



# Воздухоплавательная Комиссия FAI СІА

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## РУКОВОДСТВО ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ СІА

*Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH-1007 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél. +41 (0)21 345 10 70  
Fax +41 (0)21 345 10 77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

**Версия 2015  
В действии с 31 марта 2015**

## 1 СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>СОДЕРЖАНИЕ.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>2</b>
2.1	УРОВНИ КВАЛИФИКАЦИИ И КРИТЕРИИ.....	3
<b>3</b>	<b>ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ.....</b>	<b>5</b>
4.1	ОБЯЗАННОСТИ ДО НАЧАЛА СОРЕВНОВАНИЙ.....	5
4.1.1	ОБЗОР ПРАВИЛ И ДОКУМЕНТОВ.....	5
4.1.2	ОБЗОР ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ОПАСНОСТЕЙ.....	5
4.1.3	ОБЗОР ПРОБЛЕМ С ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦАМИ.....	5
4.1.4	ЗНАКОМСТВО С РАЙОНОМ.....	5
4.1.5	СОЗДАНИЕ ПЛАНА НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НЕПРЕДВИДЕННЫХ СИТУАЦИЙ.....	5
4.1.6	ПРОЦЕДУРЫ ОТЗЫВА.....	6
4.1.7	НАЛАЖИВАНИЕ СВЯЗЕЙ С ЭКСТРЕННЫМИ СЛУЖБАМИ И ЭЛЕКТРОСЕТЕВЫМИ КОМПАНИЯМИ.....	6
4.1.8	АНТИДОПИНГОВАЯ И АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	6
4.2	ОЦЕНКА ВСЕХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ.....	7
4.2.1	ВО ВРЕМЯ СТАРТА.....	7
4.2.2	ВО ВРЕМЯ ПОЛЁТА.....	7
4.2.3	В ОЖИВЛЁННЫХ ЗОНАХ.....	7
4.2.4	ВО ВРЕМЯ ПОСАДКИ.....	7
4.2.5	ТРАНСПОРТ.....	7
4.2.6	НА ЗАПРАВКЕ.....	7
4.3	ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВО ВРЕМЯ МЕРОПРИЯТИЯ.....	8
4.3.1	КОНТРОЛЬ ПОГОДЫ.....	8
4.3.2	БРИФИНГ (ИНСТРУКТАЖ) ПИЛОТОВ.....	9
4.3.3	МАССОВОЕ НАПОЛНЕНИЕ.....	9
4.4	ЗАПРАВКА – МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ ПРОПАНА.....	10
<b>5</b>	<b>ПЛАН НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НЕПРЕДВИДЕННЫХ СИТУАЦИЙ..</b>	<b>11</b>
5.1	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ.....	11
5.2.	ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.....	12
<b>6</b>	<b>ПОСЛЕ МЕРОПРИЯТИЯ.....</b>	<b>14</b>

## Приложения:

Приложение 1– ОТЧЁТ ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Приложение 2 – РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ЛИРЕКТОРОВ СТАРТА И РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА

Приложение 3 – УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ И ПОЛЁТОМ

Приложение 4 – ПРАВИЛА ЗАПРАВКИ

Приложение 5 – БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЗЕМЛЕ

Приложение 6 – АНТИДОПИНГОВАЯ И АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Приложение 7 – ОТЧЁТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ ИЛИ АВАРИИ

Приложение 8 – ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ

Приложение 9 – ЧЕК-ЛИСТ ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

## 2 ВВЕДЕНИЕ

Определение «ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ» в Разделе 1 Спортивного кодекса, версия 2016, звучит следующим образом.

В Главе 5 для спортивных мероприятий первой категории:

<b>5.11</b>	<b>ОПЕРАТИВНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА</b>
	Спортивный директор, заместитель спортивного директора, офицер по безопасности и стюарды назначаются организаторами и утверждаются СИА.
<b>5.11.1</b>	<b>ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ</b>
	Офицер по безопасности должен давать рекомендации спортивному директору по любым вопросам, касающимся безопасности. Обязательные инструкции для офицера по безопасности содержатся в " <i>Руководстве офицера по безопасности</i> ", утвержденном СИА.

В Главе 7 для спортивных мероприятий СИА:

<b>7.1.16</b>	<b>ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ</b>
<b>7.1.16.1</b>	Офицер по безопасности должен быть утверждён организующим НАС.
<b>7.1.16.2</b>	Офицер по безопасности должен давать рекомендации спортивному директору по любым вопросам, касающимся безопасности. Обязательные инструкции для офицера по безопасности содержатся в " <i>Руководстве офицера по безопасности</i> ", утвержденном СИА.

В качестве напоминания – отрывок из Главы 4 Общего раздела Спортивного кодекса

<b>5.5.1</b>	<b><u>Спортивный директор</u></b>
<b>5.5.1.1</b>	Спортивный директор осуществляет общее оперативное руководство спортивным соревнованием. Ему помогают заместитель директора и технические официальные лица. Спортивный директор и его заместитель должны быть утверждены соответствующей ASC.
<b>5.5.1.2</b>	Спортивный директор несет ответственность за хорошее управление и за ровный и безопасный ход соревнований. Он принимает оперативные решения в соответствии с правилами Спортивного кодекса и Правилами соревнований. Он может штрафовать или дисквалифицировать участников за проступки или нарушение Правил соревнований. Спортивный директор обязан посещать заседания Международного жюри и, в случае необходимости, давать свидетельские показания.

Как видно из вышеприведенной ссылки, Офицер по безопасности является неотъемлемым и важным работником технического персонала для любого мероприятия первой категории или категории «премьер».

Офицер по безопасности вместе со Спортивным директором отвечает за безопасность полётов, заправочного оборудования, за деятельность технического персонала на месте проведения мероприятия до и во время соревнований.

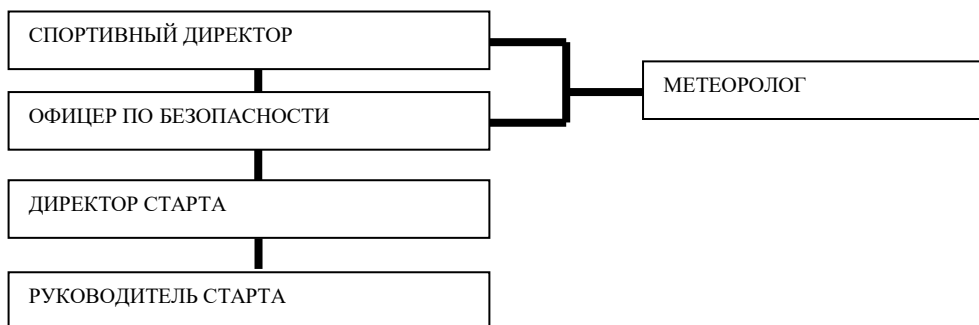
Офицер по безопасности обычно осуществляет свои полномочия, консультируя Спортивного директора и других ответственных официальных лиц о действиях, которые, по его/её мнению, должны предприниматься для обеспечения безопасности полётов, мероприятий на местах и при заправке топливом.

