

Об утверждении Инструкции по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 24 августа 2017 года № 486. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 28 сентября 2017 года № 15801.

В соответствии с подпунктом 12) статьи 15 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и в целях упорядочения деятельности авиационного персонала по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации Республики **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула – в редакции приказа Министра обороны РК от 04.02.2025 № 102 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации.

2. Главному управлению по надзору за безопасностью полетов государственной авиации Республики Казахстан в установленном законодательством Республики Казахстан порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) направление копии настоящего приказа в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" Министерства юстиции Республики Казахстан для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан в бумажном и электронном видах на казахском и русском языках в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства обороны Республики Казахстан после его первого официального опубликования;

4) направление сведений в Юридический департамент Министерства обороны Республики Казахстан об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) настоящего пункта в течение десяти рабочих дней со дня государственной регистрации.

3. Признать утратившим силу приказ Министра обороны Республики Казахстан от 24 июня 2015 года № 360 "Об утверждении Инструкции по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики

Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11990, опубликован в информационно-правовой системе "Әділет" 5 октября 2015 года).

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на руководителей органов управления государственной авиации Республики Казахстан.

5. Настоящий приказ довести до должностных лиц в части, их касающейся.

6. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

*Министр обороны
Республики Казахстан
генерал-полковник*

С. Жасузаков

"СОГЛАСОВАН"

Председатель Комитета
национальной безопасности
Республики Казахстан

_____ К. Масимов

29 августа 2017 года

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел
Республики Казахстан
генерал-полковник полиции

_____ К. Касымов

28 августа 2017 года

Утверждена
приказом Министра обороны
Республики Казахстан
от 24 августа 2017 года № 486

Инструкция

по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации

Глава 1. Общие положения

1. Инструкция по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации (далее – Инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон).

Сноска. Пункт 1 – в редакции приказа Министра обороны РК от 04.02.2025 № 102 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

2. Инструкция детализирует деятельность авиационного персонала государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий.

3. Термины и определения, используемые в Инструкции:

- 1) авиационная часть – республиканское государственное учреждение, осуществляющее организацию и выполнение полетов воздушных судов государственной авиации, их эксплуатацию и хранение;
- 2) авиационный инцидент – событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности воздушного судна и/или жизни людей, находящихся на его борту, но не закончилось авиационным происшествием;
- 3) авиационная деятельность – все виды деятельности, направленные на создание условий и использование воздушного пространства человеком с помощью воздушных судов;
- 4) авиационное происшествие – событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) людей, находившихся на борту воздушного судна и/или утрате этого воздушного судна;
- 5) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;
- 6) летная эксплуатация воздушного судна – процесс эксплуатации воздушного судна, охватывающий период от начала проведения летным составом предполетного осмотра воздушного судна до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно (момента подбора беспилотного летательного аппарата);
- 7) **исключен приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);**
- 8) орган безопасности полетов государственной авиации – структурное подразделение Министерства обороны Республики Казахстан, осуществляющее государственный контроль и надзор по вопросам безопасности полетов в государственной авиации Республики Казахстан;
- 9) части обеспечения – авиационно-технические базы, авиационные комендатуры, центры управления воздушным движением, части связи и радиотехнического обеспечения, части материально-технического обеспечения;
- 10) предупреждение о факторе риска – устное и письменное информирование должностных лиц о факторе риска с предложениями по его ликвидации или уменьшению;
- 11) опасный фактор – любое (реальное или потенциальное) воздействие на какой-либо элемент авиационной системы, способное привести к возникновению авиационного события;

12) уполномоченный орган в сфере государственной авиации – Министерство обороны Республики Казахстан (далее – уполномоченный орган);

13) органы управления государственной авиации:

Управление главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан – в авиации Министерства обороны Республики Казахстан;

Главное командование Национальной гвардии Республики Казахстан – в авиации Министерства внутренних дел Республики Казахстан;

Авиационная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан – в авиации Комитета национальной безопасности Республики Казахстан;

14) орган безопасности полетов – структурное подразделение в составе органа управления, авиационной части, осуществляющее деятельность, направленную на предотвращение авиационных происшествий с государственными воздушными судами;

15) система управления безопасностью полетов – системный подход к управлению безопасностью полетов, включающий организационную структуру, иерархию (распределение) ответственности, руководящие принципы и процедуры;

16) должностное лицо, уполномоченное принимать решение – должностное лицо, обладающее правом прекращать или приостанавливать полеты (руководитель органа управления государственной авиации, командир авиационной части, старший летной смены, руководитель полетами и вышестоящие командиры (начальники));

17) фактор риска – прогнозируемая вероятность и серьезность последствий возникновения авиационного события;

18) добровольное (конфиденциальное) сообщение – переданная неофициальная информация об опасных факторах (факторах риска) авиационной деятельности, влияющих на безопасное выполнение полетов.

Сноска. Пункт 3 с изменениями, внесенными приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 2. Деятельность руководящего состава органов управления и частей государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

Параграф 1. Основные мероприятия органов управления государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

4. Основными мероприятиями органов управления по предотвращению авиационных происшествий являются:

1) планирование работы по обеспечению безопасности полетов на перспективу, на год, на отчетный период, на месяц, к предстоящим мероприятиям;

2) работа по выявлению и предупреждению опасных факторов, сбор, обобщение и доведение информации о них, разработку мер по их предотвращению;

3) деятельность по управлению безопасностью полетов;
4) организация летно-методической работы в целях повышения профессионального мастерства летного состава;

5) периодические и целевые анализы состояния безопасности полетов;

6) контроль организации полетов накануне и во время их проведения.

5. Орган управления накануне полетов осуществляет:

1) анализ заявок на полеты и перелеты, ожидаемых метеоусловий, состояния воздушных судов, аэродромов, средств обеспечения полетов;

2) анализ правильности составления плановых таблиц полетов;

3) проверку наличия и состояния необходимых сил и средств для проведения полетов;

4) проверку готовности к полетам летного состава, персонала группы руководства полетами, воздушных судов, аэродромов, средств обеспечения полетов.

6. При осуществлении анализа поступивших заявок на полеты рассматриваются следующие вопросы:

1) общая воздушная обстановка на период полетов, возможные пересечения маршрутов воздушных судов авиационных частей с воздушными трассами Республики Казахстан, план работы авиации, время начала и окончания полетов;

2) соответствие уровня подготовки летного состава ожидаемой метеорологической обстановке на период полетов;

3) порядок проведения радиолокационной разведки погоды средствами авиационных частей и получение аэронавигационной информации от органов управления воздушным движением гражданской авиации;

4) обеспеченность предстоящих полетов и перелетов наземными радиотехническими средствами;

5) подготовленность персонала групп руководства полетами, соответствие уровня подготовки персонала ожидаемой метеорологической обстановке;

6) наличие (отсутствие) руководящего состава органа управления на местах контролирующего подготовку летного состава, воздушных судов, средств обеспечения полетов;

7) готовность основных и запасных аэродромов (вертодромов, площадок), обеспеченность предстоящих полетов материально-техническими средствами;

8) готовность полигонов к обеспечению полетов;

9) состояние и готовность сил и средств поиска и спасания;

10) полнота выполнения работ, предписанных старшими начальниками к исполнению до очередных полетов;

11) достаточность сил и средств для проведения полетов;

12) готовность воздушных судов к облетам (контрольным, ознакомительным полетам);

13) выполнение на воздушных судах аварийных бюллетеней промышленности и указаний по повышению надежности;

14) готовность командных пунктов органов управления и частей к управлению полетами и контролю полетов, порядок передачи управления взаимодействующим органам управления воздушным движением.

Сноска. Пункт 6 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

7. Проверка готовности к полетам должностных лиц органа управления осуществляется вышестоящими должностными лицами, назначенными соответствующим руководителем органа управления, в том числе с использованием средств связи.

8. Проверку готовности к полетам командиров авиационных частей осуществляют их командиры (начальники), другие должностные лица органов управления, назначенные руководителями вышестоящих органов управления.

9. Проверке подлежат:

1) количество планируемых на летную смену полетов и упражнений Курса боевой (летной) подготовки на личное совершенствование и в качестве инструктора;

2) соответствие планируемых полетных заданий уровню подготовки;

3) прогноз погоды на предстоящую летную смену;

4) достигнутый и фактический метеорологический минимум, дата выполнения предыдущих полетов в этих условиях.

10. Контроль за ходом проведения полетов и перелетов осуществляется органами управления непрерывно.

11. Наиболее важными вопросами, решаемыми в ходе проведения полетов и перелетов, являются:

1) обеспечение качественной радиолокационной и воздушной разведки и доразведки погоды, сбор и анализ данных о погоде, полученных по всем каналам связи;

2) непрерывный анализ метеорологической обстановки и своевременное информирование частей, участвующих в полетах, об опасных явлениях погоды и тенденции к ее ухудшению;

3) оценка соответствия фактических метеорологических условий характеру проводимых полетов и уровню подготовки экипажей;

4) состояние погоды, готовность средств управления, связи и обеспечения, а также персонала группы руководства полетами на запасных аэродромах;

5) обеспечение качественного управления, радиотехнического контроля за полетами со стороны пунктов управления полетами частей;

6) своевременное информирование пунктов управления полетами частей и персонала групп руководства полетами о пересечении маршрутов и зон полетов авиационных частей воздушными судами других ведомств;

7) соответствие выполняемых маршрутных полетов и перелетов утвержденных заявкам;

8) своевременное информирование авиационных частей о нарушениях и авиационных инцидентах, выявленных в ходе полетов.

12. Должностные лица органов управления государственной авиации, осуществляющие контроль за полетами непосредственно в авиационных частях, особое внимание уделяют:

1) методической последовательности обучения и соответствию метеорологических условий уровню подготовки летчиков, выполняющих полеты после длительных перерывов;

2) организации полетов летчиков, впервые отрабатывающих сложные виды летной подготовки, а также летчиков, прибывших из авиационных учебных заведений или из других частей, не допуская постановки им непосильных задач и превышения нагрузки в летную смену;

3) качеству руководства полетами персоналом группы руководства полетами, имеющим недостаточный опыт (в том числе и по руководству полетами на полигоне), особенно ночью и в сложных метеорологических условиях.

13. В случае выявления нарушений, угрожающих безопасности полетов, принимаются меры к устранению этих нарушений с последующим докладом о выявленных опасных факторах своим непосредственным начальникам.

Параграф 2. Деятельность руководителей (командиров, начальников) органов управления, авиационных частей и частей обеспечения государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

Сноска. Заголовок параграфа 2 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

14. Руководитель (командир, начальник) органа управления государственной авиации организывает работу по предотвращению авиационных происшествий и деятельность по управлению безопасностью полетов.

15. Руководитель (командир, начальник) органа управления государственной авиации осуществляет:

1) постоянное руководство всеми видами деятельности подчиненных структур, связанными с организацией полетов и их безопасным выполнением;

2) руководство работой должностных лиц подчиненных органов безопасности полетов;

- 3) организацию своевременного и качественного планирования работы по предотвращению авиационных происшествий;
- 4) организацию работы системы управления безопасностью полетов;
- 5) своевременное принятие решения при получении предупреждения о факторе риска и организацию проведения соответствующих профилактических мероприятий;
- 6) проведение систематического анализа состояния безопасности полетов на основе наблюдений, докладов и поступающей информации;
- 7) оценку деятельности должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий;
- 8) контроль выполнения мероприятий по обеспечению безопасности полетов, их обеспеченность финансовыми и материально-техническими средствами;
- 9) подбор и организацию подготовки специалистов органов безопасности полетов;
- 10) контроль уровня подготовки подчиненного авиационного персонала в вопросах безопасности полетов.

Параграф 3. Деятельность командиров (начальников), штабов и служб авиационных частей (подразделений) и частей (подразделений) обеспечения государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

Сноска. Параграф 3 исключен приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 3. Деятельность руководителей и специалистов органов безопасности полетов по предотвращению авиационных происшествий

Сноска. Заголовок главы 3 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Общие положения

Сноска. Заголовок параграфа 1 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

27. В органах управления государственной авиации по решению руководителя создаются органы безопасности полетов.

28. Органы безопасности полетов предназначены для осуществления деятельности, направленной на проведение мероприятий по предотвращению авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации.

29. Назначение начальников органов безопасности полетов производится после согласования с руководителями вышестоящих органов безопасности полетов. Подбор должностных лиц в органы безопасности полетов проводится по согласованию с начальниками (руководителями) этих органов.

30. Функции должностных лиц органов безопасности полетов согласовываются с руководителем вышестоящего органа безопасности полетов и утверждаются непосредственными руководителями (командирами, начальниками).

31. Нижестоящие органы безопасности полетов в специальном отношении подчиняются руководителю вышестоящего органа безопасности полетов.

Параграф 2. Деятельность руководителя органа безопасности полетов государственной авиации

Сноска. Заголовок параграфа 2 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

32. Руководитель органа безопасности полетов государственной авиации в пределах компетенции:

1) назначает проведение в государственной авиации (по согласованию с руководителями органов управления государственной авиации) проверок деятельности авиационного персонала государственной авиации в части, касающейся безопасности полетов;

2) приостанавливает авиационную деятельность авиационного персонала государственной авиации Республики Казахстан, допустившего нарушения в организации и проведении полетов государственной авиации и использовании воздушного пространства;

3) отстраняет от эксплуатации авиационную технику, средства управления и обеспечения полетов при несоответствии их состояния требованиям технической документации;

4) принимает участие в мероприятиях, проводимых государственными органами, в части касающейся задач по обеспечению безопасности полетов государственной авиации;

5) организывает проведение оценки состояния аварийности в государственной авиации, разрабатывает предложения по предотвращению авиационных происшествий, представляет информацию руководителям государственных органов по этим вопросам;

6) координирует работу органов безопасности полетов государственной авиации, направленную на повышение надежности авиационной системы;

7) организывает взаимодействие с государственными органами, органами безопасности полетов гражданской и экспериментальной авиации, научно-исследовательскими учреждениями и организациями по вопросам

расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов, обеспечения безопасности полетов и повышения надежности государственных воздушных судов;

8) запрашивает у структурных подразделений Министерства обороны, Генерального штаба Вооруженных Сил Республики Казахстан, органов управления и авиационных частей и частей обеспечения государственной авиации необходимую информацию по вопросам безопасности полетов.

Сноска. Пункт 32 с изменениями, внесенными приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Деятельность руководителей органов безопасности полетов органов управления и авиационных частей государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

33. Руководитель органа безопасности полетов органа управления и авиационной части:

- 1) осуществляет руководство работой системы управления безопасностью полетов;
- 2) выявляет и анализирует опасные факторы;
- 3) при выявлении опасных факторов, которые могут оказать влияние на полетную ситуацию, своевременно разрабатывает предупреждения о факторах риска и доводит их до должностных лиц, уполномоченных принимать решение;
- 4) контролирует проведение профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий, устранение недостатков и нарушений в организации, выполнении и обеспечении полетов;
- 5) разрабатывает совместно со структурными подразделениями органов управлений государственной авиации мероприятия по устранению или снижению влияния опасных факторов, недостатков и нарушений;
- 6) организывает своевременное доведение до авиационного персонала оперативной, периодической и представляемой по запросу информации об авиационных происшествиях и инцидентах;
- 7) организывает работу нижестоящих органов безопасности полетов по предотвращению авиационных происшествий, осуществляют контроль за полнотой исполнения обязанностей специалистами этих органов;
- 8) оценивает состояние безопасности полетов;
- 9) проверяет состояние воздушных судов, средств управления и обеспечения полетов в авиационных частях и частях обеспечения.
- 10) дает должностным лицам авиационного персонала указания по устранению выявленных нарушений и недостатков в части, касающейся безопасности полетов, с докладом своему непосредственному руководителю (командиру, начальнику);

11) приостанавливает авиационную деятельность авиационного персонала (в порядке подчиненности), допустившего нарушения в организации и проведении полетов, в использовании воздушного пространства, угрожающие безопасности полетов, с последующим докладом своему непосредственному руководителю (командиру, начальнику);

12) отстраняет от эксплуатации авиационную технику, средства управления и обеспечения полетов при несоответствии их состояния требованиям технической документации, с последующим докладом своему непосредственному руководителю (командиру, начальнику).

Параграф 4. Деятельность специалистов безопасности полетов государственной авиации по предотвращению авиационных происшествий

Сноска. Заголовок параграфа 4 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

34. Специалисты органов безопасности полетов:

- 1) обеспечивают функционирование системы управления безопасностью полетов;
- 2) выявляют и анализируют опасные факторы;
- 3) своевременно информируют руководителя органа безопасности полетов о факторах риска при наличии информации об опасных факторах;
- 4) участвуют в разработке мероприятий по устранению или снижению влияния опасных факторов, недостатков и нарушений;
- 5) участвуют в расследованиях авиационных событий;
- 6) участвуют в проверках деятельности авиационного персонала, в том числе уровня подготовки летного состава в технике пилотирования, воздушной навигации и боевом применении;
- 7) проверяют состояние авиационной техники, средств управления и обеспечения полетов в авиационных частях и частях обеспечения.
- 8) дают должностным лицам авиационного персонала указания по устранению выявленных нарушений и недостатков в части, касающейся безопасности полетов, с докладом своим непосредственным руководителям (командирам, начальникам).
- 9) выдают предложения руководителю органа безопасности полетов о приостановлении авиационной деятельности авиационного персонала, допустивших нарушения в организации и проведении полетов и использовании воздушного пространства;
- 10) выдают предложения руководителю органа безопасности полетов об отстранении от эксплуатации авиационной техники, средств управления и обеспечения полетов при несоответствии их состояния требованиям технической документации;

11) ведут учет нарушений требований безопасности полетов и авиационных событий.

Сноска. Пункт 34 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

35. Указания должностных лиц органов безопасности полетов по вопросам, отнесенным к их компетенции, принимаются к исполнению всеми должностными лицами соответствующих органов управления, авиационных частей и частей обеспечения государственной авиации.

Глава 4. Организация профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и деятельности по управлению безопасностью полетов в государственной авиации

Сноска. Заголовок главы 4 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Содержание, сущность, принципы и организация профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и деятельности по управлению безопасностью полетов

Сноска. Заголовок параграфа 1 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

36. Профилактическая работа по предотвращению авиационных происшествий и деятельность по управлению безопасностью полетов составляет основное содержание деятельности специалистов органов безопасности полетов и проводится во всех органах управления, авиационных частях и частях обеспечения.

37. Сущность деятельности по управлению безопасностью полетов заключается в активном выявлении опасных факторов авиационной деятельности, оценке уровня риска и принятии мер по уменьшению уровня риска путем устранения опасных факторов, снижения их влияния или уклонения от них.

Сущность профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий заключается в проведении мероприятий, направленных на исключение повторяемости авиационных происшествий по известным группам факторов-причин.

Сноска. Пункт 37 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

38. Основными принципами, определяющими действенность работы по предотвращению авиационных происшествий, являются:

- 1) объективность при выявлении и анализе опасных факторов;
- 2) своевременность и периодическое повторение мероприятий по предотвращению авиационных происшествий;
- 3) совершенствование методов, способов и принципов работы по предотвращению авиационных происшествий;
- 4) систематичность, полный охват авиационной деятельности, законченность принимаемых мер;
- 5) личное участие и личный пример руководящего состава в проведении работы по предотвращению авиационных происшествий, в соблюдении установленных порядка и правил полетов;
- 6) постоянная оценка эффективности проводимой работы.

