвижение поисково-спасательных групп в район поиска, оборудование (при необходимости) базового лагеря, проведение поисковых действий в районе поиска, спасение пострадавших, а также другие неотложные работы.

Поисковые действия могут приостанавливаться на темное время суток, в связи с плохими метеоусловиями, ограничивающими видимость и возможность использования авиации.

Перед началом оперативных мероприятий в районе поиска, РПСР должен определить место своей дислокации. При поисках морских и воздушных судов IAMSAR рекомендует ему находиться в спасательном центре, сотрудником которого, он, как правило, является и где сосредоточены средства связи, необходимые справочные материалы и техника для анализа ситуации и принятия решений. Однако при проведении операций, в которых преобладают наземные поиски, более предпочтительным может оказаться место базирования во временном полевом лагере. Это позволяет РПСР лично опрашивать информаторов и руководителей ПСГ, оценивать текущую обстановку и держать руку на пульсе событий.

Инструктаж руководителей групп следует проводить до выхода группы в район ПСР. Это возможно сделать по телефону или факсом.

После входного инструктажа руководители групп должны четко представлять обстоятельства ЧС, ситуацию в районе поисков и задачу, стоящую перед группой. До членов группы должна быть доведена точная информация о ЧС, обстановка на месте, погодные условия, задача, стоящая перед каждым, меры безопасности, планируемые сроки операции, необходимый объем индивидуального и группового снаряжения.

Подготовка к выезду ПСГ имеет большое значение, поскольку работы на природе проводятся на удалении от базы в автономном режиме и нужно заранее предусмотреть всевозможные повороты предстоящей операции. Если выезды на ЧС в черте города и ближайших пригородах носят обычно экстренный характер и требуют быстрого выезда на заранее укомплектованных аварийно-спасательных автомобилях, то реагирование на природные ЧС на большом удалении не так чувствительно ко времени, отводимому на подготовку. Часто она проводится во время сбора информации, принятия решения, всевозможных переговоров и согласований и может составлять малую часть продолжительности переброски группы в район ЧС.

В первую очередь руководитель группы, если он и РПСР не одно лицо, должен четко уяснить задачу, стоящую перед группой. Подготовка должна опираться на принцип наихудшего варианта развития событий. В частности, нужно предусмотреть изменение погоды, поломки снаряжения и транспорта, изменение обстановки в районе поисков, версий исчезновения пропавшего (например, вместо поисков в лесу может понадобиться работа на акватории).

Руководитель группы должен распределить внутри группы обязанности (если это не было сделано заранее, что бывает в группах постоянного состава), назначить ответственных за то или иное групповоеснаряжение. Как правило, назначается участник, отвечающий за средства жизнеобеспечения, за те или иные комплекты оборудования и т.п. Сам руководитель небольшой группы обычно берет на себя картографический материал, средства связи и навигации. Большую пользу приносят заранее заготовленные списки снаряжения и оборудования для выполнения той или иной задачи.

В идеале АСФ должно обладать не списками, а готовыми модульными комплектами оборудования, упакованными в стандартную тару и готовыми к немедленной погрузке в транспортные средства или же полностью укомплектованными машинами и вертолетами, однако такой метод предполагает многократное дублирование комплектов позволить себе такое могут только АСФ с богатым финансированием. Если группа оснащается на выезд со склада, руководитель должен сосредоточиться на проверке имущества и убедиться, что взято все необходимое в полном объеме. Разумнее потратить на 10 минут больше и ничего не забыть, чем выдумывать посреди тундры замену какому-нибудь переходнику или отвертке.

Индивидуальное снаряжение спасателей должно быть индивидуальным на деле. Получение снаряжения со склада в последний момент чревато неприятными последствиями.

Одновременно с планом заброски ПСГ в зону ЧС должен быть готов план ее возвращения.

Переброска ПСГ и работа в зоне ЧС должна основываться на принципе максимальной автономности. В первую очередь это касается независимости от различных взаимодействующих ведомств – стороннего транспорта, услуг по проживанию и питанию, снабжения на месте расходными материалами, оборудованием и т.п. Отсутствие автономности приводит к задержкам и простоям и даже могут полностью сорвать выполнение поставленной задачи. Группа в идеале должна располагать запасом топлива, продовольствия, элементов питания, расходных материалов на все время выполнения поставленной задачи плюс 10-30% на непредвиденный случай.

**Этап 5. Завершение операции**

Поисково-спасательная операция завершается выходным инструктажем, сворачиванием сил и средств, возвращением ПСГ в места постоянной дислокации, приведение сил и средств в состояние готовности к выходу на следующее задание. Важнейшее значение имеет оформление документации по проведенным работам.

**ФАКТОРЫ ВЛИЯЮЩИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ**

**На эффективность поисково-спасательных работ влияют**:

* организация ПСР;
* подготовленность спасателей;
* наличие оборудования, снаряжения, средств связи;
* экипировка спасателей;
* рельеф местности, удалённость от дорог, населённых пунктов;
* погодно-климатические условия;
* организация жизнеобеспечения в ходе ПСР.

**Для эффективных поисково-спасательных работ необходимы**:

* своевременное получение и обработка информации оперативным дежурным;
* организация руководства ПСР;
* расчёт необходимых численности, состава участников ПСР, технических средств и снаряжения;
* организация работы взаимодействующих служб территориальной подсистемы РСЧС;
* своевременный выезд в район ЧС;
* кратчайшее время начала ПСР;
* определение границ зоны ЧС;
* определение продолжительности ПСР;
* создание безопасных условий ведения ПСР;
* разбивка зоны на участки, распределение сил и средств;
* определение состава смены;
* организация и ведение поиска пострадавших;
* организация и проведение работ по деблокированию и эвакуации (транспортированию) пострадавших;
* организация жизнеобеспечения сил, участвующих в ПСР;
* организация системы радиосвязи между звеньями управления ПСР, взаимодействующими структурами и подразделениями спасателей.
1. **Заключительная часть – 5 мин.**

Ответить на возникшие у личного состава вопросы по изученной теме. Проведение краткого опроса. Объявление оценок с дальнейшим проставлением их в учебный журнал. Задание на самоподготовку.

Пособия и оборудование, используемые на занятии:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (должность, звание, Ф.И.О. лица, (подпись)

 составившего план-конспект)

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.