## **2.1 УРОВНИ КВАЛИФИКАЦИИ И КРИТЕРИИ**

Цель состоит в том, чтобы определить потенциальных Офицеров по безопасности для международных соревнований аэростатов и дирижаблей.

- Должен быть добросовестным членом своего НАС.
- Должен иметь опыт в пилотировании аэростатов.
- Должен иметь некоторый опыт участия в национальном или международном соревновании по воздухоплаванию в качестве участника или официального лица.
- Должен иметь базовое техническое понимание того, как работает аэростат.
- Должен иметь основные понятия о чрезвычайных процедурах и оказании первой помощи.
- Должен иметь полное понимание метеорологии.
- Должен иметь хорошее знание правил соревнований.
- Должен быть в состоянии общаться на английском языке и на официальном языке мероприятия (при необходимости – с квалифицированным переводчиком).

### 3 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА



Это – образец организационной структуры, показывающей непосредственные взаимоотношения всех лиц, связанных с Офицером по безопасности.

Отсюда видно, что Офицер по безопасности подотчётен Спортивному директору и взаимодействует с Метеорологом. Необходимо также отметить, что Директор старта и Руководитель старта в этом примере подотчётны Офицеру по безопасности.

Важно отметить, что право **окончательного решения** о безопасности полёта или об отстранении от полётов непригодного к полётам аэростата принадлежит Спортивному директору. Это подчеркнуто в организационной структуре.

## **4 ОБЯЗАННОСТИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ**

Офицер по безопасности обычно осуществляет свои полномочия, консультируя Спортивного директора мероприятия и других ответственных официальных лиц о действиях, которые, по его/её мнению, должны предприниматься для обеспечения безопасности процессов.

Офицер по безопасности является глазами и ушами Спортивного директора в вопросах безопасности. Он должен иметь обширные познания в метеорологии, быть знаком с воздухоплавательным оборудованием, иметь прочные знания правил соревнований и опыт пилота.

Высококвалифицированный Спортивный директор также должен иметь обширные познания в метеорологии и опыт пилота. На крупных мероприятиях обычно среди персонала имеется профессиональный метеоролог, чтобы консультировать Спортивного директора и Офицера по безопасности и проводить метеобрифинги.

Офицер по безопасности может помогать официальным лицам, пилотам, спонсорам и публике любым способом, который способствует более безопасному, успешному и приятному проведению мероприятия.

Офицер по безопасности должен содействовать советами тому, чтобы мероприятие могло быть организовано, и обеспечивает максимально безопасное окружение для лётной деятельности, в то же время абсолютно устраняя давление на отдельных пилотов в том плане, чтобы они пытались достичь целей за пределами их лётных возможностей.

Результатом этих усилий будет уменьшение физической опасности для пилотов, пассажиров, зрителей, экипажей, организаторов, спонсоров, землевладельцев и т.д.

БЕЗОПАСНО проведенное сегодня мероприятие будет гарантией того, что завтра можно будет провести и другое мероприятие в этом регионе.

### **4.1 ОБЯЗАННОСТИ ДО НАЧАЛА СОРЕВНОВАНИЙ**

#### **4.1.1 ОБЗОР ПРАВИЛ И ДОКУМЕНТОВ**

Пересмотрите правила и инструкции, относящиеся к мероприятию. Это правила СИА, Общий и Первый разделы Спортивного кодекса, Устав гражданской авиации и правила местных администраций. Обзавайтесь копиями всех, имеющих к этому отношение, документов.

#### **4.1.2 ОБЗОР ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ОПАСНОСТЕЙ**

Проверьте вместе с местными официальными лицами или персоналом все потенциально опасные зоны, которые могут находиться в районе соревнований или рядом с ним. Все ограничения воздушного пространства, районы крупных энергетических распределительных станций, электростанций должны быть обследованы и сообщены пилотам.

#### **4.1.3 ОБЗОР ПРОБЛЕМ С ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦАМИ**

Рассмотрите вместе с местным представителем все потенциальные проблемы отношений с землевладельцами.

#### **4.1.4 ЗНАКОМСТВО С РАЙОНОМ**

Ознакомьтесь, если возможно, с зоной полётов с помощью полётов на аэростате или лёгком самолёте. Также было бы целесообразно ознакомиться с местностью в пределах района соревнований и объехать все небезопасные участки района соревнований, изучить потенциальные проблемы с мишенями, состояние местных дорог и интенсивность дорожного движения.

#### **4.1.5 СОЗДАНИЕ ПЛАНА НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НЕПРЕДВИДЕННЫХ СИТУАЦИЙ**

Офицер по безопасности должен совместно со Спортивным директором и организаторами разработать план на случай чрезвычайных и непредвиденных ситуаций. См. главу 5.

#### **4.1.6 ПРОЦЕДУРЫ ОТЗЫВА**

Вы должны вместе со Спортивным директором и организаторами выяснить наиболее подходящую процедуру отзыва для мероприятия. Вы должны проверить, что Спортивный директор может связаться со всеми участниками с помощью этой процедуры отзыва.

#### **4.1.7 НАЛАЖИВАНИЕ СВЯЗЕЙ С ЭКСТРЕННЫМИ СЛУЖБАМИ И ЭЛЕКТРОСЕТЕВЫМИ КОМПАНИЯМИ**

Установите дружественные контакты. Убедитесь, что они знают о мероприятии. Сообщите им о маловероятных, но возможных сценариях; мульти-травмы, электрические повреждения, ожоги. Как следует транспортировать домой серьёзно пострадавшего, если возникнет необходимость? Что делать, если прекращена подача энергии? Установите дружественный контакт с врачами, участвующими в мероприятии, получите их телефонные номера.

Установите контакты с медицинскими и ветеринарными службами.

#### **4.1.8 АНТИДОПИНГОВАЯ И АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ ПОЛИТИКА**

Должны применяться правила WADA, касающиеся допинга, включая злоупотребление алкоголем.

Хмельному экипажу (включая пилотов) должно быть приказано остановиться, какую бы деятельность с аэростатом в данное время они ни проводили. Офицер по безопасности может принять любые меры, которые он считает целесообразными, и должен немедленно сообщить об этом Спортивному директору. Если есть необходимость независимой документации, следует попросить о помощи местную медицинскую или – в случае необходимости – полицейскую службу.

