

ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТИ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В АРКТИКЕ

ШИРОКОМАСШТАБНАЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ В АРКТИКЕ (АМРО) ДЕМОНСТРИРУЕТ ДЕЙСТВЕННОСТЬ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ КОСПАС-САРСАТ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ И ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Октябрь 2021 года. Будучи столь же отдаленной, какой она может казаться, Арктика является также оживленным регионом. Здесь развиваются энергетика, добыча полезных ископаемых, рыболовство, транспорт и круизное мореплавание. Ожидается, что освоение Арктики будет еще больше расширяться в ближайшем будущем. Благодаря ожидаемому росту транспортных потоков морских и воздушных судов, ещё больше людей будет доставлено в этот регион с суровыми условиями окружающей среды. Когда эти люди попадут в опасные для жизни ситуации, поиск и спасание в отдаленных регионах могут быть затруднены из-за недостаточных средств связи, частых штормов, постоянно перемещающихся ледовых полей, слабой освещенности в условиях долгих полярных ночей, суровой погоды и морозов.

Когда возникает чрезвычайная ситуация, своевременная и надежная доставка аварийных сообщений системы Коспас-Сарсат может стать критическим средством для поисково-спасательных операций, нацеленных на спасение жизни людей.

СОВЕРШЕНСТВО ДОСТИГАЕТСЯ ЧЕРЕЗ ПРАКТИКУ – «ПРОИСШЕСТВИЕ»

С целью обеспечения готовности в случае чрезвычайной ситуации специалисты передового реагирования служб поиска и спасания (СПС) часто проводят тренировочные учения.



8 октября 2021 года, вблизи островов Свалбард архипелага Шпицберген, в условиях низкой температуры (-8° по Цельсию или 17,6° по Фаренгейту) были проведены массированные учения по спасению

Норвегия и Агентство по космическим программам Европейского Союза провели широкомасштабные учения в реальных условиях с имитацией пожара на круизном судне, имеющем на борту 200 пассажиров. Находясь в открытом море в широтах выше Северного полярного круга, капитан «терпящего бедствие» судна передал сигнал «Mayday, Mayday, Mayday». В отсутствие ответа капитан обратился к неизменно надежному средству оповещения о бедствии и активировал установленный на судне морской аварийный радиобуй (АРБ) 406 МГц КОСПАС-САРСАТ.

Радиобуй представлял собой модель нового типа с функционалом службы обратного канала (RLS), которая, с помощью спутниковой группировки Европейской системы Galileo, предоставляет подтверждение о приеме аварийного сообщения.



АРБ 406 МГц с функционалом RLS. Некоторые модели АРБ приближаются по размерам к стакану для воды

Служба обратного канала (RLS) является нововведением, которая с помощью индикатора на радиобуе подтверждает пользователю, что аварийный сигнал от активированного радиобуя принят системой Коспас-Сарсат, его местоположение установлено, и что данные местоположения направляются органам СПС.

Хотя проектное время суммарной системной задержки от момента активации радиобуя до приема подтверждения о получении сигнала RLS не должно превышать 30 минут, однако практические результаты в отношении этой характеристики RLS намного лучше. В день проведения учений подтверждение о приеме RLS поступило на радиобуй через 2 минуты и 20 секунд.

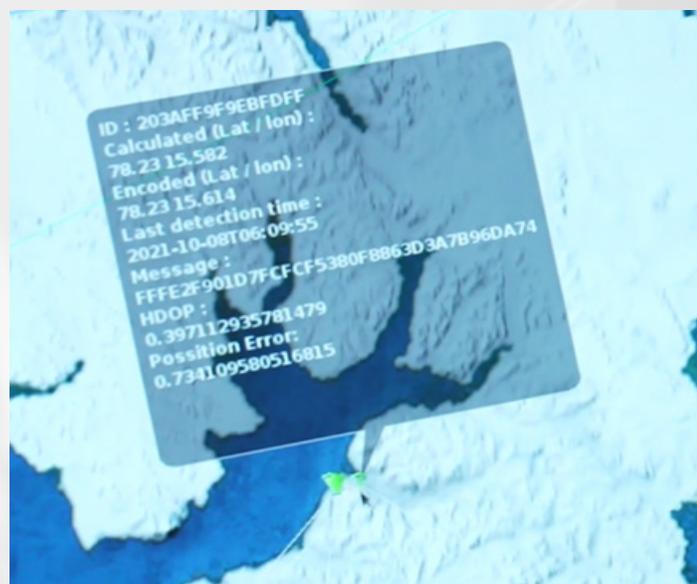
Служба обратного канала (RLS)

ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТИ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В АРКТИКЕ

ЭФФЕКТИВНОСТЬ СССПС МЕОСАР В СОСТАВЕ СИСТЕМЫ КОСПАС-САРСАТ

В любой поисково-спасательной операции время имеет значение. В день учений среднеорбитальная система поиска и спасания (СССПС) МЕОСАР предоставила своевременные, надежные и точные данные для органов СПС, а также обеспечила получение подтверждения RLS о приеме аварийного сообщения в пределах двух с половиной минут. Среднеорбитальная спутниковая система поиска и спасания (ССПС) МЕОСАР является новейшей технологической инновацией Коспас-Сарсат. В ней используются ретрансляторы аварийных сигналов, установленные в настоящее время на 45 навигационных спутниках систем GPS, Galileo и ГЛОНАСС, обеспечивая непрерывную зону покрытия всего Земного шара.