Параграф 2. Организация профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий

Сноска. Заголовок параграфа 2 исключен приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

39. Организация деятельности специалистов органов безопасности полетов включает в себя:

- 1) управление безопасностью полетов;
- 2) планирование работы по предотвращению авиационных происшествий;
- 3) основные профилактические мероприятия по предотвращению авиационных происшествий;
- 4) анализ и оценку эффективности работы по предотвращению авиационных происшествий и деятельности по управлению безопасностью полетов.

Сноска. Пункт 39 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Управление безопасностью полетов

40. Система управления безопасностью полетов организуется в авиационных частях и органах управления государственной авиации.

Сноска. Пункт 40 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

40-1. В органе безопасности полетов государственной авиации осуществляется контроль за профилактической работой по предотвращению авиационных

происшествий и деятельностью по управлению безопасностью полетов в субъектах государственной авиации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 40-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

41. Процесс управления безопасностью полетов включает:

- 1) выявление опасных факторов;
- 2) анализ опасных факторов и оценка уровня риска;
- 3) предупреждение должностных лиц, уполномоченных принимать решение, о факторе риска с предложениями по уменьшению допустимого риска или предотвращению неприемлемого риска;
- 4) принятие решения должностными лицами на реализацию предложений, указанных в предупреждении о факторе риска;
- 5) контроль реализации предложений в соответствии с предупреждением о факторе риска;
- 6) повторная оценка ситуации.

Параграф 4. Выявление опасных факторов

42. Выявлением опасных факторов занимаются все должностные лица, участвующие в организации, управлении, выполнении и обеспечении полетов, а также контролирующие их проведение.

43. Исключен приказом Министра обороны РК от 04.02.2025 № 102 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

44. Для выявления опасных факторов используются наблюдения и доклады должностных лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты, материалы средств объективного контроля, сообщения должностных лиц, контролирующих полеты, записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов, бортовая и техническая документация, свидетельства очевидцев и добровольные сообщения лиц, имеющих сведения о нарушениях.

45. Основные формы работы по выявлению опасных факторов:

- 1) анализ представляемых данных о состоянии авиационной системы и деятельности авиационного персонала;
- 2) прогнозирование опасных факторов;
- 3) инспектирование (проверка) структурных подразделений;
- 4) расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- 5) добровольные (конфиденциальные) сообщения о недостатках, особых ситуациях, угрожающих безопасности полетов.

46. Система представления данных о состоянии авиационной системы и деятельности авиационного персонала организуется руководителями органов безопасности полетов, с периодичностью, объемом и содержанием информации, обеспечивающих своевременное выявление опасных факторов.

47. В авиационных частях (частях обеспечения) прогнозирование опасных факторов применяется в упрощенном виде путем анализа работы руководящим составом и предвидения условий, в которых решаются задачи, поставленные на предстоящий учебный год.

48. К задачам, поставленным на предстоящий учебный год, относятся:

- 1) обучение на другие типы воздушных судов;
- 2) освоение новых тактических приемов;
- 3) освоение новых систем обслуживания авиационной техники.

49. В органах управления государственной авиации прогнозирование опасных факторов применяется в упрощенном виде путем анализа работы отдельных элементов и авиационной системы в целом.

50. Прогнозирование осуществляется с целью выработки эффективного пути предотвращения авиационных происшествий и исключения повторяемости авиационных инцидентов.

51. По результатам прогнозирования отрабатываются мероприятия по устранению опасных факторов и ограничению их возможного проявления.

52. В целях предотвращения авиационных происшествий осуществляется выявление опасных факторов в процессе инспектирования (проверки) структурных подразделений.

53. Инспектирование (проверка) структурных подразделений государственной авиации по вопросам безопасности полетов является одной из прямых обязанностей всего руководящего состава и осуществляется должностными лицами всех инстанций.

Сноска. Пункт 53 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

54. Расследование авиационных происшествий и инцидентов проводится с целью выявления причин авиационных событий и выработки рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий. Расследование авиационных происшествий и инцидентов является наиболее действенной формой выявления опасных факторов.

55. Система добровольного (конфиденциального) предоставления сообщений по вопросам безопасности полетов организуется в органе безопасности полетов государственной авиации, с целью содействия сбору информации о недостатках авиационной деятельности и особых ситуациях, угрожающих безопасности полетов. Система предусматривает защиту источников информации. Представленная

информация подлежит проверке органом безопасности полетов государственной авиации.

Сноска. Пункт 55 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

56. Руководители органов управления государственной авиации, командиры авиационных частей при подтверждении информации полученной по системе добровольных сообщений принимают меры по устранению (локализации) выявленных недостатков с направлением органу безопасности полетов государственной авиации уведомления о принятых мерах.

Сноска. Пункт 56 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Анализ опасных факторов, оценка уровня риска и предупреждение о факторе риска

57. Оценка уровня риска осуществляется органом безопасности полетов на основе анализа опасных факторов и представляет собой процесс определения степени вероятности и серьезности последствий возникновения авиационного происшествия.

Сноска. Пункт 57 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

58. К основным опасным факторам, которые могут привести к серьезным последствиям относятся:

- 1) низкий уровень профессиональной подготовки или профессиональных навыков авиационного персонала;
- 2) несоответствие состояния авиационной техники, средств обеспечения или управления полетами требованиям технической документации;
- 3) некондиционные газы, горючие и смазочные материалы;
- 4) неудовлетворительное состояние аэродромов;
- 5) нарушения норм документов, регламентирующих авиационную деятельность.

59. По результатам анализа опасных факторов органом безопасности полетов определяется вероятность возникновения авиационного происшествия с последующей оценкой уровней риска:

- 1) в случаях, когда устранить опасные факторы, снизить их влияние или уклониться от них невозможно, вероятность возникновения авиационного происшествия определяется высокой, уровень риска оценивается как неприемлемый. В этом случае немедленно разрабатывается предупреждение о неприемлемом риске с предложениями по его ликвидации путем прекращения или ограничения авиационной деятельности;

2) в случаях, когда возможно устранить опасные факторы, снизить их влияние или уклониться от них, уровень риска оценивается как допустимый. В этом случае разрабатывается предупреждение о допустимом риске с предложениями по его уменьшению путем проведения конкретных профилактических мероприятий;

3) в случаях, когда опасные факторы не выявлены или их влияние исключено, уровень риска оценивается как приемлемый. В этом случае никаких действий реагирования на риск не требуется.

Сноска. Пункт 59 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

60. После разработки предупреждения о факторе риска руководитель органа безопасности полетов немедленно устно доводит его до должностных лиц, уполномоченных принимать решение.

61. В последующем информация о предупреждении вносится в журнал учета предупреждений о факторах риска по форме, согласно приложению 1 к настоящей Инструкции. В этом журнале также документируются все мероприятия по реагированию на риск.

62. Предупреждение о неприемлемом уровне риска, по которому приняты меры, считается предотвращенным авиационным событием.

Параграф 6. Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий

63. Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий проводится в органах управления, авиационных частях и частях обеспечения государственной авиации.

64. Основными плановыми документами профилактической работы являются программа предотвращения авиационных происшествий (далее – Программа), а также ежемесячные планы мероприятий по обеспечению безопасности полетов, которые утверждаются командиром (начальником) части (учреждения).

65. Плановые документы профилактической работы разрабатываются в органах управления, авиационных частях и частях обеспечения государственной авиации и утверждаются соответствующим руководителем органа управления государственной авиации, командиром (начальником) авиационной части, части обеспечения.

66. В дополнение к этим документам, в органах управления и авиационных частях (частях обеспечения), разрабатываются планы профилактических мероприятий по результатам инспектирований (проверок), и по результатам расследований авиационных происшествий и инцидентов, которые утверждаются командиром (начальником) части (учреждения).

67. Программа является основным руководящим документом, определяющим комплекс взаимосвязанных работ, организационных и технических мероприятий,

требований, установленных на определенный период, с целью обеспечения безопасности полетов.

68. Программа разрабатывается на календарный год.

69. Исходными данными для разработки программы являются:

- 1) организационно-методические указания по боевой подготовке;
- 2) задачи, стоящие перед органом управления, авиационной частью (учреждением), частью обеспечения государственной авиации на год;
- 3) выводы из анализа работы по предотвращению авиационных происшествий и исключению повторяемости авиационных инцидентов за отчетный период;
- 4) распоряжения старших начальников, Программы подчиненных структур.

70. При разработке Программы учитываются следующие факторы:

- 1) уровень летной подготовки и степень натренированности летных экипажей;
- 2) уровень летно-методической подготовки руководящего и инструкторского состава;
- 3) уровень подготовки руководителей полетов, персонала группы руководства полетами, командных пунктов и органов управления воздушным движением;
- 4) уровень подготовки инженерно-технического состава и его опыт эксплуатации данного типа авиационной техники;
- 5) состояние авиационной техники, аэродромов, средств управления и обеспечения полетов;
- 6) состояние учебной базы для обеспечения теоретической и практической подготовки авиационного персонала;
- 7) выделенные и имеющиеся материальные (материально-технические) и другие ресурсы;

8) исключен приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

9) требования документов по организации и проведению боевой (летной) подготовки;

10) опыт разработки и выполнения предыдущих Программ;

11) структура и возможности систем управления и обеспечения;

12) роль и место каждой службы авиационной части и частей (подразделений) обеспечения в работе по предотвращению авиационных происшествий и повторяемости авиационных инцидентов, опыт взаимодействия между ними.

Сноска. Пункт 70 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

71. Программа структурно состоит из четырех разделов:

первый раздел – краткий анализ авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, имевших место в государственной авиации за последние пять лет;

второй раздел – краткий анализ авиационных инцидентов за прошедший год (в органе управления – за все подчиненные части государственной авиации, в авиационной части, части обеспечения – за свою часть);

третий раздел – задачи, условия их решения и меры по устранению опасных факторов при их выполнении;

четвертый раздел – перечень планируемых профилактических мероприятий.

Сноска. Пункт 71 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

72. Пятый раздел Программы разрабатывается в виде ежемесячного перечня планируемых профилактических мероприятий по форме, согласно приложению 2 к настоящей Инструкции. Перечень профилактических мероприятий дополняется по решению командира (начальника).

73. Детально мероприятия четвертого раздела Программы разрабатываются по результатам проведенного анализа первых трех (аналитических) разделов Программы, определяются сроки их проведения и ответственные исполнители.

Сноска. Пункт 73 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

74. Разработанная Программа является основой планирования профилактической работы на месяц.

75. Основные мероприятия по предотвращению повторяемости авиационных происшествий проводятся по следующим известным группам причин:

1) нарушения в организации и руководстве полетами (управлении воздушным движением);

2) ошибочные действия в технике пилотирования (сваливание, срыв в штопор, потеря пространственной ориентировки, ошибки на взлете и посадке);

3) столкновение воздушных судов в воздухе и с рельефом местности;

4) попадание воздушных судов в опасные явления погоды;

5) превышение эксплуатационных ограничений из-за ошибок летного состава при эксплуатации воздушных судов;

6) отказы воздушных судов в полете;

7) снижение работоспособности членов экипажей воздушных судов в полете.

76. Перечень рекомендуемых мероприятий по предотвращению авиационных происшествий приведен в приложении 3 к настоящей Инструкции.

77. В частях обеспечения Программы разрабатываются с учетом особенностей в их деятельности.

78. Своим решением командир (начальник) включает в Программу другие мероприятия. Повторяемость мероприятий определяется командиром (начальником) с учетом рекомендаций органов безопасности полетов и других структурных подразделений.

79. Планы мероприятий по обеспечению безопасности полетов разрабатываются органами безопасности полетов в авиационных частях (штабами – в частях обеспечения) на месяц и утверждаются командирами частей.

Сноска. Пункт 79 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

80. Планирование профилактической работы на месяц заключается в определении перечня профилактических мероприятий, сроков и порядка их проведения, направленных на устранение опасных факторов летной подготовки предстоящего месяца.

81. Основными исходными данными для разработки профилактических мероприятий на месяц являются:

- 1) Программа;
- 2) план-график летной подготовки на месяц;
- 3) решение командира части на проведение боевой подготовки в предстоящем месяце;
- 4) график распределения летных смен.

82. Разработка плана мероприятий по обеспечению безопасности полетов на месяц заключается в детальном и последовательном определении характера и сроков проведения конкретных мероприятий, с учетом специфики задач летной подготовки в предстоящем месяце.

83. Первоначально в план включаются мероприятия годовых Программ, предусмотренные на предстоящий месяц. Затем устанавливаются сроки проведения мероприятий согласно требованиям приказов и указаний старших начальников. После этого в плане отображаются мероприятия, вытекающие из характера и особенностей выполнения предстоящих задач боевой подготовки и фактического уровня безопасности полетов. Далее уточняется тематика специальных занятий по безопасности полетов и сроки их проведения. В завершение в план включаются ранее проведенные мероприятия, не давшие нужных результатов (не достигшие намеченных целей).

84. При определении сроков проведения мероприятий учитывается время, потребное для их подготовки, а также возможная динамика выполнения задач боевой подготовки. План мероприятий по обеспечению безопасности полетов согласуется с

планом-календарем основных мероприятий на месяц, утвержденным командиром (начальником) части (учреждения).

85. Типовые мероприятия по предотвращению авиационных происшествий по причинам, связанным с действиями экипажей:

- 1) занятия по анализу авиационных происшествий и инцидентов;
- 2) тренировки (тренажи) по действиям в особых случаях в полете;
- 3) анализ уровня натренированности летного состава по отдельным видам летной подготовки по материалам объективного контроля;
- 4) анализ полноты и качества выполнения заданий по материалам объективного контроля;
- 5) определение мер безопасности для различных полетных заданий, этапов полета и отображение их в методических разработках;
- 6) занятия по изучению маневренных возможностей и эксплуатационных ограничений эксплуатируемого типа воздушного судна;
- 7) занятия по методике оценки погодных условий при проведении воздушной разведки и доразведки погоды;
- 8) анализ и оценка правильности эксплуатации авиационной техники на земле и в воздухе;
- 9) изучение оперативной и периодической информации;
- 10) изучение нормативных правовых актов, устанавливающих ответственность за нарушение правил полетов;
- 11) изучение и проверка знаний документов, регламентирующих летную работу;
- 12) наблюдение за режимом труда и отдыха, питанием летных экипажей.

86. Типовые мероприятия по предотвращению авиационных происшествий по причинам, связанным с действиями персонала группы руководства полетами:

- 1) проведение сборов с персоналом группы руководства полетами;
- 2) занятия по анализу авиационных происшествий и инцидентов;
- 3) комплексные тренажи с персоналом группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) по оказанию помощи летному составу в особых ситуациях;
- 4) занятия по методике оценки погодных условий в ходе полетов;
- 5) занятия с персоналом группы руководства полетами и расчетом командного пункта по формированию воздушных потоков на различных этапах полета;
- 6) изучение оперативной и периодической информации по безопасности полетов;
- 7) анализ натренированности персонала группы руководства полетами в управлении полетами;
- 8) изучение и проверка знаний документов, регламентирующих летную работу;
- 9) наблюдение за режимом труда и отдыха, питанием персонала группы руководства полетами;

10) занятия по действиям персонала группы руководства полетами при направлении экипажей на запасные аэродромы, по предотвращению опасных сближений воздушных судов в воздухе и их столкновений с препятствиями или рельефом местности.

87. Типовые мероприятия по предотвращению авиационных происшествий из-за отказов авиационной техники:

- 1) целевые осмотры и проверки авиационной техники;
- 2) анализ технического состояния отдельных систем, узлов и агрегатов, плановая замена узлов и агрегатов, выработавших ресурс;
- 3) анализ уровня профессиональной подготовки и натренированности инженерно-технического состава;
- 4) занятия с инженерно-техническим составом по анализу авиационных происшествий и инцидентов;
- 5) проверка соблюдения установленных технологий проведения различных работ на авиационной технике;
- 6) изучение и распространение передового опыта работы инженерно-технического состава.

88. Разработка профилактических мероприятий по результатам расследования авиационного происшествия или инцидента осуществляется на основании рекомендаций комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента и недостатков, выявленных в ходе проведения расследования.

89. В ходе планирования работы по предотвращению авиационных происшествий в органах управления, авиационных частях, частях обеспечения государственной авиации разрабатываются документы, в соответствии с Перечнем разрабатываемых документов и проводимых мероприятий, изложенных в приложении 4 к настоящей Инструкции.

Параграф 7. Основные профилактические мероприятия по предотвращению авиационных происшествий

90. Основными профилактическими мероприятиями по предотвращению авиационных происшествий являются:

- 1) разработка и доведение до летного состава мер безопасности на полеты;
- 2) изучение оперативной и периодической информации;
- 3) конференции по безопасности полетов;
- 4) специальные занятия по безопасности полетов;
- 5) комплексные тренировки по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна;
- 6) подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете.

Параграф 8. Разработка и доведение мер безопасности на полеты

91. Меры безопасности подразделяются на общие и специальные.

92. Общие меры безопасности разрабатываются для всех родов авиации, всех типов воздушных судов, любых полетов и определяются документами, регламентирующими организацию, выполнение и обеспечение полетов.

93. Специальные меры безопасности разрабатывает командир (начальник) авиационной части (учреждения), организующий полеты:

- 1) применительно к родам авиации;
- 2) применительно к типам воздушных судов;
- 3) на определенные полетные задания;
- 4) на конкретные полеты;
- 5) на отдельные этапы полета;
- 6) на отдельные элементы полета.

94. Специальные меры безопасности разрабатываются с учетом:

- 1) уровня подготовки летного состава;
- 2) сложности задач на полеты;
- 3) прогноза и фактических условий обстановки;
- 4) результатов прогнозирования особых ситуаций;
- 5) имеющихся рекомендаций;
- 6) опыта работы авиационного персонала авиационной части (учреждения).

95. К специальным мерам безопасности относятся:

1) меры безопасности при выполнении конкретных упражнений курсов боевой подготовки и отдельных элементов полета (отражаются в методических разработках по выполнению упражнений курсов боевой подготовки);

2) указания по безопасности полетов на учения и показы авиационной техники (разрабатываются руководством учения, показа);

3) меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предварительной подготовки (доводятся при постановке задач);

4) меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предполетной подготовки (доводятся на предполетных указаниях).

96. Меры безопасности при выполнении конкретных упражнений курсов боевой подготовки и отдельных элементов полета разрабатываются методическим советом части и отображаются в соответствующих методических разработках, которые утверждаются командиром части.

97. По каждому упражнению курса боевой подготовки отрабатываются методические разработки применительно к условиям базирования авиации, району полетов и типам воздушных судов.