Убедившись, что вы ознакомлены со всем вышеперечисленным, просмотрите вместе со Спортивным директором предполагаемую лётную деятельность, чтобы удостовериться в том, что ни одно из планируемых действий не является безусловно опасным. Как Офицер по безопасности вы должны брать в расчёт различные местные обстоятельства, которые могли быть ранее упущены. Лучше всего провести такую консультацию задолго до начала мероприятия.

## 4.2 ОЦЕНКА ВСЕХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ

Офицер по безопасности должен вместе со Спортивным директором попытаться обнаружить все возможные ситуации, которые могут вызвать происшествия или аварии. Эта оценка должна быть сделана, учитывая место, где событие должно состояться.

Они должны составить план на случай чрезвычайных и непредвиденных ситуаций.

Они должны посмотреть на то, что может произойти (следующие пункты – это несколько примеров того, на что следует обратить внимание; помните, что всегда существуют местные вариации):

### 4.2.1 ВО ВРЕМЯ СТАРТА

Что может вызвать инцидент в зонах общего старта?

- Столкновения между стартовавшим аэростатом и аэростатом на земле?
- Два аэростата в воздухе?
- Аэростат, летящий на зрителей/препятствия/провода?
- Авария с пропаном?
- Внезапные изменения погодных условий.

### 4.2.2 ВО ВРЕМЯ ПОЛЁТА

Что может вызвать инцидент во время полёта?

- Столкновения между аэростатами?
- Столкновение с линиями электропередач или другими объектами?
- Полёт на зрителей?
- Падение предметов на зрителей?
- Авария с пропаном?
- Внезапные изменения погодных условий.

### 4.2.3 В ОЖИВЛЁННЫХ ЗОНАХ

Что может стать причиной инцидента в оживлённых зонах?

- Столкновения между аэростатами над мишенью?
- Столкновение с линиями электропередач/препятствиями?
- Полёт на зрителей?
- Падение предметов на зрителей?

### 4.2.4 ВО ВРЕМЯ ПОСАДКИ

Что может стать причиной инцидента во время посадки?

- Столкновения между аэростатами при посадке?
- Столкновение с линиями электропередач при посадке?
- Столкновение с другими объектами при посадке?
- Полёт на зрителей?
- Падение предметов на зрителей?
- Авария с пропаном?

### 4.2.5 ТРАНСПОРТ

Что может стать причиной автоинцидента во время выполнения задания?

- Участие в столкновении с другим автомобилем?
- Экипаж/официальных лиц сбила машина?
- Въезд в зрителей или других людей на дороге?

### 4.2.6 НА ЗАПРАВКЕ

Что может стать причиной инцидента на заправке?

- Утечка газа?
- Пробка?
- Поведение экипажа?



## 4.3 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВО ВРЕМЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Следующие вопросы являются основой для эффективного и координированного выполнения Офицером по безопасности своих обязанностей во время мероприятия.

Следует отметить, однако, что могут быть добавлены дополнительные обязанности и сферы ответственности для увеличения и усиления ответственности Офицера по безопасности.

Очень важно, чтобы Офицер по безопасности был в постоянном контакте со Спортивным директором и другими официальными лицами. Это должно осуществляться при помощи надёжных и удобных средств связи: раций, мобильных телефонов или других средств такого рода.

Дополнительная польза хорошего обеспечения связью заключается в том, что оно позволяет облегчить контроль старта, возможности заправки, лётной активности, реальных метеоусловий за пределами места проведения мероприятия и другие важные аспекты деятельности.

Офицер по безопасности должен проверить корзины на наличие острых предметов, которые могут причинить ущерб оболочкам других аэростатов. Это может быть сделано в течение первого массового наполнения в зоне общего старта. При необходимости он должен приказывать прикрыть острые предметы, чтобы избежать риска для других аэростатов. При использовании для крепления баннеров к корзине нейлоновых ремней (стяжек), они должны быть застёгнуты (закрыты) с внутренней стороны корзины!

### 4.3.1 КОНТРОЛЬ ПОГОДЫ

Если погода чудесная или совершенно нелётная – работа по анализу погоды несложна. Если условия неопределённые или пограничные, Офицер по безопасности должен убедиться, что при интерпретации погоды используется самая высокая степень мастерства и знаний.

Некоторые подсказки, как это выполнить:

- a. Выполните независимую проверку погоды. Если на месте есть метеорологическая служба, вы можете воспользоваться ею; если вы располагаете погодными онлайн-сервисами, вы можете воспользоваться ими, или позвонить авиационному метеорологу или профессиональному предсказателю погоды.

Если на месте метеослужбы нет, вы должны помнить, что наблюдения за погодой и прогнозы обычно могут выполняться за много километров от того места, где вы в действительности находитесь.

Вам следует обсудить особые требования для аэростатов или дирижаблей со Спортивным директором.

- b. Используйте интернет-источники, чтобы получить второе мнение о погодной информации, которую вы получили от местного метеоофицера.

В качестве Офицера по безопасности вы должны постоянно следить за развитием погодных событий, используя погодные онлайн-радары, если они доступны для района соревнований.

- c. Помните, что вы заинтересованы в прогнозах. Вы должны учитывать, что информация о погоде, которую вы получаете, будет использоваться через несколько часов после того, как вы её получили.

Полёт должен планироваться Спортивным директором, основываясь на доступной информации о погоде. Это, в частности, особенно трудно обеспечить при проведении мероприятия для газовых аэростатов, где требуется метеопрогноз на очень продолжительные полёты.

Вы должны всегда принимать во внимание и погоду на старте, и погоду на период завершения полёта.

- d. Как правило, авиационный прогноз содержит небольшой объём информации о приземных ветрах. По этой причине данные шара-пилота со стартового поля являются незаменимыми для принятия решения по заданиям и для разных других аспектов безопасности.

- e. Обсуждайте все аспекты погоды со Спортивным директором во время планирования каждого полёта. Постоянно следите за пограничными метеоусловиями в течение всего дня, чтобы быть в состоянии оценить любое ухудшение или улучшение тенденций, которые не были спрогнозированы.
- f. Если перед массовым стартом метеоусловия пограничны, Офицеру по безопасности или его представителю необходимо отправиться к месту потенциальных мишеней или к местам посадок, чтобы оценить местные условия, которые могут быть неизвестны в местах старта. Информировать Спортивного директора о нижней границе облачности, ограничении видимости и порывах ветра.
- g. Если участники должны стартовать с индивидуальных зон старта, Офицер по безопасности должен быть в том же районе, чтобы иметь понимание погодных условий "на месте". Если он видит ухудшение погодных условий, он должен сообщить Спортивному директору.