При проведении этих учений АРБ был активирован вручную в 06:06:36 по времени UTC. После обычного «прогрева» электроники радиобуй передал первую «посылку» с аварийным сообщением в 06:07:26 по времени UTC, которая была принята земной станцией в Тулузе, Франция. Эта станция приема и обработки информации среднеорбитальной системы МЕОСАР (СОСПОИ) вычислила местоположение радиобуя по характеристикам сигнала. Местоположение, полученное таким методом «независимого» определения, стало первичной информацией о местоположении аварийной ситуации.



Наземный сегмент поиска и спасания в системе Galileo в г. Тулуза обеспечивает близкий к реальному времени мониторинг

Система Коспас-Сарсат использует сложный план распределения данных для маршрутизации полученных аварийных сообщений соответствующим органам СПС по всему миру. Эта маршрутизация аварийных данных осуществляется Координационными центрами системы (КЦС). В данном случае, КЦС Франции (FMCC) передал данные, полученные от СОСПОИ в Тулузе, в КЦС Норвегии (NMCC) в 06:07:49 по времени UTC, то есть всего через 23 секунды после приема первого аварийного сообщения.

Через 50 секунд, в 06:08:16 по времени UTC, вторая посылка с аварийным сообщением была обработана в СОСПОИ таким же «независимым» образом, предоставив данные о местоположении радиобуя в точке с координатами 78.230°с. ш. и 15.582°в. д. Это местоположение оказалось близким к истинному с точностью 500 метров. Третья посылка, полученная в 06:09:04 по времени UTC, содержала в составе аварийного сообщения закодированные данные ГНСС о местоположении, то есть данные от встроенного в радиобуй чипа приёмника сигналов навигационных спутниковых систем GPS, Galileo и/или ГЛОНАСС. Это местоположение было очень близким к «независимому» местоположению, определенному СОСПОИ, обеспечив тем самым высокую достоверность данных об истинном местоположении бедствия. Кроме того, в соответствии с планом распределения данных предоставителю RLS Galileo (RLSP), базирующемуся во Франции, в 06:08:39 по времени UTC был направлен запрос на подтверждение получения аварийного сообщения (и успешного определения местоположения бедствия) для пересылки этого подтверждения радиобую через спутники системы Galileo.

Этот запрос был оперативно обработан RLSP, и подтверждающее сообщение (RLM) было передано через соответствующий спутник Galileo и получено радиобуем в 06:08:56 по времени UTC. Загорание дикатора радиобуя (голубой светодиодный индикатор на вышеприведенной фотографии) завершило людей, находящихся на терпящем бедствие судне, в том, что запрос о помощи доставлен по назначению.

ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТИ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В АРКТИКЕ



Центр СПС системы Galileo (база RLSP), Тулуза, Франция

ВКЛАД СССРС MEOSAR В СОСТАВЕ КОСПАС-САРСАТ – ПРЕВЫШЕНИЕ ОЖИДАНИЙ

Находящаяся на протяжении долгих лет в эксплуатации низкоорбитальная система (НССПС) LEOSAR, включающая на данный момент пять спутников, все еще продолжает предоставлять ценные данные по многочисленным чрезвычайным ситуациям. Однако, как это видно из нижеприведённой таблицы, привносимые MEOSAR инновации значительно повышают шансы на успешное спасение. В частности, для имитированной в процессе учений аварийной ситуации MEOSAR обеспечила 25-минутное преимущество над LEOSAR по времени первоначального приёма аварийного сообщения”.

НЕКОТОРЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ SAREX

Местоположение радиобуя (место “бедствия”)	78.230°с. ш., 15.603°в. д.
Местоположение радиобуя по данным ГНСС	78.230°с. ш., 15.614°в. д.
Ошибка местоположения по данным ГНСС	250 м

РЕЗУЛЬТАТЫ СССРС MEOSAR

Местоположение по “независимому” определению	78.230°с. ш., 15.582°в. д.
Ошибка определения местоположения по разнице времени прибытия (DOA) посылки	480 м
Время первоначального приёма аварийного сообщения	Без задержки
Время подтверждения местоположения	1 мин 40 сек
Время оповещения органов СПС	Менее 1 мин
Суммарное время задержки уведомления по линии обратного канала	2 мин 20 с

РЕЗУЛЬТАТЫ НССПС LEOSAR

Местоположение по “независимому” определению	78.240°с. ш., 15.620°в. д.
Ошибка определения местоположения	1 300 м
Время первоначального приёма аварийного сообщения	25 мин
Время подтверждения местоположения	58 мин

ДЕМОНСТРАЦИЯ ВОЗМОЖНОСТИ СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ В АРКТИКЕ

Система MEOSAR первоначально приняла аварийное сообщение на 25 минут раньше, чем это сделала LEOSAR. Кроме того, MEOSAR, по сравнению с LEOSAR, показала улучшенную почти на один километр точность «независимого» определения местоположения, которое к тому же было вычислено на 58 минут ранее.



Европейская СОСПОИ на Шпицбергене является одной из земных станций Европейского Союза для приёма спутниковых сигналов системы Коспас-Сарсат

Всего немногим более, чем через год после начала внедрения RLS, Совет Коспас-Сарсат в марте 2021 года объявил о полной эксплуатационной готовности функции RLS в рамках Системы Коспас-Сарсат.. В настоящее время сервис RLS доступен в глобальном масштабе без каких-либо ограничений.



Объединенный Спасательно-координационный центр, Бодё, Норвегия

СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ

После получения в КЦС Норвегии (NMCC) информации о бедственной ситуации и её передачи органам поиска и спасания Норвегии, была оперативно организована спасательная операция.