98. При отработке полета на сложный пилотаж в мерах безопасности определяются действия летчика (экипажа) при непреднамеренном выходе на режимы, превышающие ограничения, даются указания для исключения:

- 1) превышения эксплуатационных ограничений воздушного судна;
- 2) сваливания и попадания воздушного судна в штопор;
- 3) столкновения воздушного судна с земной (водной) поверхностью;
- 4) потери работоспособности летчиком (экипажем);
- 5) попадания воздушного судна в облака при выполнении вертикальных маневров;
- 6) потери пространственного положения;
- 7) потери визуальной ориентировки.

99. Указания по безопасности полетов на учениях и показах авиационной техники разрабатываются органом управления государственной авиации, организующим данные мероприятия.

100. Указания по безопасности полетов на учения и показы авиационной техники включают:

- 1) меры организационно-методического характера;
- 2) меры безопасности на характерных этапах полета;
- 3) меры безопасности в полете по ранее вскрытым опасным факторам.

101. Меры организационно-методического характера учитывают общие требования, предъявляемые к планированию таких мероприятий и направлены на определение условий и режимов выполнения полетных заданий, подбор летных экипажей, группы руководства полетами, организацию качественной подготовки авиационной техники, средств управления и обеспечения полетов.

102. Целью указанных мер безопасности является исключение выпуска в полет неподготовленных экипажей и авиационной техники, исключения случаев применения неподготовленных средств обеспечения полетов.

103. Для разработки мер организационно-методического характера определяются:

1) для летного состава – необходимый уровень подготовки экипажей воздушных судов, привлекаемых к учениям (показу), натренированности по задачам предстоящих полетов, в том числе по общему налету и количеству полетов по видам летной подготовки за год, полугодие и квартал;

2) для персонала группы руководства полетами – необходимый уровень подготовки к руководству на аэродроме (полигоне), натренированности в руководстве полетами по задачам предстоящих учений (показа);

3) для авиационной техники – минимальный остаток ресурса на воздушных судах, привлекаемых к учениям (показу), особенности их подготовки, исходя из задач предстоящих полетов;

4) для средств обеспечения полетов – требуемый объем работ (мероприятий) по подготовке и проверке работоспособности и законности допуска техники авиационных частей (частей обеспечения).

104. Меры безопасности на характерных этапах полета направлены на предотвращение попадания экипажей в особые ситуации. К таким мерам относятся:

- 1) соблюдение безопасных высот;
- 2) действия ведомых при опасном сближении с ведущим и при потере из виду впереди летящего воздушного судна;
- 3) порядок выхода из боевого (полетного) порядка;
- 4) эшелонирование между экипажами (группами);
- 5) порядок восстановления ориентировки и меры по предотвращению нарушения запретных зон и государственной границы;
- 6) минимальные дистанции или высоты применения оружия.

105. Меры безопасности по ранее вскрытым опасным факторам направлены на обеспечение безаварийного завершения полета, когда особой ситуации избежать не удалось.

106. Мерами безопасности по ранее вскрытым опасным факторам предусматриваются действия экипажей и персонала групп руководства полетами:

- 1) при отказах авиационной техники (в том числе при нештатной работе вооружения, потере радиосвязи, попадании в условия полетов, к которым экипаж воздушного судна не подготовлен);
- 2) при встрече с опасными явлениями погоды;
- 3) при ухудшении самочувствия членов экипажа воздушного судна;
- 4) при потере управления экипажами (группами) воздушных судов;
- 5) при выполнении вынужденной посадки;
- 6) при аварийном покидании воздушного судна.

107. В случаях, когда планом учений (показа) предусматривается выполнение полетов с посадками на других аэродромах или посадочных площадках, дополнительно разрабатываются меры безопасного роспуска группы и захода на посадку, взлета и построения боевых порядков.

108. Указания по безопасности полетов на учения отрабатываются в виде отдельного документа или отражаются в тактическом задании на учения.

109. Меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предварительной подготовки разрабатываются при организации полетов, исходя из задач предстоящих полетов, типов воздушных судов, участвующих в полетах, содержания запланированных упражнений с учетом особых полетных ситуаций, в случае их возникновения при выполнении полета.

110. В зависимости от характера и условий предстоящих полетов, воздушной обстановки, состояния аэродрома, средств связи и радиотехнического обеспечения, командир (начальник) на этапе предварительной подготовки определяет:

- 1) маршрут и очередность выруливания (заруливания) воздушных судов;
- 2) минимальные интервалы для взлета воздушных судов;
- 3) схему ухода на маршрут одиночных экипажей и групп воздушных судов;

4) порядок построения полетных (боевых) порядков, эшелонирования в зонах и на маршрутах полета;

5) минимальные допустимые высоты при полете на предельно-малой высоте;

6) порядок захода на внеочередную посадку с маршрутов полета и из зон пилотирования;

7) дистанции между воздушными судами, заходящими на посадку по различным схемам, с учетом их типов;

8) порядок управления перелетающими экипажами;

9) действия при потере ориентировки;

10) действия при отказах авиационной техники;

11) действия при попадании в условия, к которым экипаж не подготовлен.

111. Меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предполетной подготовки разрабатываются с учетом реально сложившейся обстановки и доводятся командиром (начальником) на предполетных указаниях с записью на магнитофон, с определением мер безопасности по конкретному варианту плановой таблицы, разрабатываемой по форме, согласно Правилам производства полетов государственной авиации Республики Казахстан, утверждаемым в соответствии с подпунктом 11) статьи 15 Закона.

112. В мерах безопасности на полеты учитываются:

1) изменения воздушной обстановки в районе полетов;

2) фактическое состояние аэродрома к началу полетов с учетом коэффициента сцепления;

3) состояние авиационной техники, запланированной на полеты;

4) изменения в плановой таблице;

5) фактические и прогнозируемые метеорологические условия и, исходя из этого, изменения в порядке выполнения полетных заданий;

6) изменения в работе средств связи и радиотехнического обеспечения, влияющие на выполнение полетных заданий;

7) изменения в порядке проведения доразведки погоды с указанием маршрутов в сторону ожидаемого ее ухудшения.

113. Командир (начальник) на этапе предполетной подготовки определяет:

1) порядок ухода на запасные аэродромы и минимальный остаток топлива при этом;

2) особенности эксплуатации авиационной техники на предстоящих полетах;

3) минимальные значения высоты облачности и видимости, при которых разрешается выполнение полета по правилам визуальных полетов;

4) порядок перехода на правила полетов по приборам или другой вариант плановой таблицы;

5) условия, при которых необходимо ограничить или прекратить полеты.

Параграф 9. Изучение оперативной и периодической информации

114. Оперативная информация содержит изложение обстоятельств и причин авиационных происшествий и инцидентов, оценку действий экипажа воздушного судна и расчетов пунктов управления при возникновении и развитии особой ситуации, а также перечень рекомендаций по данному событию.

115. Оперативную информацию доводит лично командир части, перед ознакомлением личного состава с оперативной информацией он изучает полученную информацию и определяет перечень профилактических мероприятий.

116. Изучение оперативной информации проводится со всем летным составом и подлежит персональному учету. Персональный учет лиц, с которыми была изучена оперативная информация, ведет начальник штаба части. Изучение документов с отсутствующими лицами проводит по их прибытию заместитель командира части по безопасности полетов с информированием начальника штаба.

117. Изучение оперативной информации по безопасности полетов организуется с личным составом авиационных частей и частей обеспечения (по категориям) по мере ее поступления и проводится до очередной летной смены.

118. Изучение информации с личным составом проводится в следующем порядке:

- 1) доведение текста информации;
- 2) детальный разбор действий экипажа и персонала группы руководства полетами;
- 3) показ правильных действий;
- 4) раскрытие причин авиационного происшествия (инцидента), их проявление и влияние на положение воздушного судна, работоспособность двигателей, оборудования, работоспособность экипажа;
- 5) определение и указание степени, в которой полученная информация касается личного состава части;
- 6) определение и доведение перечня мероприятий, направленных на предупреждение аналогичных случаев в своей части.

119. Оперативная (периодическая) информация хранится в папке с отчетной документацией по мероприятиям оперативной (периодической) информации. Отметка о доведении оперативной (периодической) информации заносится в журнал учета мероприятий по боевой подготовке (классный журнал) в раздел "Безопасность полетов"

Сноска. Пункт 119 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

120. Периодическая информация доводится до соответствующих специалистов не позднее чем в недельный срок после ее поступления.

121. К периодической информации относятся:

- 1) информация об авиационных происшествиях и инцидентах;
- 2) аналитический материал по авиационным происшествиям и инцидентам;
- 3) рекомендации по предотвращению авиационных происшествий;
- 4) рекомендации по предупреждению ошибочных действий летных экипажей, персонала группы руководства полетами и органов управления воздушным движением;
- 5) рекомендации по предупреждению отказов авиационной техники.

Параграф 10. Организация конференции по безопасности полетов

122. Конференция по безопасности полетов (далее – Конференция) организуется и проводится для руководящего состава органов управления и авиационных частей (частей обеспечения) государственной авиации с периодичностью:

- 1) органом безопасности полетов государственной авиации – не реже 1 раза в 3 года ;
- 2) органами управления государственной авиации – не реже одного раза в год.

В год проведения Конференции органом безопасности полетов государственной авиации решением руководителя органа управления государственной авиации Конференция не проводится.

Сноска. Пункт 122 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

123. Целью Конференции является выработка рекомендаций для достижения высокой надежности функционирования авиационной системы при решении задач летной подготовки.

124. Исключен приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

125. В авиационных частях и частях обеспечения вопросы безопасности полетов при решении наиболее сложных (новых) задач, рассматриваются при проведении летно-технических конференций по особенностям сезонной эксплуатации.

Сноска. Пункт 125 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

126. Организация подготовки к Конференции включает:

- 1) разработку и издание приказа на проведение Конференции – за 30 суток до начала Конференции;
- 2) разработку учебно-методического материала;
- 3) подготовку участников Конференции и учебной базы;
- 4) разработку календарного плана подготовки – за 25 суток до начала Конференции;
- 5) разработку плана проведения Конференции;

6) доведение плана проведения Конференции до ее участников и приглашенных – за 20 суток до начала Конференции;

7) проведение проверки полноты и качества отработки материалов Конференции и подготовки учебной базы – за 10 суток до начала Конференции;

8) проведение контроля готовности к проведению Конференции – за 5 суток до начала Конференции.

Сноска. Пункт 126 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

127. Документы по организации Конференции разрабатываются тем органом безопасности полетов, который проводит Конференцию.

128. Тезисы выступлений и предложения по повышению уровня безопасности полетов представляются в орган безопасности полетов инстанции, организующей Конференцию не позднее, чем за 7 суток до начала Конференции с целью их оценки и подготовки проекта рекомендаций.

129. С докладом выступает руководитель органа управления государственной авиации (руководитель органа безопасности полетов, командир, начальник), в котором излагает:

1) анализ авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, имевших место в подчиненном органе управления за последние 5 лет при выполнении полетов по рассматриваемой на Конференции теме;

2) повторяющиеся и вновь выявленные опасные факторы при выполнении полетов по рассматриваемой на Конференции теме;

3) положительные и отрицательные примеры работы командиров (начальников), штабов, отделов и служб по обеспечению безопасности полетов за отчетный период;

4) основные направления деятельности личного состава по предотвращению авиационных происшествий при подготовке, выполнении и обеспечении полетов по рассматриваемой на Конференции теме.

130. С содокладами выступают 2-3 представителя органа управления (по направлениям деятельности, связанной с организацией, выполнением, управлением или обеспечением полетов).

131. Основная цель содокладов – детализация доклада по вопросам обеспечения безопасности полетов в различных сферах деятельности личного состава, изложение новых методов работы по уклонению от известных опасных факторов и выявлению новых опасных факторов, доведение рекомендаций по их устранению или снижению степени влияния.

132. Для выступлений назначаются 3-5 представителей из числа руководящего состава авиационных частей (учреждений), частей (учреждений) обеспечения.

133. Выступления по обмену опытом сопровождаются конкретными примерами своей деятельности и деятельности подчиненных, приведшей к соответствующим результатам по обеспечению безопасности полетов.

134. На заключительном заседании обсуждаются и принимаются рекомендации Конференции.

135. По результатам Конференции руководитель органа безопасности полетов инстанции, организующей Конференцию, в течение 30 суток разрабатывает проект приказа соответствующего начальника (командира).

136. Материалы Конференции обобщаются, регистрируются и хранятся в том органе безопасности полетов, который проводил Конференцию.

Сноска. Пункт 136 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 11. Проведение специальных занятий по безопасности полетов

137. Специальные занятия по безопасности полетов являются одной из основных форм профилактической работы в авиационных частях (частях обеспечения).

138. Основными целями специальных занятий являются:

1) проведение детального анализа причинно-следственных связей возникновения особых ситуаций и их перерастания в авиационные происшествия, имевших место при выполнении задач летной подготовки, аналогичных задачам авиационной части в предстоящем месяце;

2) раскрытие и изучение взаимосвязи всех опасных факторов, причин ошибочных действий и нарушений, которые приводят к угрозе безопасности полетов при решении предстоящих задач;

3) доведение до личного состава указаний по устранению недостатков в организации, проведении и обеспечении полетов;

4) подготовка экипажей воздушных судов и персонала группы руководства полетами к действиям в особых случаях в полете.

139. Тематика специальных занятий по безопасности полетов планируется на год и отражается в Программе.

140. Занятия в авиационных частях проводятся в дни общей (наземной) подготовки к полетам, в частях обеспечения – в дни профессиональной подготовки.

141. Специальные занятия со всем личным составом части, а также с летным составом и персоналом группы руководства полетами проводит лично командир части. С инженерно-техническим составом такие занятия проводит заместитель командира части по инженерно-авиационному обеспечению (старшее должностное лицо части по инженерно-авиационному обеспечению). С личным составом других подразделений – командиры (начальники) этих подразделений.

142. Проведению каждого специального занятия предшествует соответствующая подготовка, основу которой составляет подготовка руководителей занятий.

143. Подготовка руководителя специального занятия включает:

- 1) подбор статистических данных по теме занятия;
- 2) компоновку материала;
- 3) определение логической последовательности изложения материала;
- 4) изготовление необходимых схем, графиков, подбор других наглядных пособий;
- 5) разработку плана-конспекта занятия;
- 6) подготовку технических средств обучения;
- 7) определение и организацию подготовки места проведения занятия;
- 8) проигрыш занятия;
- 9) доклад о готовности к проведению занятия.

144. При разработке плана-конспекта занятия используются следующие материалы:

- 1) руководящие документы по безопасности полетов;
- 2) информационные выпуски по авиационным происшествиям и инцидентам;
- 3) оперативная информация;
- 4) периодические анализы авиационных происшествий и инцидентов;
- 5) разрабатываемые в вышестоящих инстанциях и непосредственно в части наглядные пособия (схемы, плакаты, фотографии, макеты).

145. Отобранные и обработанные материалы включаются непосредственно в план-конспект или оформляются в виде приложений к нему.

146. Специальное занятие по безопасности полетов состоит из вступительной части, типовых учебных вопросов и заключительной части.

147. Во вступительной части занятия руководитель объявляет тему, учебные цели, продолжительность занятия, отрабатываемые учебные вопросы, указывает на актуальность рассматриваемой темы, увязывая ее с задачами летной подготовки и условиями их выполнения.

148. Основными учебными вопросами являются:

- 1) анализ авиационных событий (наземных происшествий, недостатков в обеспечении полетов), свойственных рассматриваемой теме за определенный период;
- 2) обстоятельства и причины наиболее характерных авиационных событий (наземных происшествий, недостатков в обеспечении полетов);
- 3) рекомендации авиационному персоналу по правильным действиям в процессе возникновения и развития особой ситуации в полете (для частей обеспечения – действиям при обеспечении полетов).

Сноска. Пункт 148 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

149. Учебные вопросы излагаются последовательно, основными методами их отработки являются:

- 1) рассказ;
- 2) объяснение;
- 3) показ с демонстрацией имеющихся дидактических материалов (схем, слайдов, видеофильмов);
- 4) беседа.

150. В заключительной части занятия руководитель уточняет задачи на следующий месяц и ожидаемые условия их выполнения, доводит основные профилактические мероприятия и особенности их проведения, подводит итоги, отвечает на вопросы, дает указания на изучение материалов с отсутствовавшим на занятиях личным составом.

151. С лицами, отсутствовавшими на занятиях, командиры подразделений организуют изучение материалов в другое время.

152. Специальные занятия по безопасности полетов включаются в месячные планы и расписания занятий. Все занятия учитываются в классных журналах отдельным разделом.

153. Материалы специальных занятий хранятся в отдельной папке в комнате планирования, а при ее отсутствии – в штабе части.

154. Разработку, сбор и обобщение материалов специальных занятий, осуществляет заместитель командира авиационной части по безопасности полетов, а в частях, где эта должность не предусмотрена – начальник штаба части.

Сноска. Пункт 154 – в редакции приказа Министра обороны РК от 04.02.2025 № 102 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 12. Проведение комплексных тренировок по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна

155. Комплексная тренировка по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна – это практическое занятие по формированию (проверке, совершенствованию) умений и навыков личного состава в действиях по оказанию помощи экипажам в особых ситуациях в полете, определению местонахождения терпящего или потерпевшего бедствие экипажа, оказанию ему необходимой помощи и эвакуации с места происшествя. Организуют такие тренировки руководители органов управления, командиры авиационных частей, а руководят – назначенные ими лица.

156. Комплексные тренировки проводятся не реже двух раз в год.

157. В качестве обучаемых в зависимости от темы комплексной тренировки принимают участие:

- 1) командиры авиационных частей (подразделений), частей (подразделений) обеспечения и их заместители;

- 2) группа руководства полетами;
- 3) группа обеспечения полетов;
- 4) наземная поисково-спасательная команда;
- 5) парашютно-десантная группа (группа спасателей);
- 6) команда технической помощи;
- 7) авиационно-диспетчерская служба.

158. В качестве основных организационно-методических документов разрабатываются замысел тренировки (на карте) с пояснительной запиской и план ее проведения.

159. Замысел тренировки включает организационно-методические и оперативно-тактические положения (вопросы).

160. Организационно-методические положения отображаются текстуально в верхней части карты и включают:

- 1) тему;
- 2) учебные цели;
- 3) состав привлекаемых сил;
- 4) дату проведения и продолжительность тренировки;
- 5) этапы (если они определяются);
- 6) учебные вопросы.

161. Темы комплексной тренировки:

1) оказание помощи экипажу воздушного судна после катапультирования (покидания воздушного судна);

2) оказание помощи экипажу воздушного судна при вынужденной посадке вне аэродрома;

3) оказание помощи экипажу воздушного судна при возникновении аварийной ситуации на различных этапах полета.

162. Учебные цели комплексной тренировки формулируются следующим образом:

1) тренировка личного состава, участвующего в проведении и обеспечении полетов, в оказании помощи экипажу воздушного судна, терпящему бедствие;

2) совершенствование умений и навыков личного состава в оказании помощи экипажу воздушного судна, терпящему бедствие.

163. Оперативно-тактические положения оформляются на карте графически принятыми условными знаками. Эти положения составляют данные исходной обстановки, сведения об отрабатываемой учебной задаче, элементы решения на ее выполнение.