### 4.3.2 БРИФИНГ (ИНСТРУКТАЖ) ПИЛОТОВ.

Во время каждого пилотского брифинга убедитесь в том, что все нижеуказанные вопросы достаточно освещены:

- a. Погода – очень важно, чтобы был проведён наилучший возможный брифинг по погоде.
- b. Ограничения воздушного пространства, такие как местные аэропорты или особые ограничения.
- c. ЛЭП, телефонные провода или другие опасные препятствия в зоне старта или в зонах мишеней.
- d. Вся другая доступная информация, касающаяся опасностей в местной зоне полётов или в тех местах, где может пролетать аэростат.
- e. Убедитесь, что пилоты и экипажи обеспечены информацией о действиях при потере аэростата и об отзыве, телефонными номерами и/ частотами радиосвязи.

### 4.3.3 МАССОВОЕ НАПОЛНЕНИЕ

Перед массовым наполнением аэростатов предоставляется идеальная возможность для проведения выборочной проверки и контроля аэростатов, экипажей и оборудования. Используйте это время, чтобы отметить все упущения или нарушения правил. Если требуются немедленные действия для обеспечения безопасности, проинформируйте пилота о необходимых корректирующих действиях.

- a. Убедитесь, что аэростаты, которые кажутся повреждёнными, пригодны к полётам. Спортивному директору, после консультации с Офицером по безопасности, следует попросить пилота аэростата, непригодного к полёту, не лететь. Можно уведомить местные авиационные власти, если необходимо, о прекращении действий аэростатов, непригодных к полётам.
- b. Офицер по безопасности, по согласованию со Спортивным директором, имеет **право и обязанность** предотвратить взлёт аэростата, как часть любого мероприятия, если они уверены, что полёт может быть небезопасен из-за очевидного состояния аэростата.
- c. Если на вопрос о лётной годности аэростата ответить нельзя, **следует запретить летать**, пока вы не убедитесь в том, что аэростат действительно пригоден к полётам.
- d. Не только при массовом наполнении, но и во всех других случаях, убедитесь, что аэростат и корзина связаны соответствующими узлами и (или) карабинами, причём не с прицепом, а непосредственно с автомобилем подбора. Точки закрепления должны быть как можно ближе друг к другу, насколько это возможно, в особенности на той стороне автомобиля, которая обращена к корзине.
- e. Само собой разумеется, что пилот должен быть трезв, не под воздействием наркотиков (лекарств) и здоров.

#### 4.4 ЗАПРАВКА – МЕСТОНАХОЖДЕНИЕ ПРОПАНА

- a. Офицер по безопасности должен контролировать место заправки пропаном до и во время проведения мероприятия. Это поможет удостовериться, что все предписанные правила и процедуры обращения с пропаном выполняются всеми пилотами, экипажами, волонтерами и заправщиками.
- b. Если Офицер по безопасности обнаружит, что оснащение заправочной станции не соответствует нормам безопасности, он может, совместно со Спортивным директором, попросить внести изменения, всегда в соответствии с местными положениями.
- c. Очень важно, чтобы на заправочной станции имелось оборудование для обеспечения безопасности: соответствующие перчатки, противопожарное оборудование и аварийный кран отключения подачи топлива. Всегда проверяйте, чтобы во время заправки присутствовали соответствующие огнетушители или пожарные машины.
- d. При заправке газовые баллоны должны всегда извлекаться из корзины. Из некоторых моделей корзин очень трудно достать баллон; всегда в этих случаях из автомобиля подбора должна быть извлечена сама корзина.

## 5 ПЛАН НА СЛУЧАЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ И НЕПРЕДВИДЕННЫХ СИТУАЦИЙ

Цель Программы безопасности состоит в том, чтобы избежать несчастных случаев с аэростатами и свести к минимуму потенциальный ущерб людям и имуществу. Эта цель может быть достигнута только при понимании принципов безопасности полётов и сознательного устранения небезопасных действий и условий.

Задача плана на случай чрезвычайных и непредвиденных ситуаций – контролировать аварийную ситуацию, связанную с аэростатом, несколькими аэростатами или автомобилями подбора.

До Генерального брифинга будет проведён брифинг со всеми людьми, вовлечёнными в чрезвычайный план. Это совещание по чрезвычайному плану, как правило, проводится сразу же после брифинга официальных лиц. Есть много соображений по разработке чрезвычайного плана для ВАШЕГО мероприятия. К ним относятся:

1. Кто находится в петле (круге) связи в случае чрезвычайной ситуации?
2. Какова ответственность каждого человека?
3. Использование кодовых слов для минимального раскрытия.
4. Взаимодействие с публикой (если применимо).
5. Взаимодействие с прессой.
6. Взаимодействие с другими пилотами и экипажами.
7. Взаимодействие с организатором/спонсором.
8. Заседания после ситуации.
9. Заявления после ситуации.

### 5.1 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ

Спортивный директор или его назначенный помощник берёт на себя командование чрезвычайной ситуацией. Это понятно и согласовано с организатором/хозяином/спонсором и т.д. до начала мероприятия.

Чрезвычайные ситуации будут происходить в непосредственной близости от стартового поля или в сельской местности. Когда чрезвычайная ситуация случается в сельской местности, зрители мероприятия, вообще говоря, ничего о ней не будут знать, пока не увидят по телевизору или не прочитают в газетах.

На большом мероприятии, с персоналом по связям с общественностью, крайне важно, чтобы он был проинформирован о том, что делать в случае аварии на стартовом поле. Ничего не может быть хуже, чем графический удар ударным описанием бедствия зрителям.

Есть четыре основных типа чрезвычайных ситуаций, с которыми, возможно, придётся иметь дело.

1. Проблема с землевладельцем
2. Несчастный случай с травмами
3. Несчастный случай с человеческими жертвами
4. Несчастный случай на заправке

После доклада о чрезвычайной ситуации, Директор делает, или организует, необходимое объявление и/или телефонные звонки, чтобы собрать вместе назначенных людей, связанных с лётной деятельностью, и представителей организаторов, чтобы проинструктировать их и направить на соответствующие позиции для урегулирования ситуации.

Если должно быть сделано объявление, лучше его сделать закодированно. Могут быть использованы несколько кодов: либо прямое сообщение, такое как "Красная лиса в доме", либо кодовые номера, такие как "Код 18". Если у вас есть несколько кодов, убедитесь, что они достаточно различны, чтобы никто не мог их перепутать.