В то же время, благодаря работе RLS, экипаж судна получил подтверждение о том, что сигнал SOS от АРБ был должным образом принят.



Вертолет Sea King из 330-ой авиаэскадрильи Военно-воздушных сил Норвегии

Успешная «спасательная операция» представляла собой сложное мероприятие, поскольку включала эвакуацию 200 пассажиров с разного рода имитированными «травмами», в том числе некоторыми, требующими немедленной медицинской помощи. В совместные действия были вовлечены и тесно координировали усилия СПС островов Свалбард архипелага Шпицберген, силы Красного Креста, а также морские и авиационные средства Береговой охраны Норвегии и Королевских ВВС Норвегии.

ЕСЛИ С ВАМИ СЛУЧИТЬСЯ БЕДА В АРКТИКЕ ИЛИ В ДРУГОМ МЕСТЕ ЗЕМЛИ, АКТИВАЦИЯ РАДИОБУЯ 406 МГЦ ПОМОЖЕТ КОСПАС-САРСАТ ПРИВЕСТИ К ВАМ СПАСАТЕЛЕЙ!

КОСПАС-САРСАТ: СЛЕЖЕНИЕ ЗА ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ В АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ

ОТВЕТ КОСПАС-САРСАТ НА УСИЛИЯ АГЕНТСТВА ООН ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ИНФОРМАЦИИ О ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

Как такое возможно, чтобы гражданское пассажирское воздушное судно просто исчезло? Этот вопрос часто задавался после исчезновения самолета Malaysian Airlines, выполнявшего рейс MH370 в 2014 году. Произошедший до этого инцидент с крушением в 2009 году самолета Air France рейса AF447 казался практически уникальным по редкости случившегося, поскольку потребовалось почти два года на обнаружение установленных на этом воздушном судне аварийных самописцев полётных данных. Невзирая на современность технологий наблюдения за воздушным пространством, становилось все более очевидным, что существуют районы и обстоятельства, в которых поиск потерпевшего бедствие самолета можно сравнить с поиском иголки в стоге сена.

Назначением Глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) ИКАО является быстрое опознавание ситуации бедствия воздушного судна и поддержка служб поиска и спасания, а также полномочных органов расследования летных происшествий, посредством своевременного предоставления надлежащей информации, включая необходимую для извлечения данных бортовых самописцев.

ИКАО разработала Глобальную систему оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), взяв название для этой системы подобно названию Глобальной системы оповещения о бедствии и безопасности при мореплавании (GMDSS), созданной под эгидой Международной морской организации (ИМО), которая для ИКАО является сестринской организацией в структуре специализированных агентств ООН.

Система GADSS включает обеспечение слежения за воздушными судами в нормальных условиях полета, автономное слежение за терпящими бедствие воздушными судами, а также определение местоположения и восстановление данных после прекращения полета.

В 2016 году применяемая в Коспас-Сарсат технология доказала свою действенность во время похожего инцидента, когда самолет Egypt Air рейса MS804 потерпел крушение в Средиземном море. Через семь минут после предшествующего контакта со службой управления воздушным движением, был вручную активирован авиационный аварийный радиомаяк (АРМ), и его сигнал был принят системой Коспас-Сарсат. Анализ, проведенный инженерами, связанными с Коспас-Сарсат, в частности - специалистами Национального центра космических исследований (CNES) Франции, имел решающее значение для сужения района поиска.

Одновременно с внедрением в Коспас-Сарсат новых технологий, Международная организация гражданской авиации (ИКАО), являющаяся специализированным агентством Организации Объединенных Наций, разрабатывала новые положения, подлежащие к будущему применению на большинстве самолетов при выполнении ими полетов на международных трассах. Были быстро установлены взаимоотношения и связи, предусматривающие разработку, в рамках ИКАО, функциональных требований для слежения за самолетами в аварийных ситуациях, и разработку, в рамках Коспас-Сарсат, технологических решений для выполнения этих новых требований ИКАО. Для обеспечения соответствия своим требованиям ИКАО допускает использование и других технологий, отличных от Коспас-Сарсат, однако основные производители воздушных судов публично заявили о своих предпочтениях использовать АРМ, сигналы от которых могут быть приняты и локализованы системой Коспас-Сарсат, по соображениям преимущественности, опыта применения и знания этого типа радиобуев.

Что же представляет собой концепция ИКАО, и каким образом Коспас-Сарсат следует этой концепции?

Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)



При нормальном течении полета GADSS предусматривает сокращение периода передачи сообщений о местоположении самолета (что важно, например, при полетах над океаническим воздушным пространством) с одного часа до 15 минут. Более того, эта система позволяет решить проблемы определения местоположения в ситуациях, аналогичных трём вышеупомянутым авиакатастрофам, посредством реализации требования об автономной (без вмешательства летного экипажа) передаче сообщений о местоположении воздушного судна, передаваемых ежеминутно, при нахождении самолета.

КОСПАС-САРСАТ: СЛЕЖЕНИЕ ЗА ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ В АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ

в аварийной ситуации. Автономное слежение за терпящим бедствие воздушным судном (ADT) активируется, когда самолет попадает в непредопределенные и исключительно сложные состояния полёта, которые имеют признаки аварийной ситуации. Автономность передачи аварийных сообщений в данном случае означает не только то, что лётный экипаж не отвлекается на необходимость сигнализировать об аварийной ситуации, но также и то, что экипаж не располагает возможностью вмешиваться в передачу этих сигналов.