164. В качестве исходной обстановки на карте показываются:

- 1) аэродромы базирования и запасные аэродромы;
- 2) границы района полетов авиационной части;
- 3) базирование, состав и степени готовности дежурных поисково-спасательных сил;

4) пункты управления авиацией;

5) воздушные трассы и местные воздушные линии, проходящие через район полетов;

6) элементы инфраструктуры воздушного пространства (зоны техники пилотирования, вынужденного покидания, полигоны, площадки, маршруты полетов);

7) медицинские учреждения.

165. Отрабатываемая задача показывается на карте исходным маршрутом полета, местонахождением воздушного судна в момент "бедствия" и местонахождением "потерпевшего бедствие экипажа".

166. Решение на выполнение задачи по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна отображается преимущественно маршрутами полетов поисково-спасательных самолетов (вертолетов), маршрутами движения наземной поисково-спасательной команды в район "бедствия", а также представлением основных способов их действий на различных этапах проведения поисково-спасательных работ.

167. На свободном месте карты указываются сведения, детализирующие замысел тренировки:

1) график доведения вводных;

2) порядок действий группы имитации потерпевшего бедствие экипажа (летчика);

3) характеристики поисково-спасательных сил и средств, предельных сроков радиотехнического поиска воздушных судов потерпевших бедствие;

4) данные естественного освещения;

5) необходимый справочный материал.

168. Положения замысла, не показанные на карте, отображаются в пояснительной записке.

169. План проведения комплексной тренировки отрабатывается в табличной форме или в виде ленточного графика.

170. В плане проведения комплексной тренировки указываются:

1) тема;

2) учебные цели;

3) состав обучаемых;

4) продолжительность и дата проведения тренировки;

5) оперативное и астрономическое время;

6) учебные вопросы;

7) вводные и действия руководителя по ним;

8) действия обучаемых.

171. Приложениями к плану проведения комплексной тренировки оформляются плановые таблицы полетов, перечень докладов и действий группы имитации, решения по вводным.

172. Проведение комплексной тренировки заключается в выполнении обучаемыми всего комплекса или некоторых элементов действий по оказанию помощи экипажу "терпящего бедствие воздушного судна".

173. Действия экипажа "терпящего бедствие воздушного судна" обозначаются условно или имитируются специально назначаемой группой (формируемой из представителей парашютно-десантной группы).

174. Комплексная тренировка начинается в установленное командиром (руководителем) время. К этому времени обучаемые занимают рабочие места и докладывают руководителю о готовности.

175. Для приближения к реальной обстановке, усложнения обстановки, создания необходимого темпа работы обучаемых руководителю тренировки целесообразно ввести обучаемых в конкретную ситуацию.

176. После отработки всех запланированных вопросов руководитель объявляет окончание тренировки, собирает обучаемых и проводит разбор.

Параграф 13. Подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете

177. Подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете проводится поэтапно:

1) теоретические занятия по изучению особых случаев в полете с объяснением возможных последствий и выдачей рекомендаций по их предотвращению;

2) практические занятия на статических тренажерах или в кабинах воздушных судов;

3) обучение на комплексном тренажере.

178. Теоретическая подготовка проводится:

1) при первоначальном обучении;

2) при переучивании;

3) при вводе в строй после длительных перерывов по видам летной подготовки;

4) при перерывах в летной работе;

5) на сборах;

6) по тематике профессиональной подготовки.

179. Целью практических занятий на статических тренажерах или в кабинах воздушных судов является выработка навыков у летчика (экипажа) по действиям в полете при конкретном отказе авиационной техники и возникновении особой ситуации.

180. В процессе обучения на комплексном тренажере последовательно имитируются все отказы. Обнаружив отказы, летчик (экипаж) приступает к действиям, рекомендованным руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

Параграф 14. Анализ и оценка эффективности работы по предотвращению авиационных происшествий

181. Анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий является элементом работы каждого авиационного командира (начальника).

182. Анализ проводится за определенный период (месяц, квартал, полугодие, год, пять лет) с целью оценки полноты и качества выполнения Программы, определения ее корректировки, разработки дополнительных профилактических мероприятий по выявленным опасным факторам и с учетом поступления новых задач и изменений условий летной работы.

182-1. Командиры авиационных частей, частей обеспечения при проведении анализа оценивают каждый вид обеспечения полетов и выставляют итоговую оценку части за соответствующий отчетный период.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 182-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

183. Основными документами для разработки анализа являются:

- 1) журнал учета авиационных происшествий;
- 2) журнал учета авиационных инцидентов;
- 3) журнал предупреждений о факторах риска;
- 4) журнал учета нарушений и ошибочных действий летного состава (экипажей);
- 5) журнал руководителя полетов (на аэродроме, полигоне, тактическом полигоне);
- 6) журнал оперативного контроля качества выполнения заданий летным составом и другие материалы объективного контроля;
- 7) журнал оценки результатов боевого применения (полигонные листы);
- 8) журнал учета налета;
- 9) журнал старшего инженера полетов;
- 10) материалы полного разбора полетов;
- 11) материалы анализа аварийности за отчетный период;
- 12) журнал учета замечаний проверяющих, по форме согласно приложению 4-1 к настоящей Инструкции;
- 13) материалы проверок комиссиями по вопросам безопасности полетов;
- 14) акты расследования авиационных происшествий и инцидентов;
- 15) отчетно-учетная документация по видам обеспечения полетов;
- 16) журналы учета качества обеспечения полетов по видам обеспечения (для органов управления).

Сноска. Пункт 183 с изменениями, внесенными приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

184. Задачу на обработку материалов анализа состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий ставит командир (начальник), который определяет:

- 1) цель анализа;
- 2) период, за который он проводится;
- 3) ответственных исполнителей и привлекаемые службы (подразделения);
- 4) сроки подготовки и представления материалов.

185. Анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий разрабатывают:

- 1) в органах управления – начальники органов безопасности полетов совместно с руководителями других структурных подразделений;
- 2) в авиационных частях – заместители командиров частей по безопасности полетов ;
- 3) в частях обеспечения – должностные лица, назначенные командиром части;
- 4) в авиационных подразделениях – командиры и их заместители.

186. Этапы подготовки анализа:

- 1) сбор, обработка, систематизация, обобщение статистических данных;
- 2) анализ произошедших авиационных событий, чрезвычайных и наземных происшествий;
- 3) вывод на основе анализа статистических данных и данных из других источников, в том числе оценка состояния безопасности полетов;
- 4) выработка рекомендаций и предложений по профилактике выявленных и прогнозируемых опасных факторов.

Сноска. Пункт 186 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187. Анализ проводят руководители органов управления, командиры авиационных частей и частей обеспечения.

Сноска. Пункт 187 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

187-1. Выводы из анализа за соответствующий отчетный период доводятся до всего авиационного персонала на подведении итогов работы органа управления государственной авиации, авиационной части, части обеспечения и включаются в материалы подведения итогов отдельным разделом.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 187-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188. Анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий разрабатывается в авиационных частях по форме, согласно приложению 5 к настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 188 - в редакции приказа Министра обороны РК от 04.02.2025 № 102 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

188-1. Анализ состояния безопасности полетов в органах управления государственной авиации разрабатывается по форме, установленной руководителем органа управления государственной авиации.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 188-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

189. Состояние безопасности полетов в авиационных частях (учреждениях) государственной авиации оценивается по двум критериям:

- 1) состояние аварийности;
- 2) состояние работы по предотвращению авиационных происшествий.

189-1. В частях обеспечения состояние безопасности полетов оценивается по состоянию работы по предотвращению авиационных происшествий.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 189-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

190. Состояние аварийности оценивается:

1) "удовлетворительно", если за оцениваемый период в авиационной части не произошло авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушного судна, связанных с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом;

2) "неудовлетворительно", если за оцениваемый период в авиационной части допущены авиационное происшествие или серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна, связанные с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом.

Сноска. Пункт 190 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

191. Состояние работы по предотвращению авиационных происшествий определяется как среднеарифметическое значение оценок профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и деятельности по управлению безопасностью полетов согласно приложению 5-1, и выставляется:

- 1) "отлично", если средний балл составляет не менее 4,6;
- 2) "хорошо", если средний балл составляет менее 4,6, но не менее 3,6;

3) "удовлетворительно", если средний балл составляет менее 3,6, но не менее 2,6;

4) "неудовлетворительно", если средний балл составляет менее 2,6.

Сноска. Пункт 191 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

192. Общая оценка состояния безопасности полетов определяется:

1) при оценке "удовлетворительно" за состояние аварийности – оценкой за состояние работы по предотвращению авиационных происшествий;

2) при оценке "неудовлетворительно" за состояние аварийности – "неудовлетворительно".

193. В органах управления оценка состояния работы по предотвращению авиационных происшествий определяется как среднеарифметическое значение оценок в подчиненных авиационных частях и органе управления (оценивается по нормативам части) и выставляется:

1) "отлично", если средний балл составляет не менее 4,6;

2) "хорошо", если средний балл составляет менее 4,6, но не менее 3,6;

3) "удовлетворительно", если средний балл составляет менее 3,6, но не менее 2,6;

4) "неудовлетворительно", если средний балл составляет менее 2,6.

194. Общая оценка состояния безопасности полетов за определенный период (квартал, полугодие, год) определяется как среднеарифметическое из оценок за состояние безопасности полетов в отчетные месяцы и выставляется:

1) "отлично", если средний балл составляет не менее 4,6;

2) "хорошо", если средний балл составляет менее 4,6, но не менее 3,6;

3) "удовлетворительно", если средний балл составляет менее 3,6, но не менее 2,6;

4) "неудовлетворительно", если средний балл составляет менее 2,6.

Глава 5. Опасные факторы и мероприятия по их устранению

Параграф 1. Опасные факторы и мероприятия по их устранению при руководстве полетами и управлении воздушным движением

195. Опасными факторами при руководстве полетами и управлении воздушным движением являются:

1) потеря контроля за воздушными судами, находящимися в воздухе и неправильная оценка воздушной обстановки в районе полетов, приводящая к опасным сближениям воздушных судов и отклонениям их от заданных маршрутов (зон) и эшелонов (высот) полета;

2) неправильная оценка прогноза и состояния метеоусловий, орнитологической обстановки в районе полетов, на запасных аэродромах, на полигоне и в зонах,

приводящая к попаданию экипажей воздушных судов в опасные или не соответствующие фактическому уровню их летной подготовки погодные условия;

3) отсутствие контроля за готовностью запасных аэродромов к приему воздушного судна;

4) неполное информирование экипажей воздушных судов о воздушной, наземной, метеорологической и орнитологической обстановке в районах полетов;

5) ошибки группы руководства полетами при оказании помощи экипажам воздушных судов в особых случаях в полете и терпящим бедствие;

6) отсутствие контроля за готовностью и работоспособностью технических средств обеспечения полетов.

196. Для исключения недостатков при руководстве полетами и управлении воздушным движением проводятся тренировки (комплексные тренажи) группы руководства полетами по отработке действий в следующих особых ситуациях:

1) покидание воздушного судна экипажем;

2) потеря экипажем управления воздушного судна;

3) опасные сближения воздушных судов;

4) потеря экипажем воздушного судна ориентировки;

5) ошибки экипажа воздушного судна на взлете, при заходе на посадку и на посадке

;

6) ошибки экипажа воздушного судна при выполнении боевого применения на полигоне;

7) попадание экипажа воздушного судна в опасные или несоответствующие фактическому уровню подготовки командира воздушного судна метеоусловия;

8) посадка на запасной аэродром;

9) отказ авиационной техники в полете;

10) опасность столкновения с птицами.

197. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в руководстве полетами и организации воздушного движения изложен в приложении 6 к настоящей Инструкции.

Параграф 2. Опасные факторы и мероприятия по их устранению при организации и проведении полетов

198. Опасными факторами при организации и проведении полетов являются:

1) постановка авиационным частям задач, по сложности и объему превышающих их возможности;

2) повышенная психо-эмоциональная напряженность всех категорий личного состава, связанная с ответственностью за качество выполнения поставленной задачи;

3) определение мер безопасности без учета фактического уровня профессиональной подготовки летного состава и персонала группы руководства полетами, особенностей

применяемых авиационных средств поражения, фактических метеорологических условий;

- 4) невыполнение членами экипажей воздушных судов требований эксплуатационной документации и функциональных обязанностей;
- 5) низкий уровень натренированности летного состава по данному виду подготовки;
- 6) невыдерживание параметров полета при построении и выполнении маневров;
- 7) невыдерживание параметров полетного (боевого) порядка в группе;
- 8) неучет летным экипажем метеорологических условий по маршруту полета.

199. Предотвращение опасных факторов, влияющих на безопасность полетов при организации и проведении полетов осуществляется:

- 1) систематическим анализом состояния безопасности полетов при организации и проведении полетов;
- 2) разработкой и проведением профилактических мероприятий по результатам анализа состояния безопасности полетов;
- 3) выполнением требований, определяющих порядок организации и проведения полетов и контроля готовности к полетам;
- 4) повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности летного состава;
- 5) качественной подготовкой летного состава на авиационных тренажерах;
- 6) проведением тренажей летного состава по действиям в особых случаях в полете.

200. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов при организации и проведении полетов изложен в приложении 7 к настоящей Инструкции.

Параграф 3. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в штурманском и аэронавигационном обеспечении полетов

201. Опасными факторами, влияющими на безопасность полетов в штурманском обеспечении и обеспечении аэронавигационной информацией являются:

- 1) нарушение требований руководящих документов по вопросам обеспечения безопасности полетов в штурманском отношении;
- 2) недостаточный уровень штурманской подготовки и натренированности летного состава, персонала группы руководства полетами;
- 3) незнание летным составом особенностей навигационной обстановки и недостатков навигационного оборудования района полетов;
- 4) нарушение требований, регулирующих структуру воздушного пространства при разработке документов аэронавигационной информации;
- 5) нарушение требований, определяющих порядок организации обеспечения аэронавигационной информацией;

6) отсутствие систематического контроля за состоянием и исправностью прицельно-навигационного оборудования;

7) нарушение экипажами воздушных судов, персоналом группы руководства полетами и расчетами пунктов управления установленного порядка воздушной навигации, боевого применения и контроля за качеством их выполнения;

8) нарушение установленных мер безопасности в штурманском отношении.

202. Предотвращение опасных факторов, влияющих на безопасность полетов в штурманском обеспечении и обеспечении аэронавигационной информацией осуществляется:

1) систематическим анализом состояния безопасности полетов в штурманском отношении;

2) выполнением требований, определяющих порядок организации и проведения штурманской подготовки и контроля готовности к полету в штурманском отношении;

3) повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности летного состава по навигации и боевому применению;

4) совершенствованием системы штурманского обеспечения и обеспечения аэронавигационной информацией.

203. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в штурманском обеспечении полетов изложен в приложении 8 к настоящей Инструкции.

Параграф 4. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в инженерно-авиационном обеспечении полетов

204. Опасными факторами в инженерно-авиационном обеспечении являются:

1) несоответствие организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы подразделений, авиационных частей и частей обеспечения объема и сложности решаемых задач;

2) неудовлетворительное обеспечение запасными частями и агрегатами, что приводит к значительному возрастанию количества монтажно-демонтажных работ в связи с необходимостью использования для восстановления исправности авиационной техники агрегатов, снятых с других воздушных судов;

3) невыполнение бюллетеней промышленности, направленных на повышение надежности авиационной техники;

4) недостаточный уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава;

5) отсутствие у инженерно-технического состава практических навыков в выполнении видов подготовок к полетам и регламентных работ в случаях уменьшения количества полетов воздушных судов;

6) нарушения технологии выполнения работ на авиационной технике.

Сноска. Пункт 204 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

205. К основным мероприятиям по предупреждению ошибочных действий инженерно-технического состава относятся:

1) своевременным выполнением требований руководящих документов по инженерно-авиационному обеспечению полетов;

2) постоянным совершенствованием профессионального уровня специалистов инженерно-авиационной службы;

3) проведением с инженерно-техническим составом мероприятий по предупреждению отказов и неисправностей авиационной техники, ошибок при выполнении работ на авиационной технике;

4) принятием своевременных мер по совершенствованию системы инженерно-авиационного обеспечения;

5) обеспечением инженерно-авиационной службы необходимым оборудованием, контрольно-проверочной аппаратурой, инструментом, приспособлениями, расходными материалами, запасными частями, обменным фондом агрегатов, блоков и комплектующих изделий.

206. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в инженерно-авиационном обеспечении полетов изложен в приложении 9 к настоящей Инструкции.

Параграф 5. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в аэродромно-техническом обеспечении полетов

207. Опасными факторами в аэродромно-техническом обеспечении полетов являются:

1) несоответствие организационно-штатной структуры служб и подразделений обеспечения авиационных частей, частей обеспечения объема выполняемых задач;

2) низкий уровень профессиональной подготовки специалистов инженерно-аэродромных и технических служб и подразделений обеспечения;

3) недостатки в организации эксплуатационного содержания и текущего ремонта искусственных покрытий аэродрома (вертодрома), грунтовых взлетно-посадочных полос, внутриаэродромных и подъездных дорог;

4) недостатки в подготовке аэродрома (вертодрома) к производству полетов;

5) нарушения в организации несения службы личным составом оцепления аэродрома;

6) нарушения в организации приема, хранения и контроля качества материальных средств;

7) недостатки в организации эксплуатации средств наземного обслуживания общего применения;

8) нарушения в организации движения автотранспорта, средств наземного обслуживания общего применения и пешеходов на аэродроме;

9) нарушения в электроснабжении аэродрома и объектов управления воздушным движением;

10) строительство объектов, линий электропередачи, других препятствий, расположенных на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс;

11) размещение объектов, приводящих к массовому скоплению птиц или ухудшению полетной видимости (вследствие дымовой завесы).

Сноска. Пункт 207 с изменениями, внесенными приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

208. Предотвращение опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов осуществляется:

1) организацией правильного эксплуатационного содержания и своевременного выполнения текущего ремонта искусственных покрытий аэродрома (вертодрома), грунтовых взлетно-посадочных полос, внутриаэродромных и подъездных дорог;

2) выполнением маркировки искусственных покрытий аэродрома (вертодрома);

3) контролем за состоянием боковых и концевых полос безопасности, площадок аварийного торможения, ограждения аэродрома (вертодрома);

4) соблюдением правил подготовки и приема аэродрома (вертодрома) к производству полетов в соответствии с Законом;

5) организацией технической подготовки специалистов служб и подразделений обеспечения;

6) организацией эксплуатации и выполнением технического обслуживания и регламентных работ на специальном оборудовании средств наземного обслуживания общего применения;

7) исключением случаев подачи к воздушным судам некондиционных материальных средств;

8) знанием и соблюдением маршрутов движения личного состава и техники по летному полю аэродрома, схемы подъезда, маневрирования, буксировки и установки средств наземного обслуживания общего применения у воздушного судна;

9) контролем за состоянием и содержанием в исправном состоянии технических устройств электроснабжения аэродрома и объектов управления воздушным движением

;

10) контролем за деятельностью учреждений, предприятий и организаций по размещению на приаэродромной территории объектов, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов.

Сноска. Пункт 208 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

209. Перечень основных мероприятий проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов изложен в приложении 10 к настоящей Инструкции.