По заранее установленной команде или объявлению, следующие люди встретятся в кабинете Спортивного директора или в другом указанном месте в соответствии с инструкциями:

- Спортивный директор
- Офицер по безопасности
- Сотрудник по связям с землевладельцами

Представитель организаторов мероприятия  
Представитель связей с общественностью/СМИ  
Представитель полицейского департамента  
Другие проинструктированные.

Директор или его помощник берёт на себя ответственность за чрезвычайный план.

Офицер по безопасности направляется на место происшествия.

Если Офицер по безопасности не находится на месте, он может получить инструкции от Директора по телефону.

Представитель связей с общественностью/СМИ связывается со средствами массовой информации, чтобы представить представителя пресс-службы по чрезвычайной ситуации и сообщить, когда и где состоится пресс-конференция. Очень важно поговорить с прессой как можно быстрее и держать их в курсе. Скажите им, что всё, что вы знаете, но **НЕ ДЕЛАЙТЕ ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ**. Пресса будет делать всё возможное, чтобы получить от вас, в форме домыслов, больше информации, чем у вас есть. Будьте вежливы и тверды, давайте им только факты, которые вы знаете. Помните, пресса может быть очень жестока, постарайтесь не давать им информацию, которая причинит боль или страдания семье пилота или члена экипажа.

На больших мероприятиях в техническом персонале может быть представитель правительственной авиации. На большинстве событий эту функцию выполняет Офицер по безопасности. Авиационные власти могут контролировать на месте или могут не контролировать. Авиационные власти должны получать информацию от соответствующего лица из технического персонала.

После возникновения чрезвычайной ситуации пойдут слухи. Директор должен держать это под контролем, решив, что и когда говорить на будущих брифингах. Цель в том, чтобы продолжать мероприятие, не зависая на прошлом в ходе пилотских брифингов.

Хороший Спортивный директор доступен всегда, 24 часа в сутки. Кто-то знает, где его можно достать в любое время, если вдруг случится чрезвычайная ситуация. Он не должен отсутствовать, улетев на задание, и быть недоступен, если нужен в момент уведомления.

Директор должен быть уведомлён обо всех чрезвычайных ситуациях. Он консультирует соответствующий персонал и вырабатывает курс действий. В зависимости от обстоятельств созывается заседание. Затронутые люди будут приглашены по телефону или с помощью объявления по **системе оповещения**, в зависимости от обстоятельств. (Пример такого объявления: MR АНДЕРССОН В ШТАБ.)

Когда это объявление сделано, все люди встречаются в кабинете Директора. В зависимости от типа и степени чрезвычайной ситуации Директор может уже направить членов команды на место происшествия, чтобы в ходе совещания получить свежие отчёты. Всему персоналу будут выданы задания для конкретной имеющейся ситуации, и Директор будет извещать о времени и месте проведения каких-либо дальнейших встреч.

Директор передаёт информацию об инцидентах/происшествиях с участием пилотов и официальных лиц в ходе последующих брифингов по заданию настолько подробно, насколько он может. Это предотвращает слухи во время мероприятия и даёт участникам понимание инцидента/происшествия и его возможного влияния на соревнование.

### 5.2. ОФИЦЕР ПО БЕЗОПАСНОСТИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Обязанности Офицера по безопасности при чрезвычайной ситуации или происшествии:

- a. Немедленно докладывайте Спортивному директору обо всех инцидентах, происшествиях или чрезвычайных ситуациях.
- b. Оказывайте помощь на месте происшествия, если вы находитесь там или рядом.
- c. Если вас нет на месте аварии, направляйтесь туда после получения указаний. Если вы прибыли на место происшествия первым, эвакуируйте всех людей и публику и сообщите в необходимую спасательную службу.

- d. Соберите и запишите всю информацию, относящуюся к делу, или свидетельства, которые могут помочь Спортивному директору или властям в проведении расследования. Убедитесь в том, что ни одно вещественное доказательство не перемещено и не подделано до прибытия представителей авиационной администрации. Если есть возможность – поручите ответственному лицу составить список очевидцев, фотографий, видео и т.д.
- e. Помните, что вы на месте происшествия можете представлять Спортивного директора, официальных лиц, СИА и FAI. Будьте профессиональны, полезны и честны, чтобы поддерживать положительные отношения со всеми вовлечёнными в происшествие властями.

### **ДОПОЛНЕНИЕ:**

Когда стартует не один аэростат, хорошая практика обеспечения безопасности – назначение людей, регулирующих старты.

Желательно иметь Директором старта пилота соответствующего типа аэростатов, хотя и несоответствующий пилот может выполнить эту обязанность, если он должным образом обучен.

Руководители старта не обязательно должны быть пилотами соответствующего типа аэростатов, хотя это всегда желательно, но не всегда реально.

Руководители старта должны быть хорошо обучены и способны работать в команде с Директором старта и Офицером по безопасности.

## **6 ПОСЛЕ МЕРОПРИЯТИЯ**

Офицер по безопасности должен представить отчёт, в течение 28 дней после завершения мероприятия, Спортивному директору и Председателю Подкомитета по вопросам безопасности (См. Приложение 1). Адрес можно найти на веб-странице СІА (<http://www.fai.org/balloonning/organization>).

Этот отчёт должен содержать все события, связанные с безопасностью, которые имели место во время мероприятия.





**9. Полёты/задания:**

*<Комментарий>*

**10. Запретные зоны (PZ):**

*<Комментарий>*

**11. Заметки по безопасности**

*<Комментарий>*

**12. План действий в чрезвычайной ситуации**

*<Комментарий>*

**13. Антидопинговая и антиалкогольная политика**

*<Комментарий>*

***НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ***

*<Описание, комментарии>*

***ПРОИСШЕСТВИЯ***

**1. Перед мероприятием**

*<Комментарий>*

**2. Происшествия во время мероприятия**

*<Описание, комментарий>*

Полёт 1:

*< Описание, комментарий >*

Полёт 2:

*<Описание, комментарий >*

.

.

.

***ОБЩИЕ КОММЕНТАРИИ***

*<Общие комментарии к мероприятию с точки зрения Офицера по безопасности>*

***РАЗНОЕ***

*<Описание, комментарий>*

***РЕКОМЕНДАЦИИ***

*<Рекомендации, комментарий>*

*<Место>, <Дата>*

-----  
*<Имя Офицера по безопасности>*

---

Вложения:      *<Список вложений – розданные документы – отчёт о несчастном случае/информация и т.п..>*



## *РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ДИРЕКТОРОВ СТАРТА И РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА*

---

Директор старта может рассматриваться в качестве помощника Офицера по безопасности и его основной обязанностью является обеспечение безопасности старта.

Директор старта контролирует старт во время **«массовых подъёмов»**, и ему обычно помогают Руководители стартов.