Для выполнения требований по ADT GADSS, Программа Коспас-Сарсат предлагает техническое решение посредством АРМ (ELT), разработанного специально для слежения за воздушным судном в бедственных ситуациях и названного ELT(DT). Правительства, участвующие в Программе Коспас-Сарсат, одобрили спецификации на радиобуи ELT(DT) и внедряют наземную инфраструктуру для приёма ретранслируемых спутниками сигналов от этих радиобуев, а также для распределения принятых сообщений соответствующим органам для принятия возможных мер. Коммерческие производители совместимых с системой Коспас-Сарсат ELT(DT) предпринимают их совершенствование для удовлетворения жёстких ожиданий заказчиков.

ИКАО устанавливает, что после получения сообщения ADT, оно должно быть предоставлено эксплуатанту воздушного судна (авиакомпания, которая в конечном счёте несёт ответственность за информацию о местоположении и безопасности полёта своего самолета), органу обслуживания воздушного движения (АТСУ, диспетчерам воздушного движения на участке выполняемого полёта) и спасательно-координационным центрам (СКЦ, организующим поиск, если бедственную ситуацию преодолеть не удастся).

Все аварийные сообщения, полученные системой Коспас-Сарсат, в обычном порядке направляются в СКЦ. Для того, чтобы информация ADT была предоставлена в распоряжении компаний-эксплуатантов воздушных судов и пунктов АТСУ (а также СКЦ), ИКАО планирует внедрить хранилище данных о местоположении терпящих бедствие воздушных судов (LADR), представляющее собой автоматизированную систему сбора и совместного использования данных ADT, в том числе и данных о местоположении лётного происшествия.

ИКАО предполагает, что LADR будет готов к эксплуатации к концу этого года, что соответствует правилам ИКАО, в соответствии с которыми большинство вновь произведенных самолетов на международных маршрутах должны быть оснащены оборудованием для обеспечения ADT, начиная с 1 января 2023 года.



Радиобуй ELT(DT) с частотой сигнала 406 МГц

В случае активации ELT(DT), аварийные данные радиобуя будут предоставляться в LADR системой Коспас-Сарсат в дополнение к данным, распределенным непосредственно в надлежущий(е) СКЦ (См. раздел “Как работает система Коспас-Сарсат?” в настоящем Бюллетене).

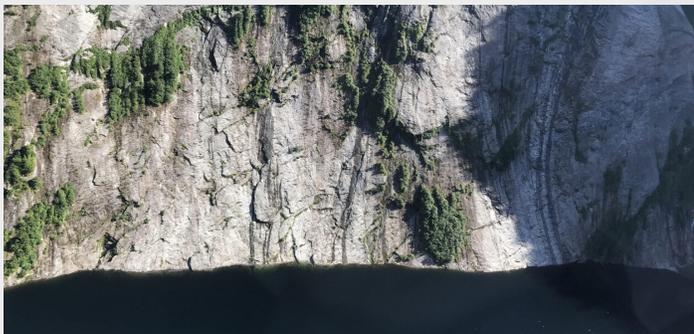
Некоторые модели ELT(DT) будут встроены в автоматически-отделяемые модули бортовых самописцев полётных данных, которые отделяются от терпящего крушение самолета, сохраняя в безопасности данные самописцев о предшествующем полёте.

Сообщество Коспас-Сарсат разделяет всеобщую скорбь в отношении жизней, утраченных в катастрофах рейсов AF447, MH370 и MS 804, а также - и в других трагедиях в авиации. Коспас-Сарсат вместе с ИКАО и другими партнерами в авиационной индустрии предпринимает экстраординарные шаги для скорейшего и наиболее успешного решения проблем, связанных с бедственными ситуациями в будущем.



Типы аварийных радиобуев Коспас-Сарсат

ПРИМЕЧАТЕЛЬНЫЕ СПАСЕНИЯ 2021 ГОДА



НА АЛЯСКЕ ДВОЕ ДОБИРАЮТСЯ ДО БЕРЕГА ИЗ РАЗБИВШЕГОСЯ САМОЛЕТА НА ОЗЕРЕ ХАМПБЭК СПАСЕНА ЖИЗНЬ ДВУХ ЧЕЛОВЕК

Сигнал от персонального радиобуя (ПРБ) был локализован 7 августа 2021 года из района, находящегося в пятидесяти милях к юго-востоку от города Кетчикан (Ketchikan) на Аляске, США.

Радиобуй был активирован после того, как самолет Cessna 180 с двумя людьми на борту потерпел крушение на озере Хампбэк (Humpback). Оба потерпевших доплыли от самолета до берега, захватив водонепроницаемый мешок с одеждой и продуктами.



Окружной отдел 17 Береговой охраны принял звонок по спутниковому телефону от владельца самолета, который затем активировал ручную ПРБ, чтобы сообщить данные о своём местоположении.

Вертолет MH-60 Jayhawk авиационной базы Береговой охраны в городе Ситка был направлен к месту аварии, успешно поднял лебедкой с берега двух потерпевших крушение и доставил их в Кетчикан.

Представитель Береговой охраны США отметил: "На самом деле, у них был персональный радиобуй, который они смогли активировать, и который привел наших спасателей точно к месту нахождения потерпевших."