Параграф 6. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в радиотехническом обеспечении полетов

Сноска. Заголовок параграфа 6 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

210. Опасными факторами в радиотехническом обеспечении полетов являются:

1) ошибки операторов средств радиотехнического обеспечения полетов в выдаче данных экипажам воздушных судов и персоналу группы руководства полетами;

2) прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течение трех и более оборотов подряд антенны радиолокационной станции, а также на конечном этапе наведения на цель;

3) использование необлетанных средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

4) пропуск операторами средств радиотехнического обеспечения полетов сигнала "Бедствие" или задержка с его выдачей более двух минут;

5) неграмотные действия личного состава по включению средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, приводящие к прекращению передачи информации (или ее искажению) летным экипажам и персоналу группы руководства полетами;

6) отказы в системе электропитания средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, несвоевременное включение автономных источников питания;

7) отказы средств связи и радиотехнического обеспечения во время полетов.

Сноска. Пункт 210 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

211. Предотвращение опасных факторов в радиотехническом обеспечении полетов осуществляется:

1) соблюдением требований руководящих документов, регламентирующих оборудование аэродромов инфраструктурой и средствами связи и РТО, подготовку личного состава и техники к обеспечению полетов;

2) повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности личного состава;

3) постоянным контролем готовности личного состава к выполнению своих обязанностей, в том числе и в особых ситуациях;

4) повышением качества подготовки средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

5) совершенствованием (многократным резервированием) системы энергоснабжения объектов управления, навигации и посадки;

6) обеспечением подразделений связи и радиотехнического обеспечения полетов необходимыми запасными частями, расходными материалами, обменным фондом агрегатов, блоков и комплектующих изделий;

7) эффективным контролем технической исправности и правильности эксплуатации средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

8) выполнением мероприятий по предупреждению часто повторяющихся отказов средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.

Сноска. Пункт 211 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

212. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в радиотехническом обеспечении полетов изложен в приложении 11 к настоящей Инструкции.

Сноска. Пункт 212 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов

213. Опасными факторами в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов являются:

1) ошибки в прогнозах погоды и несвоевременное информирование персонала группы руководства полетами и летного состава об опасных явлениях погоды;

2) пренебрежение сложными метеорологическими условиями командирами авиационных частей (подразделений), их заместителями и персоналом группы руководства полетами, выпуск в полет экипажей воздушных судов в метеорологических условиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполняемых полетных заданий;

- 3) неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведки погоды, необъективная информация о погоде от экипажей воздушных судов;
- 4) ошибки в действиях экипажей воздушных судов при попадании в метеорологические условия, не соответствующие их уровню подготовки;
- 5) неудовлетворительное орнитологическое обеспечение полетов;
- 6) несоответствие технической оснащённости метеорологическим оборудованием аэродрома установленному минимуму.

214. Предотвращение опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов осуществляется:

- 1) своевременным выполнением требований руководящих документов по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов специалистами метеорологической службы;
- 2) постоянным совершенствованием профессионального уровня специалистов метеорологической службы;
- 3) обучением летного состава и персонала группы руководства полетами оценке и анализу метеорологической обстановки, выявлению опасных явлений погоды, грамотным действиям при ухудшении погоды или попадании экипажей воздушных судов в зоны с опасными явлениями погоды;
- 4) объективным и своевременным проведением радиолокационной, воздушной разведки и доразведки погоды;
- 5) принятием своевременных мер в органе управления по совершенствованию системы обмена метеорологической информацией;
- 6) обеспечением метеорологических подразделений необходимыми каналами связи с метеорологическими станциями штормового кольца;
- 7) оборудованием аэродромов современными техническими метеорологическими средствами обеспечения полетов и средствами отпугивания птиц.

215. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов изложен в приложении 12 к настоящей Инструкции.

Параграф 8. Опасные факторы и мероприятия по их устранению в медицинском обеспечении полетов

216. Опасными факторами в медицинском обеспечении полетов являются:

- 1) вылет членов экипажа воздушного судна без медицинского осмотра, в болезненном состоянии после прохождения медицинского контроля, с истекшим сроком заключения врачебно-летной комиссии;
- 2) нерациональная организация или несоблюдение предполетного режима труда, отдыха и питания;

- 3) употребление членами экипажа воздушного судна алкогольных напитков, наркотических и психотропных веществ;
- 4) снижение работоспособности летного состава вследствие нерационального нормирования летной нагрузки;
- 5) выполнение полета экипажем воздушного судна без защитного снаряжения, предусмотренного полетным заданием;
- 6) неправильная эксплуатация или неисправность защитного снаряжения и кислородно-дыхательной аппаратуры;
- 7) отсутствие и/или использование не по назначению санитарного транспорта на аэродроме во время полетов;
- 8) нарушения состояния здоровья, резкое снижение работоспособности летчика (члена экипажа), возникшие в полете или не выявленное во время предполетного медицинского осмотра;
- 9) психологическая несовместимость членов экипажа воздушного судна;
- 10) психотравмирующее воздействие бытовых и профессиональных факторов (семейно-бытовые, служебные);
- 11) воздействие на организм факторов полета и неблагоприятных гигиенических условий в кабине воздушного судна (перегрузки, укачивание, гипоксия, снижение барометрического давления и взрывная декомпрессия, попадание в воздух кабины посторонних примесей, неоптимальный температурный режим);
- 12) заправка кислородной системы воздушного судна некондиционным кислородом

Сноска. Пункт 216 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

217. Предотвращение опасных факторов в медицинском обеспечении полетов осуществляется:

- 1) своевременным выполнением требований руководящих документов по медицинскому обеспечению полетов;
- 2) постоянным совершенствованием профессионального уровня специалистов медицинской службы по специальности авиационная медицина;
- 3) обучением летного состава по вопросам авиационной медицины;
- 4) принятием своевременных мер по совершенствованию системы медицинского обеспечения;
- 5) обеспечением медицинской службы необходимым медицинским имуществом и медицинской техникой.

218. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в медицинском обеспечении полетов изложен в приложении 13 к настоящей Инструкции.

Глава 6. Взаимодействие по вопросам безопасности полетов

219. Органы безопасности полетов решают возложенные на них задачи во взаимодействии со структурными подразделениями государственных органов, в ведении которых имеются воздушные суда государственной авиации, а также с организациями, деятельность которых направлена на обеспечение безопасности полетов.

220. Организация взаимодействия по вопросам безопасности полетов возлагается на орган безопасности полетов государственной авиации.

221. Руководитель органа безопасности полетов государственной авиации:

1) докладывает Министру обороны Республики Казахстан о состоянии безопасности полетов в государственной авиации Республики Казахстан ежегодно до 15 февраля, за прошедший календарный год;

2) представляет органам управления государственной авиации, информацию о состоянии безопасности полетов за прошедший календарный год рекомендации по предотвращению авиационных происшествий и исключению повторяемости авиационных инцидентов ежегодно до 20 февраля.

Сноска. Пункт 221 с изменениями, внесенными приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

222. Органы управления государственной авиации представляют в орган безопасности полетов государственной авиации:

1) до 25 декабря информацию о принятых мерах по устранению выявленных при проверках состояния безопасности полетов в органах управления государственной авиации и авиационных частях (частях обеспечения) недостатков за текущий год;

2) ежедневно до 08.00 выписки из плана работы авиации и информацию о результатах полетов за предыдущие сутки, суточный план использования воздушного пространства государственной авиации;

3) ежечасно фактическую метеорологическую информацию по аэродромам, используемым воздушными судами государственной авиации.

Сноска. Пункт 222 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

222-1. Авиационные части представляют в орган безопасности полетов государственной авиации:

1) ежемесячно до 5 числа анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий войсковой части за прошедший месяц по форме, согласно приложению 5 к настоящей Инструкции;

2) ежемесячно до 5 числа сведения о техническом состоянии воздушных судов государственной авиации, копии бланков учета неисправностей авиационной техники, выявленных за прошедший месяц;

3) ежедневно до 17.00 плановые таблицы полетов на следующие сутки. При планировании нескольких летных смен, окончательную плановую таблицу в течении часа после окончания полетов;

4) ежедневно в течение одного часа после окончания полетов (устно) информацию об отказах воздушных судов и недостатках в обеспечении полетов, приведших к невыполнению плана работы авиации и об авиационных инцидентах;

5) немедленно устный доклад об авиационных происшествиях и серьезных авиационных инцидентах.

Сноска. Инструкция дополнена пунктом 222-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 7. Информационное обеспечение мероприятий по предотвращению авиационных происшествий

223. Информационное обеспечение включает:

- 1) сбор, анализ, разработку и доведение информации по безопасности полетов;
- 2) информационные материалы;
- 3) средства доведения и сбора информации;
- 4) корреспондентов и адресатов информации;
- 5) банк данных информации.

Сноска. Пункт 223 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

224. Основными задачами информационного обеспечения являются:

- 1) сбор и анализ информации по безопасности полетов;
- 2) разработка и предоставление информационно-аналитических документов по безопасности полетов органам управления, авиационным частям (частям обеспечения), а также другим заинтересованным организациям по запросу;
- 3) оперативное и периодическое информирование органов управления, авиационных частей (частей обеспечения) государственной авиации о произошедших авиационных событиях, результатах их расследований, выявленных опасных факторах (факторах риска) авиационной деятельности.

Сноска. Пункт 224 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

225. Организация информационного обеспечения мероприятий по предотвращению авиационных происшествий возлагается на орган безопасности полетов государственной авиации с привлечением структурных подразделений государственной авиации и других организаций, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов.

Сноска. Пункт 225 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

226. К информационно-аналитическим документам относятся акты, справки-доклады, представления, предложения, служебные письма и другие документы, содержащие информацию по безопасности полетов, необходимую для воздействия на деятельность по предотвращению авиационных происшествий.

Сноска. Пункт 226 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

227. При поступлении в орган управления государственной авиации, авиационную часть, часть обеспечения информации об авиационном происшествии (авиационном инциденте) командир (начальник):

- 1) лично изучает информацию;
- 2) оценивает текущее состояние дел по безопасности полетов в подчиненном органе (подчиненной части);
- 3) определяет исполнителей, основные направления, содержание, объем и сроки работ по выполнению указанных рекомендаций;
- 4) устанавливает время и место изучения информации с личным составом в части его касающейся.

228. Проекты документов по организации, проведению и обеспечению полетов, разработанные в органах управлений государственной авиации согласовываются с органом безопасности полетов государственной авиации.

Приложение 1
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 1 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Журнал учета предупреждений о факторах риска

Начат "___" _____ 20__ г.

Ответственный за ведение журнала _____

Первая страница

№ п/п	Исходящий №	Уровень риска	Перечень опасных факторов, которые обуславливают уровень риска
1	2	3	4

Вторая страница

Предложения руководителя органа безопасности полетов по уменьшению уровня риска. Воинское звание, Ф.И.О. (при его наличии), подпись	Указания командира по уменьшению уровня риска. Воинское звание, Ф.И.О. (при его наличии), подпись	Отметка о выполнении указаний командира
5	6	7

Указания по ведению журнала:

1. Журнал ведется в органах безопасности полетов органа управления, авиационных частей, штабах частей обеспечения.

2. В столбце № 2 записывается исходящий регистрационный номер при разработке предупреждения о факторе риска в вышестоящем органе безопасности или входящий регистрационный номер при разработке предупреждения в авиационных частях (частях обеспечения);

3. В столбце № 3 оценка уровня риска осуществляется в соответствии с пунктом 59 настоящего приказа.

4. Столбцы 4, 5, 6 заполняются в соответствии с оглавлением столбцов с конкретизацией опасных факторов, предложений и указаний.

5. Столбец 7 заполняется отметкой "выполнено (устранено)", с проставлением даты, воинского звания, росписи исполнителя (руководителя органа безопасности) и его ФИО, а также регистрационного номера документа, если контроль исполнения профилактического мероприятия подразумевал его наличие (рапорт, акт, доклад).

Приложение 2
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 2 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

2.	ия безо- пасн ости поле- тов и рабо- ты по пред- отвр- аще- нию АП	проверяе- мая часть обеспечен- ия															
3.	Мет- оди- ческ- ое сове- щан- ие по безо- пасн- ости поле- тов	руководя- щий состав органа управлен- ия (далее – ОУ)	ОУ		по указанию руководителя ОУ												
4.	Под- гото- вка и пров- еден- ие кон- фер- енц- ии по безо- пасн- ости поле- тов	решением руководи- теля ОУ	ОУ														
5.	Мет- оди- ческ- ий сбор по безо- пасн	специалис- т ы	ОУ														

12.	утверждение программы предотвращения АП руководящий состав	начальник отдела безопасности	отдел безопасности												до 30	
13.	Разработка и утверждение плана мероприятий по обеспечению безопасности полетов															
	Анализы учета факторов, характеризующих состояние авиационной системы (уров															

14.

ни
подг
отов
ки и
натр
енир
ован
ност
и
кате
гори
й
лич
ного
сост
ава;
сост
оян
ие
авиа
цио
нно
й
техн
ики,
сред
ств
назе
мно
го
обес
пече
ния
поле
тов,
аэро
дро
ма,
учеб
ной
мате
риал
ьно-
техн
ичес
кой
базы
;
выд
елен
ных
сред
ств

постоянно в ходе планирования и выполнения задач

	и т.д)					
2. Основные профилактические мероприятия по предотвращению авиационных происшествий						
15.	Изучение и доведение оперативной информации по безопасности полетов	авиационный персонал	командир части, начальник и командир отдела безопасности полетов	класс	изучение по мере поступления, доведение до очередной летной смены	
16.	Изучение и доведение периодической информацией по безопасности полетов				в недельный срок после поступления	
	Разработка мер безопасности при выполнении управ					

17.	<p>жне ний Кур сов боев ой подг отов ки, конк ретн ых поле тов (ком анд ирск ие, по вари анту учеб но-т рени рово чны х поле тов и т.д .), отде льн ых этап ов поле та на конк ретн ые поле ты</p>																																																																																																																										
	Организация и проведение комплексной																																																																																																																										

постоянно: на этапе предварительной подготовки с доведением на постановке задачи на этапе предполетной подготовки с доведением на предполетных указаниях

18.	тренировки по оказанию помощи экипажу, терпящего бедствие воздушного судна															
19.	Специальны занятия по безопасности полетов:	Летный состав, группа руководства полетами, командный пункт	командир части	класс	в дни общей подготовки к полетам ежемесячно (в дни профессиональной подготовки для частей обеспечения)											
1)	Тема: "Анализ обстоятельств и причин АП и авиационных инцидентов (далее – АИ), ".															
															
20.	Специальны занятия по безопасности полетов:	специалисты обеспечения	командир части	класс	в дни общей подготовки к полетам ежеквартально (в дни профессиональной подготовки для частей обеспечения)											

1)	Тема: "Анализ обстоятельств и причин АП и АИ, связанных с недостатками в обеспечении полетов (по видам обеспечения полетов)"																
																
21.	Подготовка и проверки летного состава, персонала группы руководства полетами к действиям в особых случаях в полете																
1)	Организация и проведение практических занятий на тренажерах и / или в кабинах воздушных судов в по действиям при отказе авиационной техники и возмочен	летный состав	тренажер, кабина воздуш-	инструкторский состав													

1)	из-за недостатков в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов за последние 5 лет														
														
36.	В медицинском обеспечении полетов (предотвращение авиационных событий из-за снижения работоспособности (ухудшения самочувствия) членов экипажей воздушных судов в полете, персонала группы руководства полетами, наземных специалистов):														
1)	Динамическое врачебное наблюдение за состоянием здоровья летного состава				постоянно										

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

обеспечение командных пунктов авиационных частей государственной авиации прямой связью с районным Центром управления воздушным движением и Главным командным пунктом Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан;

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

уточнение правильности расчетов минимальных безопасных высот в районах аэродромов – ежегодно;

проверка знаний района полетов и порядка расчета минимальных безопасных высот у летного состава, лиц группы руководства полетами, расчетов пунктов управлений – не реже 1 раза в год;

3) из-за сваливания и срыва воздушного судна в штопор:

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

анализ качества техники пилотирования руководящего состава авиационных частей по материалам объективного контроля – 1 раз в месяц;

проверка инструкторов в практических полетах для определения уровня летно-методических навыков – 1 раз в год;

4) из-за ошибок на взлете и посадке:

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

5) из-за попадания в опасные явления погоды:

анализ состояния метеорологического обеспечения и меры по повышению его качества – 1 раз в месяц;

проведение занятий по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, связанных с неправильной оценкой погоды руководящим составом – 2 раза в год;

6) из-за превышения эксплуатационных ограничений:

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

7) из-за ошибок в ходе выполнения боевого применения и летно-тактических учений:

разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

организация проведения летных смен с использованием воздушных судов – постановщиков помех и в условиях ограниченного радиообмена в период подготовки к летно-тактическому учению;

занятия по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, происшедших при выполнении боевого применения и летно-тактических учений, с летным составом и персоналом группы руководства полетами, расчетами пунктов управления в период подготовки к летно-тактическому учению.

2. В авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

проведение семинара по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов перед групповыми полетами – не реже 2 раз в год;

проведение показательного тренажа "пеший по-летному" с руководящим составом – не реже 1 раза в год;

проведение тренажа "пеший по-летному" по упражнениям плановой таблицы в период предварительной подготовки;

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проведение семинара по изучению причин авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов с летным составом, персоналом группы руководства полетами – 1 раз в период обучения;

уточнение порядка использования радиолокационных средств, установленных на пунктах управления – ежегодно;

3) из-за сваливания и срыва воздушного судна в штопор:

анализ качества техники пилотирования руководящего летного состава авиационной части по материалам объективного контроля – 1 раз в месяц;

4) из-за попадания воздушного судна в опасные явления погоды:

проведение практических занятий с летным составом и персоналом группы руководства полетами по методике оценки погодных условий, проведения разведки и доразведки погоды – 1 раз в период обучения;

5) из-за превышения эксплуатационных ограничений воздушных судов:

проведение семинара по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, происшедших из-за превышения ограничений воздушных судов – 1 раз в период обучения;

6) из-за ошибок в ходе учений:

проведение летучек и групповых упражнений в соответствие с темой летно-тактического учения и отработкой вопросов безопасности полетов непосредственно перед полетами;

определение порядка эшелонирования и захода на посадку воздушных судов, участвующих в летно-тактических учениях;

7) из-за попадания вертолетов в левое (правое) самопроизвольное вращение:

специальные занятия по безопасности полетов – 1 раз в период обучения;

тренажи с летным составом – ежемесячно.