Как правило, весь персонал, участвующий в старте, должен быть одет в яркие жилеты или другого типа характерную одежду, которая легко различима.

Обычно, при проведении большинства мероприятий, Руководители старта имеют двойные обязанности. Это могут быть члены измерительной команды, дебриферы или свободные спортивные наблюдатели.

### **ПЕРЕД ПОЛЁТОМ**

Директору старта следует подготовить схему стартового поля для массовых стартов. Места расположения аэростатов следует обозначить какими-либо метками, например, флажками, баннерами, цементными блоками, шинами и т.д. Схема размещения аэростатов на стартовом поле должна быть роздана всем пилотам на пилотском брифинге.

Директор старта должен присутствовать на всех пилотских брифингах, чтобы помогать Спортивному директору с вопросами, касающимися старта и стартового поля.

Все Руководители старта должны быть представлены на Генеральном брифинге и должна быть описана их отличительная одежда.

Безопасная и надёжная связь необходима на всех массовых стартах. О любом источнике потенциальных проблем должно быть немедленно доложено Директору старта, который должен иметь постоянную связь с Офицером по Безопасности и Спортивным директором.

Неопытным пилотам не следует стартовать в пиковое стартовое время, их следует придержать, **если возможно**, пока не станет меньше заторов. Во время спортивных мероприятий участников следует задерживать только для обеспечения спокойного и безопасного старта.

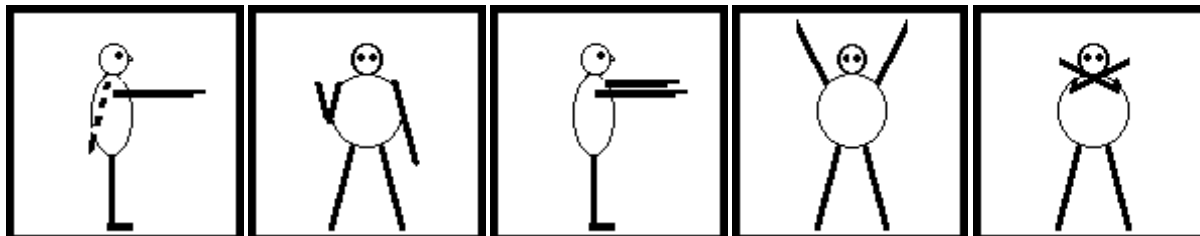
За каждым Руководителем старта следует закрепить определённые аэростаты. Это поможет избежать путаницы на стартовом поле. Иногда, в особых случаях, от Директора старта может потребоваться помочь Руководителю старта или поставить рядом с «первозазником» для помощи опытному Руководителю старта.

## СВЯЗЬ НА ПОЛЕ

Очень важно, чтобы пилоты, подающие сигналы Руководителю старта о своей готовности к старту, были действительно к нему готовы... в полном равновесии. Спортивный директор обычно должен несколько раз обратить на это внимание во время пилотских брифингов.

При виде белого флага Руководитель старта должен использовать нижеследующие сигналы для общения с пилотом.

Правило 9.15.3 гласит: «Руководитель старта даёт каждому участнику разрешение на взлёт, используя нижеприведённые сигналы. После этого участник может взлетать, соблюдая при этом инструкции Руководителя старта».



Я вижу твой  
белый флаг.

Оставайся на земле;  
следуй указаниям  
моей правой руки.

Я собираюсь  
разрешить взлёт

Взлёт  
разрешаю

Отменяю все  
предыдущие  
указания. Жди.

Руководитель старта должен находиться на периметре аэростата для проверки положения других аэростатов на этом участке, обе руки вытянуты вперёд, ладонью вниз. Когда он хочет, чтобы аэростат взлетел, он поднимает обе руки над головой, указывая вверх.

Эта процедура должна быть объяснена на Генеральном брифинге.

Часто можно проинформировать пилота, где находится ближайший к нему аэростат. Наихудший возможный сценарий – давать разрешение на старт, находясь рядом с корзиной. Невозможно увидеть, что происходит над аэростатом, когда вы стоите около корзины.

Дайте пилоту уверенность для старта; когда вы разрешаете ему взлетать, обязательно демонстрируйте позитивную и ясную команду, показывая, что вы уверены в его безопасном старте.

(Небольшие ручные радиостанции могут быть полезны для связи между стартовым персоналом до фактического начала стартового периода. Убедитесь, что радиостанции, которые будут использоваться, не имеют какой-либо встроенной функции задержки).

## ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ СТАРТОВ И НЕОБХОДИМОЕ ПРОСТРАНСТВО

Для каждого аэростата следует иметь площадку, размером, по меньшей мере, 30x30 м (а лучше 40x40 м).

Существует два основных метода запуска аэростатов, и, до некоторой степени, это зависит от типа мероприятия – какой из двух методов применять. Первый – запускать сначала аэростаты с подветренной стороны. Второй – запускать аэростаты в случайном порядке, по мере их готовности к взлёту. Успешно и безопасно применяются оба метода.

На спортивных мероприятиях, как правило, стартуют в случайном порядке по мере готовности. Участники всегда хотят стартовать по мере готовности, а не после того, как взлетят все аэростаты с подветренной стороны.

Должно быть чёткое понимание, что при старте по мере готовности работа Руководителя старта становится более трудной. И Директор старта, и Руководители должны работать в тесном контакте друг с другом, чтобы быть уверенными, что ни один аэростат не будет запущен в другой, пролетающий над ним. Также важно быть уверенными, что аэростаты, взлетев, поднимутся на высоту, как минимум, 150 метров (500 футов), чтобы освободить зону старта.

Если во время вашего мероприятия проводятся соревнования, в запуске может быть важна скорость, но с **большой осторожностью**. Часто есть возможность позволить раскладываться второй волне аэростатов по мере старта каждого аэростата.

Сотрудничество между пилотами, экипажами и официальными лицами – важный фактор обеспечения безопасности на оживлённом стартовом поле.

Все вышеизложенное является рекомендациями... не установленными правилами.

Каждая зона старта отличается по размеру, форме, преобладающим ветрам, наличию деревьев и местоположению препятствий. Наиболее важная вещь для стартового персонала, которую надо всегда иметь в виду – это постоянный контроль безопасности старта.

**Всегда будьте в курсе общей картины.**



## УПРАВЛЕНИЕ АЭРОСТАТОМ И ПОЛЁТОМ

---

### КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ (см. Правило 2.12)

Пилот обязан убедиться, что его аэростат оснащён надлежащим образом, в соответствии с руководством по лётной эксплуатации завода-изготовителя с точки зрения хорошей практики безопасности.