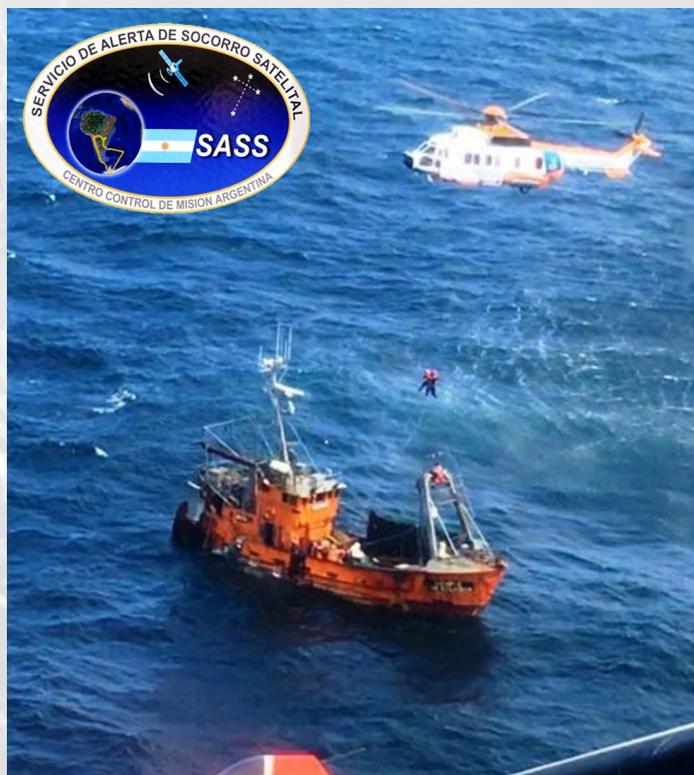
[\(https://www.krbd.org/2021/08/07/privately-owned-float-plane-crashes-coast-guard-rescues-both-passengers/\)](https://www.krbd.org/2021/08/07/privately-owned-float-plane-crashes-coast-guard-rescues-both-passengers/)

АРГЕНТИНСКИЙ ФЛОТ ОКАЗЫВАЕТ ПОМОЩЬ РЫБОЛОВНОМУ СУДНУ ПОСЛЕ АКТИВАЦИИ EPIRB СПАСЁН ОДИН ЧЕЛОВЕК

12 ноября 2021 года в 01:56 по времени UTC Координационный центр системы КОСПАС-САРСАТ Аргентины получил аварийное сообщение от морского аварийного радиобуя (АРБ), зарегистрированного за рыболовным судне "7 de Agosto", и переслал сообщение в СКЦ порта Белграно (Belgrano).

За этим последовала масштабная и хорошо скоординированная операция с участием специально обученного персонала, кораблей GC-71 "La Plata" Береговой охраны и GC-25 "Azopardo" портов Западный Сан-Антонио (San Antonio Oeste) и Мадрын (Madryn), а также вертолета Морской префектуры Аргентины с пловцами-спасателями и доктором на борту.

Действия по поиску и спасанию координировались с корабля, находившегося в этом районе и имевшего возможность подойти к месту происшествия.



Один из трех членов экипажа рыболовного судна был найден живым, но в состоянии переохлаждения, и ему была незамедлительно оказана медицинская помощь.

В данном случае АРБ предоставил первое и оказавшееся единственным аварийное сообщение.

ПРИМЕЧАТЕЛЬНЫЕ СПАСЕНИЯ 2021 ГОДА

НА БЕРЕГОВОЙ СКАЛЕ УДАРОМ ВОЛНЫ ТРАВМИРОВАН СКАЛОЛАЗ

СПАСЕНА ОДНА ЖИЗНЬ



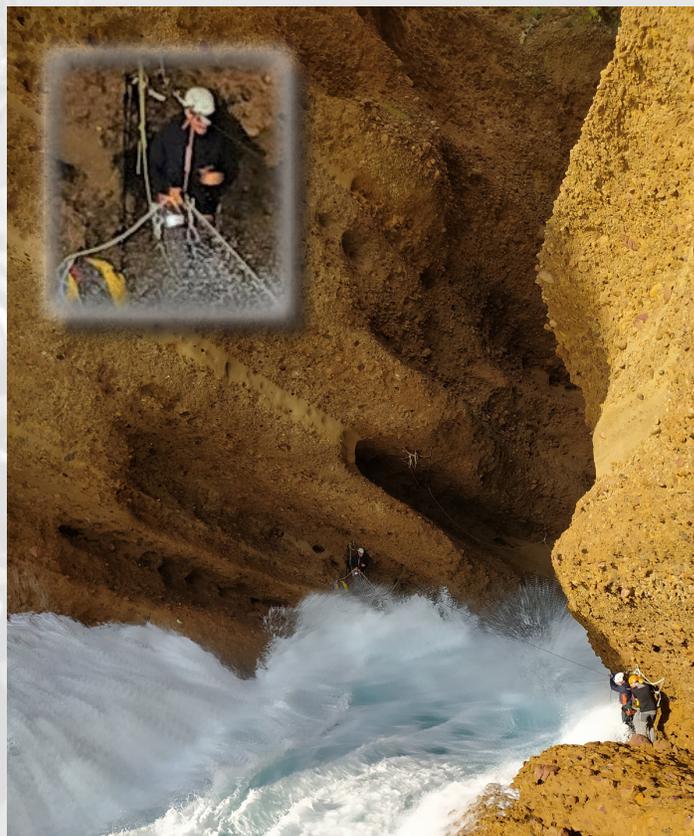
11 ноября 2021 у подножья береговой скалы вблизи города Ла-Сьотат (La Ciotat) во Франции был спасён скалолаз. При движении вдоль скалистой стены над морем, один из членов группы получил удар волной, что привело к тяжелой травме колена, исключившую возможность прекращения движения по скале и возвращения на пешеходную часть маршрута. Покрывшие мобильные сети телефонной связи отсутствовали, и пришлось активировать персональный радиобуй (ПРБ).