3. Заместителям командира авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

определение мер безопасности в методических разработках на всех этапах полета по предотвращению опасных сближений и столкновений – ежегодно;

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проведение тренажей с персоналом группы руководства полетами по использованию высотомеров и выносных индикаторов системы посадки – в дни предварительной подготовки;

3) из-за сваливания и срыва воздушного судна в штопор:

проведение семинара по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет – 2 раза в год;

проведение занятий по изучению физического смысла маневренных возможностей воздушных судов с практическими расчетами – 2 раза в год;

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами на тему: "Действия летчика (экипажа) при сваливании и срыве в штопор, аэродинамическое обоснование действий" – 1 раз в квартал;

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами на тему: "Действия летчика (экипажа) по исправлению отклонений при выполнении фигур пилотажа, аэродинамическое обоснование действий" – 1 раз в квартал;

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами на тему: "Действия летчика (экипажа) при потере пространственной ориентировки, исправлении отклонений при заходе на посадку по приборам, аэродинамическое обоснование действий" – 1 раз в квартал;

4) из-за попадания воздушных судов в опасные явления погоды:

уточнение в методических схемах порядка проведения разведки погоды, определение граничных значений метеоэлементов для каждого задания – 1 раз в год;

проверка состояния метеорологических приборов – 1 раз в квартал;

проведение комплексных тренажей с персоналом группы руководства полетами по действиям при ухудшении погоды – в день предварительной подготовки, 1 раз в месяц;

5) из-за ошибок на взлете и посадке:

проведение занятий по анализу авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет, из-за ошибок на взлете и посадке – 1 раз в год.

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами на тему: "Действия летчика (экипажа) при исправлении отклонений на взлете и посадке, аэродинамическое обоснование действий" – 1 раз в квартал;

б) из-за превышения эксплуатационных ограничений воздушных судов:

проведение занятий и прием зачетов по знанию физической сущности эксплуатационных ограничений воздушных судов – 1 раз в период;

анализ и оценка правильности эксплуатации авиационной техники на земле и в воздухе по материалам объективного контроля – после летной смены;

проведение тренажей на авиационной технике по закрытию фонарей – в парковые дни.

4. Начальникам служб авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

прием зачетов у персонала группы руководства полетами и расчетов пунктов управления по правилам эшелонирования – 2 раза в год;

проведение тренажей с персоналом группы руководства полетами, расчетами пунктов управления по эшелонированию – ежемесячно;

контроль учета поправок на высотомерах воздушных судов;

нанесение эшелонов воздушных трасс, обозначенных на индикаторах кругового обзора радиолокационных станций;

проведение тренажей с персоналом группы руководства полетами по формированию потока воздушных судов для захода на посадку – перед каждым полетом;

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами по мерам безопасности при полетах в горной местности – 2 раза в год;

нанесение секторов минимально-безопасных высот на планшеты и индикаторы кругового обзора;

проверка наличия схем секторов закрытия радиолокационных станций;

3) из-за ошибок в ходе выполнения боевого применения и летно-тактических упражнений:

изучение с летным составом, расчетами пунктов управления и персоналом группы руководства полетами указаний по обеспечению безопасности полетов на учениях и проверках боевой готовности.

5. Командирам авиационных эскадрилий:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

выявление летчиков, допускающих ошибки, определение натренированности, установление максимальных перерывов в групповых полетах с последующим докладом на методическом совете – не реже 1 раза в год;

прием зачетов по правилам групповых полетов – 2 раза в год;

проведение тренажей по порядку ведения осмотрительности и правильным действиям при потере ведущего на предварительной подготовке и перед полетами;

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

прием зачетов у летного состава по правилам визуального полета и порядку перехода к полету по приборам – 2 раза в год;

3) из-за сваливания и срыва воздушного судна в штопор:

проведение тренажей по определению признаков сваливания и глубокой спирали и действиям при этом – в дни предварительной подготовки;

проведение семинара по особенностям устойчивости и управляемости воздушных судов – 2 раза в год;

оценка натренированности летного состава в выполнении сложного (высшего) пилотажа по материалам объективного контроля с последующим докладом на методическом совете – 1 раз в год.

Приложение 4
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 4 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Перечень разрабатываемых документов и проводимых мероприятий

№ п/п	Наименование документа, мероприятия	Частота разработки (проведения)				Основание для разработки
		год	период	квартал	месяц	
В органах управления государственной авиации						
1.	Программа.	+				Инструкция по предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации, утвержденная приказом Министра обороны Республики Казахстан от 24августа 2017 года № 4 8 6 (зарегистрированный в Реестре государственной

						регистрации нормативных правовых актов № 15801) (далее – Инструкция)
2.	Конференция по безопасности полетов.	+				Инструкция
3.	Планы профилактических мероприятий.		По результатам расследований авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушного судна			Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2015 года № 145 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10821) (далее – Правила)
						Правила проведения государственного контроля и надзора за деятельностью государственной авиации по вопросам безопасности полетов,

4.	Информация (план) о мерах, которые будут приняты для устранения выявленных нарушений, в части касающейся органа управления.	По результатам проверок комиссией органа безопасности полетов государственной авиации				утвержденные приказом Министра обороны Республики Казахстан от 7августа 2017 года № 424 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15928) (далее – Правила контроля и надзора)
5.	Раздел подведения итогов по оценке состояния безопасности полетов.		+			Инструкция
6.	Периодический анализ надежности авиационной техники.		+			Правила инженерно-авиационного обеспечения государственной авиации Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра обороны Республики Казахстан от 19августа 2019 года № 634дсп (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов №

						19303) (далее – ПИАО)
7.	Материалы анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет.	+				Инструкция
В авиационных частях						
1.	Программа.	+				Инструкция
2.	Летно-техническая конференция по особенностям сезонной эксплуатации.		+			Инструкция
3.	Материалы методических советов по вопросам безопасности полетов.	При вводе в строй летного состава после длительных перерывов, при освоении новых типов воздушных судов, при освоении новых видов летной подготовки				Инструкция по организации летной работы
4.	Специальные занятия по безопасности полетов.				+	Инструкция
5.	Разбор (анализ) авиационных инцидентов.	По окончании расследования				Правила
6.	Периодический анализ надежности авиационной техники.			+		ПИАО
7.	Планы мероприятий по обеспечению безопасности полетов.				+	Инструкция
8.	Анализ качества выполнения полетных заданий по материалам					Инструкция

	объективного контроля.	Постоянно				
9.	Приказы командира части по результатам расследования авиационных инцидентов, выявленных по первой группе факторов-причин.	по завершению расследования				Правила
10.	Раздел подведения итогов по анализу состояния безопасности полетов				+	Инструкция
11.	Планы профилактических мероприятий.	По результатам расследований авиационных инцидентов, произошедших в авиационной части				Правила
12.	Планы устранения выявленных нарушений, касающихся авиационной части.	По результатам проверки комиссией органа по безопасности полетов государственной авиации				Правила контроля и надзора
В частях обеспечения						
1.	Программа.	+				Инструкция
2.	Специальные занятия по безопасности полетов.				+	Инструкция
3.	Раздел подведения итогов по деятельности по предотвращению авиационных происшествий.		+			Инструкция
	Разбор авиационных					

4.	инцидентов, (наземных происшествии), связанных с неудовлетворительным обеспечением полетов.	По завершению расследования				Правила
5.	П л а н мероприятий по обеспечению безопасности полетов.		+			Инструкция
6.	Приказы командира части по результатам расследования авиационных инцидентов, если события допущены по вине личного состава.	по завершению расследования				Правила
7.	П л а н устранения выявленных нарушений по безопасности полетов.	По результатам проверки комиссией органа по безопасности полетов государственной авиации				Правила контроля и надзора

Приложение 4-1
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Инструкция дополнена приложением 4-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

Журнал учета замечаний проверяющих

№	Замечания проверяющих	Должность, воинское звание, роспись, фамилия проверяющего, дата проверки	Указания командира части	Дата, отметка о выполнении
1.				
2.				

Примечания:

1. Журнал заполняется должностными лицами органов управления государственной авиации (управления командующего ВВС СВО ВС РК) при выявлении замечаний в вопросах организации, проведения и управления полетами, всех видов их обеспечения, а также в работе по предотвращению авиационных происшествий при проведении проверок вне состава комиссий.

2. Ответственный за ведение и хранение журнала – заместитель командира части по безопасности полетов (по летной подготовке).

Приложение 5
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 5 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма

**Анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий авиационной части _____
номер части (за _____ 20__ года) отчетный месяц**

1. Основные итоги выполнения плана летной подготовки:

1) количество летных смен (запланировано/выполнено);

2) общий налет (запланировано/выполнено);

3) выполнение плана по задачам (текстуально выполненные и невыполненные задачи), причины их невыполнения.

2. Анализ авиационных событий за период:

1) общее количество авиационных событий и налет на одно событие;

2) количество авиационных событий и налет на одно событие по категориям (авиационных инцидентов, серьезных авиационных инцидентов, серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушного судна);

3) распределение авиационных событий по группам факторам-причинам (1 группа, 2 группа, 3 группа);

4) распределение авиационных событий по этапам полета (запуск и выруливание, взлет и набор высоты, полет по кругу, полет по маршруту, техника пилотирования в зоне, групповая слетанность, боевое применение по воздушным целям, боевое применение по наземным и морским целям, облет авиационной техники, заход на посадку, посадка, заруливание);

5) распределение авиационных событий по метеоусловиям (День: простые и сложные метеоусловия, Ночь: простые и сложные метеоусловия);

6) распределение авиационных событий по классной квалификации летного состава

3. Повторяемость авиационных событий по одним и тем же причинам.

4. Общий характер нарушений и ошибочных действий по категориям личного состава:

1) отклонения от расчетных режимов полета, выходящие за оценку удовлетворительно согласно нормативов курсов боевой (летной) подготовки;

2) ошибочные действия летного состава при выполнении полетных заданий (количество) и их причины.

5. Анализ разработанных предупреждений о факторах риска:

1) общее количество предупреждений, с указанием количества предупреждений о допустимом и количества предупреждений о неприемлемом уровне риска (с указанием причин разработки предупреждения и принятых мерах по устранению опасных факторов);

2) перечень неустраненных опасных факторов, указанных в предупреждениях.

6. Сравнительный анализ состояния безопасности полетов в анализируемом периоде с предыдущим периодом и с аналогичным периодом прошлого года.

7. Вопросы обеспечения безопасности полетов, требующие решения.

8. Положительные примеры грамотных профессиональных действий летного состава, персонала группы руководства полетами и наземных специалистов по обеспечению безопасности полетов.

9. Выводы в виде оценки безопасности полетов в части и в каждом ее подразделении.

10. Указания командира по предотвращению авиационных происшествий.

11. Анализ состояния безопасности полетов в инженерно-авиационном обеспечении

:

1) виды работ, выполненные на авиационной технике

Тип АТ	Регламентные работы		Подготовка к полетам				Парковы е дни	Работы п о переводу н а сезонное обслужив ание	Работы п о хранени ю
	Вид	Кол-во	Предвари тельная	Предполе тная	К повторно м у полету	Послепол етная			

2) замена авиационных двигателей (когда, причина, основание, замечания и результаты);

3) целевые осмотры и проверки (какие, когда, основания, замечания и результаты);

4) периодические работы (какие, когда, замечания и результаты);

5) войсковой ремонт (какой, когда, причина, замечания и результаты);

6) работы по бюллетеням промышленности (какие, когда, основания, замечания и результаты);

7) отказы и неисправности, выявленные на авиационной технике

№ п/п	Тип ВС (бортовой №)	Дата отказа и вид работ	Характер отказа (обстоятельств а)	Причина	Виновность и последствия	Дата и способ устранения
-------	---------------------	-------------------------	-----------------------------------	---------	--------------------------	--------------------------

8) наработка авиационной техники, тренажеров

Тип воздушного судна	Количество отказов				Наработка					
	общее	на земле	В воздухе	количество АИ по причине отказов ВС	количество серьезных авиационных инцидентов по причине отказов ВС	общая	на земле	в воздухе	на один отказ	на один авиационный инцидент

9) профилактические мероприятия по предупреждению отказов и неисправностей;

10) применение авиационных средств поражения и работы, выполненные на них:

Тип авиационного средства поражения	Количество применений	Выполненные работы			
		Регламентные работы		Подготовка к применению	Сезонное обслуживание
		Вид	Количество		

11) нарушения технологической дисциплины специалистами инженерно-авиационной службы:

№ п/п	Дата и вид работы на авиационной технике	Должность, воинское звание, ФИО (при его наличии) специалиста, допустившего нарушение	Описание нарушения, причина и последствия	Принятые меры по устранению нарушения и наказанию виновных
-------	--	---	---	--

12) другие мероприятия, проведенные инженерно-техническим составом или с привлечением специалистов инженерно-авиационной службы по обеспечению безопасности полетов;

13) вопросы, требующие решения по обеспечению безопасности полетов в инженерно-авиационном отношении.

12. Анализ состояния безопасности полетов в аэродромно-техническом обеспечении полетов:

Отказы средств наземного обеспечения

№ п/п	Дата	полетов, нарушения и упушения персоналом при их эксплуатации	Причина
-------	------	--	---------

- 1) авиационные инциденты из-за нарушения и упущений в аэродромно-техническом обеспечению полетов;
- 2) нарушения в содержании и подготовке аэродрома к полетам;
- 3) недостатки в организации приема, хранения и контроля качества авиационного топлива;
- 4) недостатки (упущения) в работе зарядных аккумуляторных станций;
- 5) нарушения в организации движения автотранспорта, средств наземного обеспечения полетов и пешеходов на аэродроме;
- 6) нарушения (упущения) в электроснабжении аэродрома и объектов управления воздушным движением;
- 7) Сведения о техническом состоянии аэродромных покрытий:

Наименование элемента покрытия	Техническое состояние	Общая площадь	Имеющиеся дефекты	Объем дефектов (м ² , м ³ , пог.м)	Виды произведенных работ (замена, ремонт, заливка и т.д.)	Объем работ (м ² , м ³ , пог.м)
Взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием						
Магистральная рулежная дорожка						
1, 2, 3, 4 рулежная дорожка						
Место стоянки						
Позиция центральной заправочной топливом						
Грунтовая взлетно-посадочная полоса						
Контрольно-мощный пункт						
Подъездные автомобильные дороги						

Примечание: графы заполняются по каждому элементу покрытий по отдельности.

8) вопросы, требующие решения по обеспечению безопасности полетов в аэродромно-техническом отношении.

13. Анализ состояния безопасности полетов средств связи и радиотехнического обеспечения полетов

1) Показатели качества обеспечения:

Параметр анализа	В отчетном периоде	В предыдущем периоде	В аналогичном периоде прошлого года
Количество обеспеченных смен (учебно-тренировочных полетов)			
Средняя оценка за обеспечение полетов			
Выявлено недостатков в обеспечении полетов, всего:			
Налет авиационной техники на один недостаток, час			

2) показатели надежности средств связи и радиотехнического обеспечения полетов:

Параметр анализа	В отчетном периоде	В предыдущем периоде	В аналогичном периоде прошлого года
Коэффициент технической готовности радиотехнических средств (далее – РТС)			
Средний срок службы РТС, лет			
Выявлено неисправностей РТС при обеспечении учебно-тренировочных полетов:			
сбоев			
повреждений			
отказов			
аварий			
Налет авиационной техники на одну неисправность, час			

3) уровень подготовки личного состава (только в анализах за полугодие и год):

Категория военнослужащих	Количество подготовленных специалистов				
	мастер	1 класса	2 класса	3 класса	б/к
Офицеры					

В/служащие по контракту					
В/служащие по призыву					

4) Причины неисправностей радиотехнических средств в отчетном периоде (только в анализах за полугодие и год):

По производственно-техническим недостаткам											
Выход из строя деталей и приборов											
заводские дефекты (монтаж, сборка)	некачественный ремонт	отказ блока, модуля, платы, детали	отказ (сбой) программного обеспечения	отказ системного или вторичного электропитания	отказ аппаратуры мониторинга и управления, панелей индикации	отказ приемопередающих блоков (устройств)	отказ антенно-фидерных устройств	нарушения изоляции и монтажных жгутов, комплектных соединений кабелей, волнопроводных и высокочастотных трактов, отказ кабельных разъемов	отказ механических элементов в схеме двигателя, редуктора, шестерен, подшипника)	отказ линий передачи информации (волоконно-оптические линии связи, телеуправления и телесигнализации)	невывясненная причина

Продолжение таблицы

По эксплуатационным причинам					По прочим причинам		
слабое знание техники	нарушение правил эксплуатации	несвоевременное выполнение технических обслуживаний	некачественное выполнение технических обслуживаний	плохой технический контроль	расстройка оборудования	влияние метеослов и внешних факторов	естественный износ деталей и приборов

5) причины недостатков в обеспечении полетов (только в анализах за полугодие и год):

По вине личного состава из-за:	И з - з а неисправностей средств по причине:	Недостаток обнаружен во время

некачественной подготовки средств связи и радиотехнического обеспечения к обеспечению полетов	недисциплинированности личного состава и халатного отношения к выполнению своих служебных обязанностей	неподготовленности и личного состава к несению дежурства, нечеткого знания своих обязанностей и неумения использовать тактико-технические возможности средств и аппаратуры контроля	нарушения объема и сроков проведения технических обслуживания и облета средств	конструктивно-производственных недостатков средств	некачественного ремонта средств	предварительной подготовки	предполетной подготовки	обеспечения полетов	последующей подготовки
ЛС-НПС	ЛС-НДХ	ЛС-НПД	ЛС-НТО	КПН	НРС	ПВП	ППП	ВОП	ПСП

6) оценка причин, приведших к ухудшению (улучшению) качества обеспечения полетов;

7) оценка причин, приведших к снижению (повышению) надежности радиотехнических средств;

8) какие дополнительно мероприятия проведены (спланированы) для профилактики недостатков в обеспечении полетов и неисправностей радиотехнических средств;

9) вопросы, требующие решения по обеспечению безопасности полетов в радиотехническом отношении;

10) Вывод: Состояние безопасности полетов в радиотехническом обеспечении полетов в отчетном периоде оценивается на _____.

14. Анализ состояния безопасности полетов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении:

1) состояние технических средств метеорологического обеспечения полетов (наличие, укомплектованность), проблемные вопросы;

2) проблемные вопросы в орнитологическом обеспечении полетов (состояние активных, пассивных, акустических и биоакустических средств отпугивания птиц, столкновения воздушных судов с птицами, наличие в районе аэродрома мест скопления птиц);

3) ошибки в прогнозах погоды и несвоевременное информирование персонала группы руководства полетами и летного состава об опасных явлениях погоды;

4) авиационные инциденты из-за нарушения и упущений по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов;

5) пренебрежение метеорологическими условиями со стороны руководящего летного состава и персонала группы руководства полетами, выпуск в полет экипажей воздушных судов в метеоусловиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполнения полетных заданий;

6) неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведок погоды, необъективная информация о погоде от летных экипажей воздушных судов;

7) несоответствие технического оснащения в метеорологическом отношении аэродрома установленному минимуму погоды;

8) вопросы, требующие решения по обеспечению безопасности полетов в метеорологическом и орнитологическом отношении.

15. Анализ состояния безопасности полетов в медицинском обеспечении:

1) состояние здоровья летного состава;

2) случаи нарушения требований в медицинском обеспечении полетов (нарушения предполетного режима отдыха, летным составом и персоналом группы руководства полетами, ухудшения состояния здоровья авиационным персоналом во время выполнения полетов, нарушение сроков меж отпускного периода летного состава и группы руководства полетами, истечение сроков врачебно-летной комиссии, углубленного медицинского осмотра);

3) авиационные инциденты из-за нарушения и упущений в медицинском обеспечении полетов;

4) вопросы, требующие решения по обеспечению безопасности полетов в медицинском отношении.