Убедитесь, что на корзине нет острых кромок. Баннеры и номера по соревнованию должны быть прикреплены с любыми острыми концами крепёжных элементов внутри корзины

Топливная система и фитинги должны быть проверены, чтобы убедиться, что они соответствуют требованиям производителя.

### **МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ (см. Правило 2.11)**

- 1) Убедитесь, что все карабины правильно присоединены и правильно закрыты.
- 2) Проверьте наличие повреждённой или прожжённой ткани оболочки и убедитесь, что она не превышает допустимые требования к повреждению из инструкции изготовителя аэростата.
- 3) Убедитесь, что вне корзины нет никаких острых предметов. (Примеры этого – нейлоновые ремни (стяжки), использующиеся для крепления баннеров на корзину, объектов на доску с картой и т.д.)
- 4) Убедитесь, что все топливные шланги соответствуют спецификациям производителя и надёжно закреплены в корзине.
- 5) Убедитесь, что топливные шланги от горелок правильно проложены и не могут зацепиться за людей или за оборудование на борту.
- 6) Убедитесь, что на баллонах нет объектов, которые представляют угрозу безопасности полётов. Убедитесь, что оборудование на борту правильно уложено.
- 7) Убедитесь, что ничего не прикреплено к топливным шлангам.
- 8) Баллоны для наполнения должны быть закреплены внутри корзины.
- 9) По любому инциденту или аварии должен быть сделан отчёт и его копия – предоставлена Спортивному директору.
- 10) Пилотам, которые сомневаются в лётной годности какого-либо аэростата, следует обратиться к Офицеру по безопасности или к Спортивному директору.
- 11) При приближении к цели или совершении посадки, участник должен совершить контролируемый спуск, основанный на его опыте и характеристиках аэростата.



## ПРАВИЛА ЗАПРАВКИ

---

1. Смесь ПРОПАН-ВОЗДУХ МОЖЕТ БЫТЬ ВЗРЫВООПАСНА! Из зоны заправки должны быть удалены все возможные источники огня.
2. Никаких нейлоновых флагов, баннеров, одежды из нейлона и т.п. в зоне заправки.
3. Не оставляйте в корзине **зажигалок**. Они должны быть разряжены и храниться надлежащим образом.
4. В зоне заправки допускается не более двух человек на автомобиль.
5. Корзины и/или газовые баллоны должны, по возможности, быть сняты с закрытых прицепов или автомобилей.
6. К заправке допускаются только опытные (обученные) лица (пилот или руководитель команды).
7. В зоне заправки не разрешается употребление алкогольных напитков.
8. К заправке не допускаются лица в нетрезвом состоянии.
9. Во время заправки в автомобилях не должно быть собак или других домашних животных.
10. Во время обращения с пропаном запрещается применять рации, мобильные телефоны, пейджеры или другие электронные приборы.
11. Во время заправки должны быть выключены фары и двигатель.
12. После заправки запрещается слоняться (находиться без дела) в зоне заправки.
13. В зоне заправки всегда носите перчатки.
14. Выполняйте указания персонала заправочной станции!
15. **АБСОЛЮТНО НЕ ДОПУСКАЕТСЯ КУРЕНИЕ!**



**1) Наблюдатели, работающие на дороге.**

Всякий раз, когда наблюдатель измеряет, например, на обочине дороги или на перекрёстке, экипаж ДОЛЖЕН помочь наблюдателю, следя за движением, и предупреждать, во избежание дорожно-транспортных происшествий или несчастных случаев. Особенно важно быть осторожными во время утреннего часа пик, когда много автомобилей, и во время вечернего полёта на задания, когда быстро темнеет.

**2) Остановка на дороге и создание пробки.**

Пожалуйста, будьте осторожны и, пока вы ждёте, держите людей и транспортные средства на обочине дороги. Не паркуйте свой автомобиль перед частными домами или подъездами. И проявляйте особую осторожность при измерениях и т.п. на дороге.

**3) Управление транспортными средствами**

Экипаж должен соблюдать все соответствующие местные правила дорожного движения (светофоры, ограничения скорости и т.д.).

**4) Алкоголь и другие наркотики**

Употребление алкоголя и наркотиков не входят в соревнования аэростатов. Пилот и экипаж должны соблюдать все законы, касающиеся этого. Будут применяться правила WADA, касающиеся допинга, включая злоупотребление алкоголем.

**5) Сброс маркера**

Не сбрасывайте маркер перед движущимися по земле автомобилями. Как участник вы несёте полную ответственность за сброс вашего маркера или чего-нибудь, подсоединённого к аэростату, в том числе GPS-логгера.

**6) Посадка**

После того, как вы совершите окончательную посадку, вы должны обратить внимание на публику. Если вы приземлились на частной земле, вы должны запросить разрешение на подбор аэростата. Если вы на общественной дороге, вы ДОЛЖНЫ обратить внимание на других, использующих эту дорогу. Не мешайте на дороге другим.

**7) На стартовом поле не курить.**

**8) Отцепки**

Отцепки должны использоваться для всех аэростатов, наполняющихся в зоне общего старта, и рекомендуются в зонах индивидуального старта. Трос отцепки должен быть привязан к надёжной точке транспортного средства (не прицепа). Отцепки не должны быть длиннее 5 м.

**9) Все газовые баллоны и другие тяжёлые предметы, перевозимые в автомобиле, должны быть надёжно закреплены.**





## АНТИДОПИНГОВАЯ И АНТИАЛКОГОЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Будут применяться правила WADA, касающиеся допинга, включая злоупотребление алкоголем.

Хмельному экипажу (включая пилотов) должно быть приказано остановиться, каку бы деятельность с аэростатом в данное время они ни проводили.

Офицер безопасности может принять любые меры, которые он считает целесообразными, и должен немедленно сообщить об этом Спортивному директору.

Если есть необходимость независимой документации, следует попросить о помощи местную медицинскую или – в случае необходимости – полицейскую службу.

### **Спортивный кодекс FAI, Общий раздел 4.11.2.4 Ответственность участников.**

**4.11.2.4 Ответственность участников.** Все участники спортивных соревнований по правилам FAI принимают тот факт, что они могут быть подвергнуты процедурам, связанным с допинг-контролем, и обязуются содействовать этому. Заявители с подтвержденными медицинскими показаниями, требующими применения запрещенного вещества или запрещенных методик, должны до начала соответствующих соревнований получить разрешение на терапевтическое использование в соответствии с антидопинговыми правилами FAI. В дополнение, в случае, если по причинам, возникающим в процессе соревнований или непосредственно перед их началом, участник принимает какие-либо лекарства или лечение, или если он страдает от болезни или травмы, которые могут либо подвергнуть риску безопасность участия, либо привести к аннулированию лицензии, этот участник обязан проинформировать об этом спортивного директора в письменной форме до начала соревнований.