Первый аварийный сигнал без данных о местоположении был обнаружен французской среднеорбитальной станцией приема и обработки информации (СОСПОИ) в 14:19 по времени UTC и направлен во КЦС Франции. Первые данные о местоположении поступили в 14:23 по времени UTC. Несмотря на окружающие скалистые стены, среднеорбитальная система (ССОПС) MEOSAR быстро приняла сигнал бедствия и определила местоположение аварийного радиобуя.

Вся информация была передана в авиационный спасательно-координационный центр (СКЦ) Лиона (поскольку это был сигнал ПРБ) и в морской СКЦ CROSS у мыса Гри-Нез (Gris-Nez) (ввиду близости места происшествия к морю). Полученные в 14:24 по времени UTC новые данные о местоположении подтвердили полученное первоначально местоположение.

Указанное во французской регистрационной базе данных аварийных радиобуев контактное лицо, с которым связались по телефону через четыре минуты после получения аварийного сигнала в авиационном СКЦ, подтвердило характер деятельности и место нахождения владельца радиобуя. Через полтора часа после приёма первого аварийного сообщения, получивший травму человек был эвакуирован в ближайший госпиталь.

Правила данного клуба горно-восходителей рекомендуют всегда иметь при себе радиобуй системы Коспас-Сарсат, который может иметь решающее значение для спасения жизни.



ПРИМЕЧАТЕЛЬНЫЕ СПАСЕНИЯ 2021 ГОДА



© Erik Sleutelberg / AirHistory.net

ПЕРВОЕ АВАРИЙНОЕ СООБЩЕНИЕ ОТ ELT: КРУШЕНИЕ НЕ СЕВЕРЕ КАНАДЫ С ПЯТЬЮ ПОТЕРПЕВШИМИ СПАСЕНА ЖИЗНЬ ПЯТИ ЧЕЛОВЕК

Самолет De Havilland DHC-6 SERIES 300 потерпел крушение 2 ноября 2021 года в 00:53 по времени UTC в восьми километрах к северу от поселка Форт-Провиденс (Fort Providence), в провинции Северо-Западных Территорий, в Канаде.

По данному инциденту первое аварийное сообщение было принято от бортового авиационного аварийного радиомаяка (APM), и до этого оператор радиосвязи аэродрома Форт-Провиденс не имел информации о пропаже самолета.

В ответ на аварийное сообщение объединенный СКЦ (JRCC) в Трентоне (Trenton) в 01:01 по времени UTC задействовал два самолета: CC-138 Twin Otter из 440-ой и CC-130H Hercules из 435-ой авиаэскадрилий.

К сожалению, вследствие удаленности от района происшествия, самолет Hercules предполагался к прибытию к месту поиска не ранее 05:00 по времени UTC.

На борту потерпевшего крушение самолета находилось пять человек, и все выжили, получив незначительные травмы.

Самолет упал в болото вдалеке от дорог, и потерпевшие оказались в мокрой одежде при температурах около 5-ти градусов Цельсия. Пятеро-спасателей-из пожарной службы Форт-Провиденс в 01:56 по времени UTC направились к месту крушения на квадроциклах и были первыми на месте в 03:10 по времени UTC до появления вскоре самолета Twin Otter 440-ой эскадрильи в 03:15 по времени UTC.

Пожарные сумели помочь всем потерпевшим выбраться из болота и доставили их в Форт-Провиденс на квадроциклах.

ВМФ АВСТРАЛИИ И МОРСКАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА ОКАЗЫВАЮТ ПОМОЩЬ ТЕРПЯЩЕМУ БЕДСТВИЕ КАТАМАРАНУ В НОВОМ ЮЖНОМ УЭЛЬСЕ

СПАСЕНЫ ЖИЗНИ ТРЁХ ЧЕЛОВЕК



© Marine Rescue Ulladulla

Австралийское управление по безопасности мореплавания (AMSA) обеспечило координацию операции по спасению трех членов экипажа, после того как их катамаран 30 ноября 2021 года перевернулся у побережья вблизи города Улладулла (Ulladulla).

Военно-морской флот (ВМФ) Австралии обеспечил поддержку до прибытия месту происшествия морской спасательной службы. The crew are safe and well - we thank everyone involved.

Обеспечена безопасность экипажа, который не пострадал и выразил благодарность всем участвовавшим в спасательной операции.



© Marine Rescue Ulladulla

ПРИМЕЧАТЕЛЬНЫЕ СПАСЕНИЯ 2021 ГОДА

АВАРИЙНЫЙ СИГНАЛ АРБ ОТ СИЛЬНО ПОВРЕЖДЕННОГО ШВЕЙЦАРСКОГО ВЕРТОЛЕТА СПАСЕНЫ 4 ЖИЗНИ



18 декабря 2021 года вертолет Lama взлетел с местного аэродрома в городе Рарон (Raron) в Швейцарии с целью высадить трех пассажиров на высоте 3 782 метров склона горы Альпхубель (Alphubel) в Пеннинах Швейцарских Альп.



© skitourguru.com

При попытке совершить посадку легкий вертолет получал серьезные повреждения.

Первый аварийный сигнал от находящегося на борту вертолёта автоматического аварийного радиомаяка (АРМ), а также первоначальные данные о местоположении, выделенные среднеорбитальной системой поиска и спасания (СССПС) MEOSAR, были приняты авиационным СКЦ (ARCC) в Цюрихе.



© KAPO Wallis

Первоначальное сообщение было обнаружено французской станцией приема и обработки информации системы MEOSAR и было направлено в точку контакта для поиска и спасания в Швейцарии в 09:25 по времени UTC с последовавшим вскоре подтверждением в 09:32 по времени UTC.