17. Анализ выполнения мероприятий Программы:

1) оценка полноты и качества выполнения мероприятий Программы;

2) необходимость корректировки Программы;

3) какие дополнительные профилактические мероприятия по выявленным опасным факторам и с учетом поступления новых задач разработаны.

Командир авиационной части _____
номер части

воинское звание

Ф.И.О. (при его наличии)

Сноска. Инструкция дополнена приложением 5-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Оценка состояния работы по предотвращению авиационных происшествий

1. Профилактическая работа по предотвращению авиационных происшествий оценивается по следующим показателям:

Показатели	Критерии оценки показателей			
	"отлично"	"хорошо"	"удовлетворительно"	"неудовлетворительно"
Соблюдение требований руководящих документов, регламентирующих авиационную деятельность	Все мероприятия, связанные с организацией, выполнением, управлением и обеспечением полетов, определенные нормативными документами, выполняются в полном объеме	Имеются незначительные отступления от требований нормативных актов, которые соответствуют приемлемым факторам риска	Среди отступлений от требований нормативных актов имеются такие, которые классифицируются как допустимые факторы риска	Среди отступлений от требований нормативных актов имеются такие, которые классифицируются как неприемлемые факторы риска
	Программа предотвращения авиационных происшествий разработана, ее содержание соответствует Инструкции. Программа ведется, все запланированные мероприятия выполняются своевременно. Планы мероприятий по обеспечению безопасности полетов разработаны на все месяцы проверяемого периода и утверждены соответствующим	Выполняются требования на "отлично", при этом имеются не регулярные недостатки в виде: несвоевременной разработки	Носят регулярный характер: несвоевременная разработка (утверждение,	(Программа предотвращения авиационных

<p>Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий</p>	<p>командиром. Планы соответствуют Программе, ведутся, все запланированные мероприятия выполнены своевременно (выполняются без нарушения сроков). Планы профилактических мероприятий по результатам инспектирований (проверок), расследования авиационных происшествий разработаны своевременно, соответствуют акту проверки, утверждены соответствующим командиром. Планы ведутся, все запланированные мероприятия выполнены (выполняются без нарушения сроков). До должностных лиц (исполнителей) мероприятия планирующих документов доведены своевременно.</p>	<p>утверждения, ведения) планирующих документов или несвоевременного выполнения некоторых запланированных мероприятий или незначительного несоответствия по структуре и/или содержанию планирующих документов требованиям Инструкции (актам проверки) или несвоевременного доведения до исполнителей запланированных мероприятий</p>	<p>ведение) планирующих документов или несвоевременное выполнение запланированных мероприятий или значительное несоответствие по структуре и/или содержанию планирующих документов требованиям Инструкции (актам проверки) или несвоевременное доведение до исполнителей запланированных мероприятий</p>	<p>происшествий не разработана или ежемесячные планы мероприятий по обеспечению безопасности полетов не разрабатываются или Планы профилактических мероприятий по результатам инспектирований (проверок), расследования авиационных происшествий не разработаны.</p>
<p>Разработка и доведение до</p>	<p>Руководящий состав в своей деятельности общие меры безопасности из документов, регламентирующих организацию, выполнение и обеспечение полетов использует. Специальные меры безопасности в части разработаны и учитывают требования</p>	<p>Выполняются требования на "отлично", при этом имеются не влияющие на состояние безопасности полетов замечания: по применению общих мер</p>	<p>Специальные меры безопасности в части разработаны без учета требований подпунктах 95-98 Инструкции или меры безопасности на конкретные полеты доводятся без записи на магнитофон или</p>	<p>Руководящий состав в своей деятельности общие меры безопасности из документов, регламентирующих организацию, выполнение и обеспечение полетов не учитывает или</p>

<p>летного состава мер безопасности на полеты</p>	<p>подпунктах 95-98 Инструкции. Имеются указания по безопасности полетов на учениях (показах), разработанные органом управления государственной авиации. Меры безопасности на конкретные полеты доводятся с записью на магнитофон.</p>	<p>безопасности или к разработке специальных мер безопасности или по организации объективного контроля при доведении мер безопасности на конкретные полеты</p>	<p>указания по безопасности полетов на учениях (показах), разработанные органом управления государственной авиации не соответствуют характеру выполняемых полетов.</p>	<p>специальные меры безопасности в части не разработаны или органом управления государственной авиации не разработаны указания по безопасности полетов на учениях (показах).</p>
<p>Изучение оперативной и периодической информации</p>	<p>Оперативная информация доводится до всего летного состава с ведением персонального учета. Изучение оперативной информации проводится в установленные сроки. Оперативная информация своевременно внесена в журнал учета оперативной информации. Периодическая информация доводится до специалистов не позднее чем в недельный срок после ее поступления. Спланированы и выполнены в полном объеме мероприятия по предотвращению указанных недостатков в</p>	<p>Оперативная информация доводится до всего летного состава без ведения персонального учета или при изучении оперативной информации допускается не существенное нарушение установленных сроков или оперативная информация вносится в журнал учета оперативной информации не своевременно или доведение до специалистов периодической информации не укладывается в недельный срок после ее поступления или спланированные мероприятия по предотвращению указанных недостатков в оперативной (периодической) информации, выполнены в полном объеме, с</p>	<p>Оперативная информация доводится не до всего летного состава и/или без ведения персонального учета или оперативная информация изучается со значительными нарушениями установленных сроков или оперативная информация в журнал учета оперативной информации не вносится или периодическая информация до специалистов не доводится. или спланированные мероприятия по предотвращению указанных недостатков в оперативной (периодической) информации, выполнены не в полном объеме и/</p>	<p>Оперативная и периодическая информация до личного состава не доводится или не спланированы мероприятия по предотвращению указанных недостатков в оперативной (периодической) информации или спланированные мероприятия по предотвращению указанных недостатков в оперативной (периодической)</p>

	оперативной (периодической) информации.	(небольшими замечаниями.	и л и с существенными замечаниями.	информации, не выполняются.
Конференция по безопасности полетов (только для органов управления государственной авиации)	<p>Конференция по безопасности полетов проведена с установленной периодичностью. Планирующие, распорядительные и отчетные документы Конференции разработаны своевременно и в полном объеме. По результатам Конференции приняты действенные рекомендации, выполнение которых потенциально приведет к повышению уровня безопасности полетов. По итогам Конференции участники обменялись опытом в деятельности по управлению и обеспечению полетов.</p>	<p>Выполняются требования на "отлично", но имелись незначительные замечания к организации и проведению Конференции со стороны органа безопасности полетов государственной авиации</p>	<p>Конференция по безопасности полетов проведена формально или на низком организационном уровне или по результатам проведения Конференции не приняты рекомендации, выполнение которых потенциально приведет к повышению уровня безопасности полетов или Конференция не привела к обмену опытом в деятельности по управлению и обеспечению полетов.</p>	<p>Конференция по безопасности полетов не проведена.</p>
	<p>Специальные занятия по безопасности полетов спланированы, отражены в Программе предотвращения авиационных происшествий, включены в месячные планы и расписания занятий, проводятся регулярно. В тематике и содержании</p>	<p>Выполняются требования на "отлично", но имеются незначительные недостатки: по планированию, тематике и содержанию</p>	<p>Специальные занятия по безопасности полетов спланированы, но не отражены в Программе предотвращения авиационных происшествий или не включены в месячные планы и расписания занятий или проводятся не регулярно или в тематике и содержании</p>	<p>Специальные занятия не планируются и/или не проводятся или охват авиационного персонала специальными занятиями составляет менее 30% или тематика и</p>

<p>Специальные занятия по безопасности полетов</p>	<p>специальных занятий достигнуты цели, определенные пункте 138 Инструкции. Материалы специальных занятий доведены до всего авиационного персонала, в части касающейся. Учетно-отчетный материал по специальным занятиям имеется, хранится установленным порядком.</p>	<p>специальных занятий, учету и хранению их материалов или материалы специальных занятий доведены менее чем до 90% авиационного персонала.</p>	<p>специальных занятий не достигнуты цели, определенные пункте 138 Инструкции или материалы специальных занятий доведены менее чем до 60% авиационного персонала или отсутствует или неправильно хранится учетно-отчетный материал по специальным занятиям.</p>	<p>содержание большей части спланированных специальных занятий содержит материал, не связанный с управлением и обеспечением безопасности полетов</p>
<p>Комплексные тренировки по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна</p>	<p>Тренировки организованы с периодичностью не реже 2 раз в год. Организационно-методические документы комплексной тренировки проработаны в полном объеме. Личный состав приобрел (закрепил) необходимые умения и навыки в действиях по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна. С личным составом проведен разбор тренировки. Учетно-отчетный материал имеется и хранится установленным порядком.</p>	<p>Выполняются требования на "отлично", но имеются незначительные недостатки: в планировании, организации, методике проведения комплексной тренировки или хранении учетно-отчетной документации или имелись замечания по подготовке руководителей к комплексной тренировке и/или подаче ими учебного материала или по итогам проведения комплексной тренировки личный состав не полностью приобрел необходимые навыки и умения.</p>	<p>Комплексные тренировки организованы, но: организационно-методические документы комплексной тренировки проработаны не полностью или личный состав практически не приобрел (не закрепил) необходимые умения и навыки в действиях по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна или не проводятся разборы с личным составом по итогам тренировки или отсутствует учетно-отчетный материал.</p>	<p>Комплексные тренировки проводятся реже двух раз в год или не проводятся или организация комплексной тренировки и/или методика ее проведения не привела к приобретению (закреплению) необходимых навыков и умений.</p>
	<p>Теоретические занятия по</p>	<p>Теоретические занятия по изучению особых</p>	<p>Теоретические занятия по</p>	

<p>Подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете</p>	<p>изучению особых случаев в полете спланированы с установленной в п. 178 Инструкции периодичностью и проводятся своевременно. Сведения о проведении занятий отражены в классных журналах. Практические занятия на авиационных тренажерах (в кабинах воздушных судов) организованы на регулярной основе, с полным охватом летного состава части. Летный состав имеет устойчивые навыки по действиям в особых случаях полета. Комплексные тренажеры на эксплуатируемые типы воздушных судов в части имеются или при их отсутствии, весь летный состав части проходит периодическое обучение на тренажерах в других авиационных частях (при условии их наличия)</p>	<p>случаев в полете спланированы с установленной в п. 178 Инструкции периодичностью, но имеются отдельные случаи не своевременного их проведения (или отсутствия записей в классных журналах). или Регулярные практические занятия на авиационных тренажерах (в кабинах воздушных судов) организованы, но обучением охвачено менее чем до 90% летного состава части. Летный состав имеет устойчивые навыки по действиям в особых случаях полета или при отсутствии в части комплексных тренажеров на эксплуатируемые типы воздушных судов, периодическое обучение на тренажерах в других авиационных частях (при условии их наличия) проходит менее чем до 90% летного состава части.</p>	<p>изучению особых случаев в полете спланированы с нарушением периодичности, установленной в пункте 178 Инструкции, имеются отдельные случаи их не проведения (или отсутствуют записи в классных журналах) или практические занятия на авиационных тренажерах (в кабинах воздушных судов) организованы не регулярно. или летный состав имеет слабые навыки по действиям в особых случаях полета или при отсутствии в части комплексных тренажеров на эксплуатируемые типы воздушных судов, периодическое обучение на тренажерах в других авиационных частях (при условии их наличия) проходит менее чем до 60% летного состава части.</p>	<p>Теоретические занятия по изучению особых случаев в полете не спланированы или практические занятия на статических тренажерах (в кабинах воздушных судов) не организованы или летный состав не имеет навыков по действиям в особых случаях полета или комплексные тренажеры на эксплуатируемые типы воздушных судов в части отсутствуют, при этом летный состав части для обучения на тренажерах в другие авиационных частях (при условии их наличия) не направляется.</p>
---	---	---	---	--

2. Деятельности по управлению безопасностью полетов оценивается по показателю эффективности – Э субп

$$Э_{субп} = \frac{(N_{чф} + K_{оф}/10) - N_{оу}}{N_{обш}}$$

Коф – количество предупреждений о факторах риска, разработанных в авиационных частях, по которым были выполнены мероприятия в полном объеме;

Нчф – количество авиационных инцидентов, выявленных по первой группе факторов-причин ("человеческий фактор") должностными лицами авиационной части;

Ноу – количество авиационных инцидентов, выявленных по первой группе факторов-причин ("человеческий фактор") должностными лицами органов управления (органом безопасности полетов государственной авиации);

Нобщ – общее количество авиационных инцидентов, выявленных в авиационной части по первой группе факторов-причин ("человеческий фактор").

Полученное значение показателя определяет оценку деятельности по управлению безопасностью полетов согласно таблице.

Э субп	Оценка деятельности по управлению безопасностью полетов	Критерии эффективности СУБП авиационной части
$\geq 0,8$	отлично	эффективная деятельность по управлению безопасностью полетов
$0,79 \div 0,35$	хорошо	результативная деятельность по управлению безопасностью полетов
$0,34 \div 0$	удовлетворительно	достаточная деятельность по управлению безопасностью полетов
$-0,01 \div -1$	неудовлетворительно	неэффективная (неприемлемая) деятельность по управлению безопасностью полетов

Примечание: при отсутствии в авиационной части авиационных инцидентов по первой группе факторов-причин ("человеческому фактору") показатель эффективности (Э субп) определяется отношением Коф/10.

Приложение 6
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Перечень

основных мероприятий, проводимых для исключения влияния

(локализации) опасных факторов в руководстве полетами

и организации воздушного движения

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов

<p>1. Нарушения в соблюдении Правил производства полетов государственной авиации Республики Казахстан, утверждаемых в соответствии с подпунктом 11) статьи 15 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации".</p>	<p>1. Осуществление государственного контроля над деятельностью авиационного персонала государственной авиации специально уполномоченным органом.</p> <p>2. Постоянный контроль со стороны старших авиационных начальников (проверяющих) за соблюдением установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения) с учетом особенностей организации руководства полетами вертолетов, внеаэродромными полетами и перелетами.</p> <p>3. Принятие решения командирами (начальниками, проверяющими) на ограничение или прекращение полетов в случае выявления в процессе полетов нарушений (упущений) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения).</p>
<p>2. Недобросовестность должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) при личной подготовке к руководству полетами.</p>	<p>1. Организация всестороннего контроля готовности должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) в целях исключения допуска к руководству полетами неподготовленных специалистов, проведение инструктажа дежурных смен и разбора их работы.</p> <p>2. Предоставление дополнительного времени на подготовку к руководству полетами или отстранение от руководства полетами (управления воздушным движением) должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) в случае выявления недостатков в их личной подготовке при контроле готовности.</p>
	<p>1. Наличие у должностных лиц группы руководства полетами и дежурных смен органов управления воздушным движением специальной подготовки, при необходимости, сертификата (свидетельства) и соответствующего допуска к руководству полетами (управлению воздушным движением).</p> <p>2. Наличие подготовки у должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) на специальных курсах в центрах подготовки (учебных заведениях).</p> <p>3. Проведение сборов (специальных занятий) со всеми должностными лицами группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) с целью проверки знаний и повышения их профессиональной подготовки.</p> <p>По результатам проведения сборов издаются приказы соответствующих командиров (начальников) с указанием недостатков по</p>

<p>3. Недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением).</p>	<p>профессиональной подготовке лиц группы руководства полетами и сроками их устранения, о допуске их к руководству полетами по результатам сдачи зачетов.</p> <p>4. Использование для проведения тренировок (тренажей) цифровых учебных тренажеров. Оборудование рабочих мест пунктов управления автоматизированными средствами управления.</p> <p>5. Организация постоянного контроля за уровнем натренированности лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением), отсутствие перерывов в руководстве полетами (управлением воздушным движением), строгое соблюдение методики допуска лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) к руководству полетами (управлением воздушным движением) при перерывах, превышающих установленные сроки, с учетом фактического уровня подготовки.</p>
<p>4. Нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением).</p>	<p>1. Соблюдение порядка взаимодействия военных и гражданских секторов центров органов управления воздушным движением, который определяется инструкциями по взаимодействию должностных лиц дежурных смен военных и гражданских секторов центров органов управления воздушным движением между собой и с другими органами, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства.</p> <p>2. Размещение дежурных смен военного и гражданского секторов центра в общем зале.</p> <p>3. Организация и проведение периодических тренажей (тренировок) по организации взаимодействия должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) при управлении экипажами воздушных судов на различных этапах полета, оказании помощи при возникновении в полете особых (аварийных) ситуаций, полных или частичных отказах средств управления полетами.</p>
<p>5. Нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) вследствие снижения работоспособности.</p>	<p>1. Обязательное ежегодное медицинское освидетельствование должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением), прохождение медицинского осмотра в период предполетной подготовки.</p> <p>2. Анализ плановых таблиц полетов на соответствие нагрузки на должностных лиц группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) уровню</p>

их профессиональной подготовки (интенсивность полетов по часам, количество экипажей воздушных судов, находящихся под управлением одновременно, характер полетных заданий и т.д.).