Если вы используете препарат, который находится в списке запрещенных веществ WADA, но он вам прописан врачом, вы должны иметь разрешение на терапевтическое использование. Вы можете обратиться в свой НАС. Процедуры и форму заявки можно найти здесь:

<http://www.fai.org/cimp-anti-doping-programme/therapeutic-use-exemptions>

### **Список запрещенных веществ WADA 2014**

<https://www.wada-ama.org/en/resources/science-medicine/prohibited-list#.VFq2dvmG-So>

Более подробная информация доступна по адресу: <http://www.wada-ama.org/>

Этот список также доступен на других языках. Пожалуйста, обратитесь в национальную спортивную федерацию для получения дополнительной информации.



## ОТЧЁТ ОБ ИНЦИДЕНТЕ ИЛИ АВАРИИ

No: \_\_\_\_\_

### РЕЗЮМЕ ИНЦИДЕНТА или АВАРИИ

1. Дата & Время: <Дата>, <Время>

2. Место: <Место>

3. Повод к инциденту:

Раскладка	<input type="checkbox"/>
Наполнение	<input type="checkbox"/>
Взлёт	<input type="checkbox"/>
Полёт	<input type="checkbox"/>
Приближение к мишени	<input type="checkbox"/>
На мишени	<input type="checkbox"/>
Заход на посадку	<input type="checkbox"/>
Посадка	<input type="checkbox"/>
Другое	<input type="checkbox"/> Укажите: <Описание>

4. Резюме инцидента: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### ПИЛОТ

Пилот-командир (ПК):

Имя:	<Имя>
Страна:	<Страна >
Тел.номер:	<Номер >
E-mail:	< E-mail>
Лицензия №.:	<Номер>
Дата выпуска:	<Дата>
Срок действия:	<Дата>
Общий налёт:	<Часы : минуты>
Налёт в качестве ПК:	<Часы : минуты>
Налёт в качестве ПК за последние 12 месяцев:	< Часы : минуты >

### АЭРОСТАТ

Аэростат: Регистрационный номер.: <Регистрационный номер>

Объём:	<Объём>
Класс:	<Класс>
Сертификат лётной годности:	<Номер>
Дата выпуска:	<Дата>
Общий налёт:	<час> часов <минут> мин.

Количество полётов: <количество>  
Реклама: <описание>  
Производитель и тип оболочки: <имя>  
Производитель и тип горелки: <имя>  
Производитель и тип корзины: <имя>  
Количество газовых баллонов: <число>

### **ПОЛЁТ**

Количество лиц на борту: <Число>  
Время взлёта: <Время>  
Время посадки: <Время>  
Общее время в полёте: <Часы : минуты>  
Общий вес при взлёте: <Килограммы> кг.  
Вес топлива: <Килограммы> кг.  
Максимальная высота MSL: <высота> фт.  
Оценённая скорость ветра:  
    На взлёте <скорость> узлов  
    Во время полёта <скорость> узлов (на <высота> фт)  
    На посадке <скорость> узлов  
Общие погодные условия \_\_\_\_\_

---

---

### **ТРАВМЫ**

Пилот: \_\_\_\_\_  
Пассажиры: \_\_\_\_\_  
Другие: \_\_\_\_\_

### **ПОВРЕЖДЕНИЯ**

Оболочки \_\_\_\_\_  
Корзины \_\_\_\_\_  
Горелки \_\_\_\_\_  
Приборов \_\_\_\_\_  
Оборудования \_\_\_\_\_  
Другого \_\_\_\_\_

***КОММЕНТАРИЙ:***



## ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ

---

### Всем пилотам и официальным лицам

В случае возникновения чрезвычайной ситуации или несчастного случая, звоните в Центр аварийной службы ..... .. ,

Примите меры, чтобы ограничить риск вовлечения в опасность большего числа людей.

Сообщите о характере и статусе происшествия/аварии

- Что произошло
- Расположение (улица или место и положение с координатами, если это возможно)
- С какого номера телефона вы звоните
- Если звоните с международного сотового телефона, не забудьте код страны
- Сколько человек получили ранения
- Какие повреждения
- Номер по соревнованию, если это возможно

Начните заботиться о травмированных лицах.

Если у вас есть время, позвоните любому из следующих лиц и дайте ту же информацию:

Спортивному директору..... Телефон: .....

Офицеру по безопасности ..... Телефон: .....

В Центр соревнований ..... Телефон: .....

Если с вами общается пресса или другие средства массовой информации:

### **НЕ ДЕЛАЙТЕ ПРЕДПОЛОЖЕНИЙ**

Пресса будет делать всё возможное, чтобы получить от вас, в форме домыслов, больше информации, чем у вас есть. Пожалуйста, направьте их к Офицеру по безопасности (телефон .....

Будьте вежливы и тверды, давайте им только факты, которые вы знаете.

Помните, пресса может быть очень жестока, постарайтесь не давать им информацию, которая причинит боль или страдания семье пилота или члена экипажа.

*<Подписывается Офицером по безопасности>*



## ЧЕК-ЛИСТ ОФИЦЕРА ПО БЕЗОПАСНОСТИ

---

### Перед мероприятием:

- Соберите всю соответствующую документацию
- Подготовьте вместе со Спортивным директором раздаточные материалы

### После прибытия на мероприятие:

- Представьтесь соответствующим людям на месте. (Таким как полицейские, пожарная бригада, диспетчер авиадвижения и т.д. Это может меняться в зависимости от мероприятия.)
- Представьтесь людям на заправке
- Проверьте станцию заправки
- Проверьте зоны общего старта
- Проверьте процедуру отзыва
- Оцените все возможности инцидентов

### Убедитесь, что на Генеральном брифинге освещены следующие пункты:

- Процедура отзыва
- Процедура старта

### Во время мероприятия:

- Перед каждым брифингом по заданию проверяйте с метеоофицером ситуацию с погодой
- Будьте рядом со Спортивным директором во время постановки заданий, чтобы быть в состоянии дать ему совет по вопросам безопасности.
- Будьте на поле общего старта, чтобы видеть общую картину
- Будьте на мишенях, когда это возможно, чтобы иметь картину в оживлённых зонах
- Если это возможно, будьте на стартах и на посадках
- Контролируйте участок заправки

### После мероприятия:

- Соберите всю необходимую информацию для отчёта.
- Отправьте отчёт Офицера по безопасности в Подкомитет по безопасности СИА

© 2016 Flymonitor.ru

Перевод - translate.google.ru

Корректировка и форматирование - [Flymonitor](http://Flymonitor)

30-December-2016