Благодаря тому, что ELT был надлежащим образом зарегистрирован в Международной регистрационной базе данных радиобуев (IBRD, 406registration.com), информация о вертолете, его компании-эксплуатанте и сопутствующие контактные данные были своевременно доступны для служб поиска и спасания, что позволило им принять надлежащие меры.



© KAPO Wallis

УЧАСТВУЮЩИЕ СТРАНЫ И ОРГАНИЗАЦИИ

2022

Австралия
Алжир
Аргентина
Бразилия
Великобритания
Вьетнам
Германия
Гонконг (Китай)

Греция
Дания
Индия
Индонезия
Испания
Италия
Канада
Катар

Кипр
Китай
(Народная
Республика)
Корея (Республика)
Малайзия
Нигерия
Нидерланды

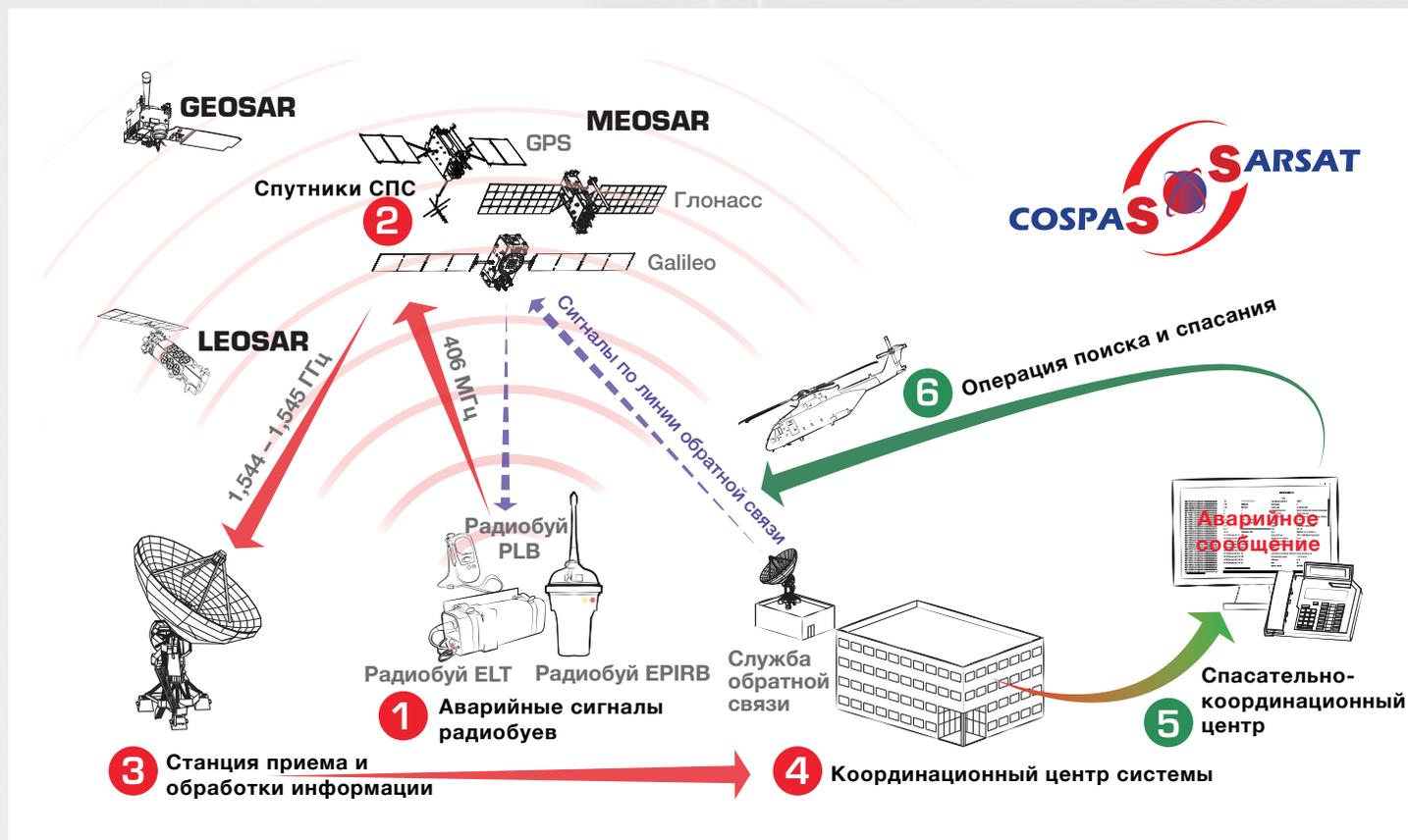
Новая Зеландия
Норвегия
ОАЭ
Пакистан
Перу
Польша
Россия
Саудовская Аравия

Сербия
Сингапур
США
Таиланд
Того
Тунис
Турция
Финляндия

Франция
Чили
Швейцария
Швеция
Южная Африка
Япония
ITDC
Всего: 45



КАК РАБОТАЕТ СИСТЕМА КОСПАС-САРСАТ?



Система Коспас-Сарсат предоставляет для органов поиска и спасания (SAR) аварийные сообщения и информацию о местоположении по всему миру морских, авиационных и наземных пользователей, находящихся в бедственной ситуации. В состав системы входят:

- Спутники низкоорбитального сегмента (LEOSAR), спутники геостационарного сегмента (GEOSAR) и спутники среднеорбитального сегмента (MEOSAR), которые обрабатывают и/или ретранслируют сигналы, передаваемые аварийными радиобуями.
- Наземные станции приема и обработки информации (СПОИ), называемые также «локальными терминалами пользователей» (LUT), которые обрабатывают сигналы спутников с целью определения местоположения радиобуев.
- Координационные центры системы (КЦС), также называемые центрами управления работой системы (МСС), которые распределяют информацию о бедственных ситуациях органам SAR.

Система Коспас-Сарсат обеспечивает обнаружение радиобуев, работающих на частоте 406 МГц.

МЫ СПАСАЕМ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ

2020 ГОД

951 поисково-спасательных операций (ПСО)



Спасено
2 278
человек

УСТОЙЧИВЫЙ ЭКСПОНЕНЦИАЛЬНЫЙ РОСТ УСПЕШНЫХ СПАСЕНИЙ

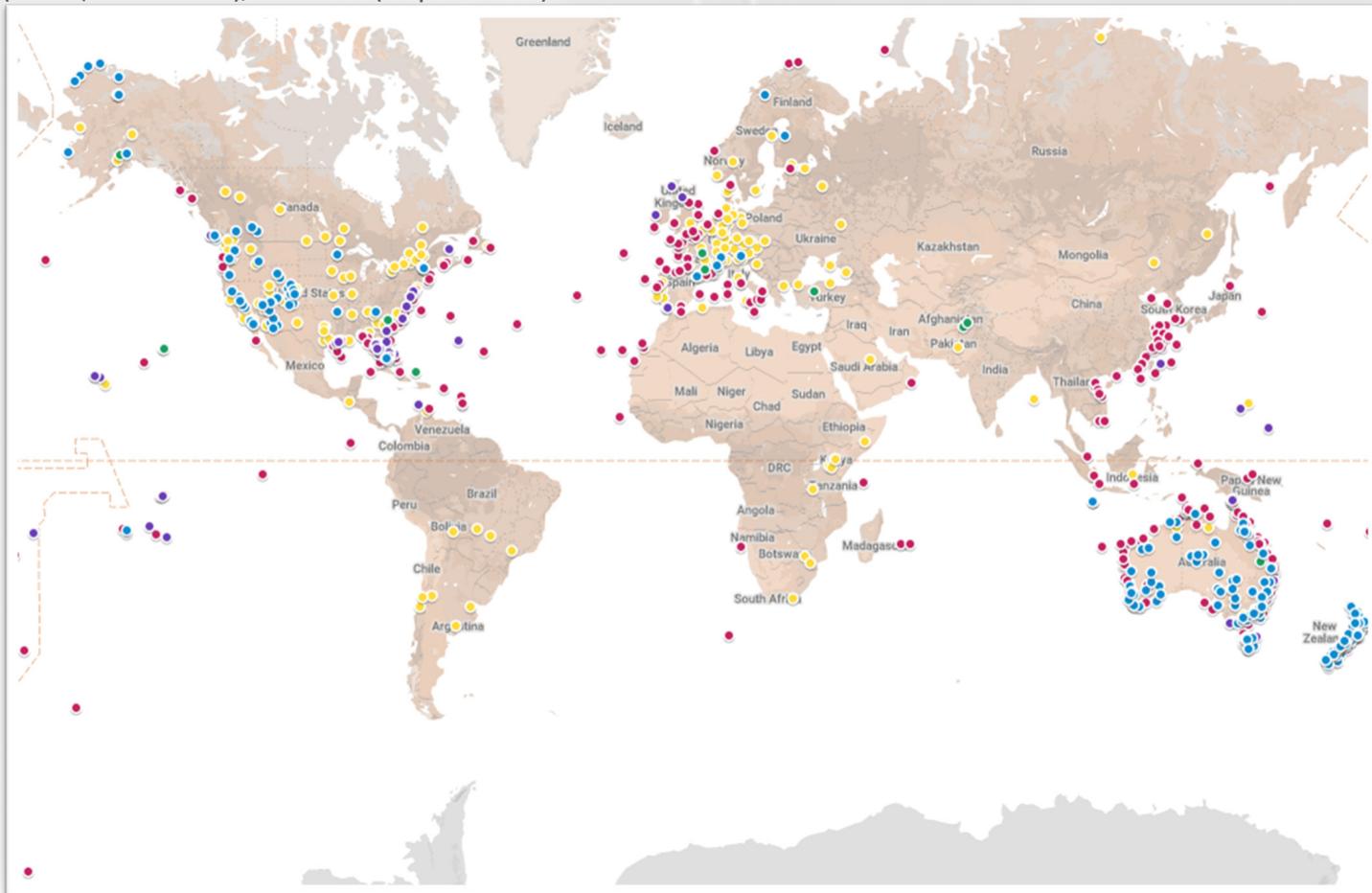


С сентября 1982 г. по декабрь 2020 г. с использованием данных от Системы Коспас-Сарсат было спасено по крайней мере 53 790 человек в ходе 16 514 ПСО.

МЫ СПАСАЕМ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ

СОБЫТИЯ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ 2020 ГОДА

Обозначения: желтый (авиационные ELT), красный (морские EPIRB), голубой (сухопутные PLB), зеленый (авиационные PLB), лиловый (морские PLB).



Операции поиска и спасания (2020 год)

С января по декабрь 2020 года использованием данных от Системы Коспас-Сарсат было спасено 2 278 человек в ходе 951 ПСО.

Вид бедствия	Количество ПСО	Спасено человек
Авиационная	220	280
Морская	382	1 528
На суше	349	470
Всего	951	2 278