Приложение 7
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Перечень

основных мероприятий, проводимых для исключения влияния

(локализации) опасных факторов при организации и проведении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
1. Опасные факторы, действующие в авиационной системе при выполнении учений, боевых стрельб	
<p>1) постановка авиационным частям задач, по сложности и объему превышающих их возможности ;</p> <p>2) невыдерживание параметров полета при построении и выполнении маневров, при прицеливании и в момент стрельбы, при выполнении маневра безопасности после применения авиационных средств поражения, являющееся причиной попадания воздушных судов в зону разлета осколков и его поражения, столкновения с земной (водной) поверхностью, выхода на закритические углы атаки и срыва в штопор (сваливания);</p> <p>3) невыдерживание параметров полетного (боевого) порядка в группе, способствующее поражению осколками ведомых воздушных судов или поражению авиационными средствами поражения впереди летящего воздушного судна (ведущего);</p> <p>4) определение мер безопасности без учета фактического уровня профессиональной подготовки летного состава и персонала группы руководства полетами, особенностей применяемых авиационных средств поражения, фактических метеорологических условий;</p> <p>5) повышенная психо-эмоциональная напряженность всех категорий личного состава, связанная с ответственностью за качество выполнения поставленной задачи, реальным применением авиационных средств поражения</p>	<p>1) разработка документов, регламентирующих выполнение боевых стрельб и учений, своевременное внесение в них дополнений при изменении условий выполнения задания;</p> <p>2) определение параметров боевых порядков, условий выполнения стрельб исходя из фактического уровня натренированности летного состава.</p>

<p>по реальным воздушным (наземным) целям в условиях, приближенных к боевым.</p>	
<p>2. Опасные факторы, действующие в авиационной системе при выполнении демонстрационных полетов</p>	
<p>1) повышенная психо-эмоциональная напряженность летного состава, связанная с наличием зрителей и скоротечным выполнением фигур пилотажа на малых высотах;</p> <p>2) ограниченные возможности экипажа воздушного судна по принятию решения при отказе авиационной техники над населенным пунктом (особенно при отказе силовой установки) на малых высотах;</p> <p>3) неготовность экипажей воздушных судов моментально прекратить демонстрационный полет при незначительных (с их точки зрения) отказах авиационной техники и несоответствии уровня подготовки экипажей метеорологическим условиям;</p> <p>4) ограниченные возможности персонала группы руководства полетами по оказанию помощи экипажам воздушных судов при возникновении особой ситуации в полете из-за их скоротечности;</p> <p>5) выполнение новых фигур высшего пилотажа на предельных режимах полета и за пределами допустимых руководством по летной эксплуатации ограничений.</p>	<p>1) учет всех элементов авиационной системы и фактических условий ее функционирования;</p> <p>2) выработка и строгое выполнение требований, предъявляемых к кандидатам в пилотажные группы из числа экипажей воздушных судов авиационных частей, анализ и практическая проверка фактического состояния их здоровья, уровня теоретических знаний и техники пилотирования;</p> <p>3) выполнение демонстрационных полетов только подготовленными летчиками (экипажами), освоившими в полном объеме специальные программы для экипажей воздушных судов, выполняющих демонстрационные полеты;</p> <p>4) своевременное прекращение (изменение в сторону упрощения) демонстрационного полета при усложнении метеорологических или иных условий выполнения задания.</p>
<p>3. Опасные факторы при выполнении воздушных перевозок</p>	
<p>1) недостаточное информирование экипажей воздушных судов об особенностях организации и обеспечения вылетов, посадок воздушных судов на аэродромах (вертодромах, площадках) гражданской авиации и других организаций;</p> <p>2) постановка экипажам воздушных судов задач, не соответствующих их возможностям, превышающих тактико-технические характеристики воздушных судов по загрузке;</p> <p>3) выполнение воздушных перевозок при длительном отрыве от аэродромов базирования;</p> <p>4) недостатки в подготовке летных экипажей к длительной работе в отрыве от мест постоянного базирования, их неготовность выполнять все виды подготовок воздушных судов к полетам, предусмотренные регламентом технического обслуживания (технической эксплуатации);</p> <p>5) невыполнение членами экипажей воздушных судов требований эксплуатационной документации и функциональных обязанностей;</p>	<p>1) тщательное изучение навигационных особенностей маршрута, мер безопасности на каждом этапе полета;</p> <p>2) подбор экипажей воздушных судов, их натренированность к действиям в особых случаях полета, взаимодействие и соблюдение технологической дисциплины;</p> <p>3) контроль готовности экипажей</p>

<p>6) превышение взлетной массы воздушных судов, в том числе при выполнении перевозок нестандартных грузов;</p> <p>7) превышение установленных норм перевозки пассажиров и неправильное их размещение на борту воздушного судна;</p> <p>8) отсутствие страхования воздушных судов при полетах на международных воздушных линиях;</p> <p>9) неучет летным экипажем метеорологических условий по маршруту полета;</p> <p>10) отсутствие на борту воздушного судна технической аптечки, эксплуатационной документации, запаса масел и специальных жидкостей;</p> <p>11) невыполнение требований по отключению (изоляция) неисправного оборудования при принятии решения о вылете с неисправностями и отказами, предусмотренными специальным перечнем отказов согласно летной и технической документации;</p> <p>12) нарушение требований по швартовке грузов.</p>	<p>к выполнению полетов на перевозку, наличие судовых документов на борту воздушного судна;</p> <p>4) обеспечение соблюдения правил полетов и подготовки к ним с промежуточных аэродромов;</p> <p>5) обеспечение правильной загрузки воздушного судна;</p> <p>6) анализ метеорологических условий по маршруту полета, в пунктах посадки и на запасных аэродромах.</p>
--	---

4. Опасные факторы при выполнении групповых полетов

<p>1) психологическая несовместимость летного состава при формировании экипажей летных групп;</p> <p>2) низкий уровень натренированности летного состава по данному виду подготовки;</p> <p>3) неучет маневренных характеристик воздушных судов;</p> <p>4) несоответствие метеорологических условий выполнению полетного задания.</p>	<p>1) подбор состава летных групп;</p> <p>2) уточнение методических схем полетов по планируемым упражнениям курсов боевой (летной) подготовки;</p> <p>3) изучение с летным составом маневренных характеристик воздушных судов, особенностей маневрирования в составе различных групп и соблюдением мер безопасности;</p> <p>4) проведение тренажей "пеший по-летному" для отработки порядка и последовательности выполнения полетного задания, а также действий ведомого и ведущего для предотвращения столкновений на земле и в воздухе;</p> <p>5) выработка единой методики обучения летного состава, управления и руководства полетами при проведении целевых полетов по подготовке (проверке) инструкторов.</p>
---	--

5. Опасные факторы при выполнении полетов на малых, предельно-малых высотах

<p>1) нарушение правил использования воздушного пространства;</p> <p>2) незнание экипажами воздушных судов рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот и мер безопасности;</p> <p>3) нарушение членами экипажа воздушных судов порядка использования бортовых систем</p>	<p>1) проверка знаний летным составом, персоналом группы руководства полетами и органов управления воздушным движением рельефа местности и искусственных препятствий в районе полетов, а также порядка расчета безопасных высот полетов (не реже двух раз в год);</p> <p>2) уточнение минимальных безопасных высот коридоров (маршрутов) (не реже одного раза в год);</p>
--	---

<p>обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;</p> <p>4) ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;</p> <p>5) нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров.</p>	<p>3) проверка знаний летным составом порядка и особенностей определения и выдерживания высоты (в дни предварительной подготовки к полетам);</p> <p>4) проверка знаний летным составом, персоналом группы руководства полетами мер безопасности (в дни предварительной подготовки к полетам).</p>
<p>6. Опасные факторы, оказывающие влияние на безопасность полетов при выполнении полетов в горной местности</p>	
<p>1) выполнение полетов над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопок с нарушением правил полетов;</p> <p>2) неправильное использование барометрических высотомеров при посадках на горных аэродромах;</p> <p>3) неучет особенностей выполнения взлета и посадки на горном аэродроме и неправильный расчет максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна;</p> <p>4) выполнение снижения при заходе на посадку при отсутствии радиолокационного контроля (неустойчивом радиолокационном контроле) ниже минимально безопасного эшелона (высоты) до пролета приводной радиостанции аэродрома.</p>	<p>1) проведение специальных занятия по материалам анализа авиационных происшествий и авиационных инцидентов (не реже одного раза в год);</p> <p>2) проведение семинаров с летным составом, персоналом группы руководства полетами по особенностям навигации, боевого применения, эксплуатации авиационной техники и организации воздушного движения (не реже двух раз в год);</p> <p>3) проверка знаний летным составом, персоналом группы руководства полетами особенностей построения схем снижения и захода на посадку на горном аэродроме (в дни предварительной подготовки к полетам);</p> <p>4) проведение тренажей с летным составом и персоналом группы руководства полетами по методике использования барометрических высотомеров при выполнении взлета и посадки на горном аэродроме (в дни предварительной подготовки к полетам);</p> <p>5) проверка знаний летным составом, персоналом группы руководства полетами мер безопасности (в дни предварительной подготовки к полетам);</p> <p>6) исключение выполнения полетов на вертолетах над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопок;</p> <p>7) проверка взлетных возможностей вертолета каждый раз при контрольном висении перед взлетом с высокогорной площадки;</p> <p>8) выполнение захода на площадку, расположенную на вершине горы только через склон, освещенный солнцем или находящийся с подветренной стороны, не допуская снижения вертолета ниже уровня площадки до момента выхода на нее;</p> <p>9) использование форсированного режима работы двигателей при выполнении посадки вертолета на площадку высотой более 1700 метров;</p> <p>10) посадка вертолета на площадку с уклонами с заторможенными колесами.</p>
<p>7. Опасные факторы, оказывающие влияние на безопасность полетов при выполнении полетов в ходе несения боевого дежурства</p>	

<p>1) недостаточная натренированность летного состава и офицеров боевого управления, привлекаемых к несению боевого дежурства;</p> <p>2) назначение на боевое дежурство летного состава и офицеров боевого управления без учета ограничений по количеству дежурств;</p> <p>3) вылеты в районы, не обеспеченные поисково-спасательными силами и средствами.</p>	<p>1) привлечение к несению боевого дежурства летного состава и офицеров боевого управления с необходимым уровнем подготовки;</p> <p>2) организация поисково-спасательного обеспечения в районах применения воздушных судов дежурных сил;</p> <p>3) обеспечение соблюдения режима труда и отдыха личного состава заступающего на боевое дежурство;</p> <p>4) оборудование помещений для несения боевого дежурства.</p>
--	--

Приложение 8
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Перечень

основных мероприятий, проводимых для исключения влияния

(локализации) опасных факторов в штурманском обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
<p>1. Столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью и препятствиями на ней</p>	
<p>1) нарушение порядка и правил использования воздушного пространства;</p> <p>2) плохое знание летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности;</p> <p>3) нарушение членами экипажа воздушного судна методики использования бортовых систем обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;</p> <p>4) ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;</p> <p>5) нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров;</p> <p>6) пренебрежение метеорологическим прогнозом на полеты;</p> <p>7) нарушение методики определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;</p>	<p>1) систематический анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за столкновения воздушных судов с рельефом местности;</p> <p>2) регулярные проверки знания летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот полета, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности;</p> <p>3) проведение с летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления семинаров по порядку назначения и выдерживания заданных высот полета;</p> <p>4) проведение комплексных тренажей по порядку использования бортовых систем обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;</p> <p>5) проведение классно-групповых занятий по изучению метеорологических условий полета, способствующих возникновению опасности столкновения воздушных судов с препятствиями на земной (водной) поверхности;</p> <p>6) формирование (совершенствование) навыков выполнения штурманских расчетов при проведении</p>

<p>8) нарушение установленных схем снижения в районе аэродрома при выполнении захода на посадку;</p> <p>9) плохое знание методики использования барометрических приборов при выполнении посадки на высокогорный аэродром;</p> <p>10) нарушение требований нормативных документов при организации подготовки к полетам на малых и предельно-малых высотах;</p> <p>11) нарушение мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности.</p>	<p>учений, частных и комплексных тренировок с лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и расчетами пунктов управления;</p> <p>7) контроль соответствия установленных значений высот полета и схем снижения для захода на посадку, опубликованных в документах аэронавигационной информации, требованиям руководящих документов;</p> <p>8) организация и контроль учета суммарных поправок для барометрических высотомеров;</p> <p>9) контроль соблюдения методики выполнения расчетов безопасных высот полета по маршрутам, в районе аэродрома и аэродромных зонах;</p> <p>10) контроль знания личным составом мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности.</p>
--	---

2. Опасное сближение и столкновение воздушных судов в воздухе

<p>1) нарушение требований нормативных документов, определяющих порядок эшелонирования самолетов в воздухе;</p> <p>2) нарушение установленных нормативными документами параметров взаимного расположения элементов структуры воздушного пространства района аэродрома;</p> <p>3) ошибочные действия дежурных смен органов управления воздушным движением;</p> <p>4) преднамеренное отклонение экипажа воздушного судна от заданных маршрута, режима и профиля полета из-за отказов авиационной техники, изменения условий полета и грубых ошибок в навигации;</p> <p>5) нарушение установленных параметров полета в боевом порядке;</p> <p>6) недостаточная натренированность в выполнении групповых полетов;</p> <p>7) нарушение экипажем воздушного судна мер безопасности при выполнении групповых полетов.</p>	<p>1) периодический анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за опасных сближений и столкновений воздушных судов;</p> <p>2) контроль уровня натренированности летного состава и своевременное восстановление навыков выполнения групповых полетов;</p> <p>3) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления правил эшелонирования;</p> <p>4) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления правил выполнения групповых полетов;</p> <p>5) разработка и внедрение схемы ведения осмотрительности на различных этапах группового полета;</p> <p>6) контроль параметров взаимного расположения элементов структуры воздушного пространства района аэродрома. Своевременное внесение изменений в документы аэронавигационной информации;</p> <p>7) доведение летному составу, персоналу группы руководства полетами, руководителям полетов на полигонах и дежурным сменам пунктов управления мер безопасности при выполнении групповых полетов.</p>
--	---

3. Полная выработка топлива в полете

	<p>1) регулярный анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за полной выработки топлива или посадки воздушных судов с аварийным остатком топлива;</p>
--	--

<p>1) ошибки в выполнении штурманских расчетов при определении возможностей воздушных судов по досягаемости;</p> <p>2) вылет без уточнения инженерно-штурманского расчета по фактическим данным метеорологической обстановки на маршруте полета;</p> <p>3) нарушение экипажем воздушного судна методики контроля расхода топлива в полете;</p> <p>4) ошибки экипажа воздушного судна в определении минимального остатка топлива, необходимого для ухода на запасной аэродром;</p> <p>5) формальный контроль штурманской подготовки экипажа воздушного судна к полету (перелету);</p> <p>6) ошибочные действия летного состава, персонала группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурных смен пунктов управления при перенацеливании экипажей воздушных судов на запасные аэродромы.</p>	<p>2) проведение комплексных тренажей с летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления по расчету (контролю) расхода топлива в полете;</p> <p>3) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления исходных данных и методики определения возможностей воздушных судов по досягаемости и времени дежурства в воздухе;</p> <p>4) уточнение инженерно-штурманского расчета перед вылетом с учетом фактических данных метеообстановки и изменений режима полета;</p> <p>5) выполнение расчета минимальных остатков топлива, потребных для выполнения полета и посадки на запасной аэродром. Наличие значений минимальных остатков топлива на стендах в классах предварительной подготовки к полетам, подготовки перелетающих экипажей;</p> <p>6) организация контроля качества штурманской подготовки экипажей воздушных судов к полету (перелету).</p>
--	---

4. Потеря ориентировки в полете

<p>1) неудовлетворительная организация и управление полетами;</p> <p>2) нарушение экипажами воздушных судов основных правил воздушной навигации;</p> <p>3) нарушение требований руководящих документов по организации и выполнению девиационных работ;</p> <p>4) нарушение правил ведения ориентировки;</p> <p>5) недостаточное навигационное оборудование района полетов;</p> <p>6) нарушение методики комплексного использования бортовых и наземных средств воздушной навигации;</p> <p>7) плохое знание района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования в полете;</p> <p>8) недостаточная подготовка экипажей воздушных судов к полетам в условиях усложнения навигационной обстановки.</p>	<p>1) анализ случаев потери ориентировки и доведение экипажам воздушных судов рекомендаций по их недопущению;</p> <p>2) организация изучения и принятие зачетов по знанию района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования воздушных судов;</p> <p>3) организация тренажей с летным составом по методике использования бортовых и наземных средств воздушной навигации;</p> <p>4) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления порядка действий при потере экипажем воздушного судна ориентировки в полете;</p> <p>5) своевременное выполнение девиационных и радиодевиационных работ в строгом соответствии с требованиями руководящих документов по выполнению девиационных и радиодевиационных работ;</p> <p>6) контроль правильности составления графиков остаточной девиации и их наличие на борту воздушного судна;</p> <p>7) организация навигационного оборудования района полетов;</p> <p>8) разработка мер безопасности, направленных на исключение случаев потери ориентировки</p>
--	--

	и доведение их летному составу, персоналу группы руководства полетами, руководителям полетов на полигонах и дежурным сменам пунктов управления.
5. Попадание воздушного судна в зоны с опасными для полета метеорологическими условиями	
<p>1) несвоевременное информирование экипажей воздушных судов, находящихся в полете, об ухудшении погодных условий и развитии опасных явлений погоды на маршруте полета, полигоне (площадке десантирования) и в районе аэродрома;</p> <p>2) выдача руководителем полетов заведомо неправильных данных о фактическом состоянии погоды на аэродроме посадки (полигоне, площадке десантирования);</p> <p>3) ошибочные действия экипажа воздушного судна при попадании в метеорологические условия, к полетам в которых он не подготовлен;</p> <p>4) пренебрежение требованиями руководящих документов, регламентирующих организацию и проведение полетов и мерами безопасности при обходе опасных явлений погоды.</p>	<p>1) анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за попадания воздушных судов в опасные явления погоды;</p> <p>2) изучение причин попадания воздушных судов в опасные явления погоды и действий экипажа воздушного судна в этих случаях;</p> <p>3) обучение летного состава применению бортовых РЛС для обнаружения мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и построения маневра с целью их обхода;</p> <p>4) проведение тренажей по отработке летным составом действий при попадании в метеоусловия, к полетам в которых он не подготовлен;</p> <p>5) глубокое изучение требований руководящих документов, регламентирующих организацию и проведение полетов и мер безопасности при обходе опасных явлений погоды.</p>
6. Авиационные происшествия и авиационные инциденты при выполнении боевого применения	
<p>1) нарушение требований руководящих документов по организации и проведении руководства полетами на полигоне (площадке десантирования);</p> <p>2) недостатки в оборудовании полигона (площадки десантирования) средствами наблюдения за воздушной обстановкой;</p> <p>3) выдерживание заданного режима полета и места в боевом порядке с грубыми ошибками;</p> <p>4) нарушение безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения (десантирования);</p> <p>5) незнание летным составом ориентиров в районе полигона (площадки десантирования) и мишенной обстановки;</p> <p>6) слабые навыки работы с органами управления прицельно-навигационного оборудования и вооружения воздушных судов;</p> <p>7) нарушение мер безопасности при выполнении боевого применения;</p>	<p>1) анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов, имевших место при выполнении боевого применения;</p> <p>2) контроль знания летным составом характерных ошибок и случаев нарушения мер безопасности при выполнении боевого применения;</p> <p>3) проведение с руководителями полетов на полигоне (площадке десантирования) занятий по методике и особенностям руководства, контролю, оказанию помощи экипажам воздушных судов при выполнении боевого применения;</p> <p>4) организация тренажей с летным составом по порядку работы с органами управления вооружением, прицельно-навигационного оборудования и распределению внимания на боевом пути;</p> <p>5) доведение личному составу мер безопасности при выполнении боевого применения в период предварительной и предполетной подготовки;</p> <p>6) контроль знания летным составом безопасных условий применения авиационных средств поражения;</p>

8) незнание летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения.	7) контроль знания летным составом мишенной обстановки, способов отыскания и выхода на заданные мишени, порядка маневрирования в районе полигона и ведения радиосвязи; 8) контроль выполнения требований руководящих документов по оборудованию полигона элементами мишенного поля и средствами объективного контроля.
--	---

Приложение 9
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 9 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в инженерно-авиационном обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
1. Несоответствие организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы подразделений, авиационных частей и частей обеспечения объема и сложности решаемых задач.	1. Совершенствование организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы в соответствии с решаемыми задачами. 2. Укомплектование подразделений инженерно-авиационной службы личным составом.
2. Неудовлетворительное обеспечение запасными частями, агрегатами, блоками приводящее к значительному возрастанию количества монтажно-демонтажных работ в связи с необходимостью использования для восстановления исправности авиационной техники агрегатов, снятых с других воздушных судов.	1. Своевременное проведение анализа отказов и неисправностей авиационной техники с целью определения потребного количества и истребование от довольствующих органов запасных частей и агрегатов. 2. Планирование расхода ресурсов авиационной техники и отхода воздушных судов на ремонт в соответствии с решаемыми задачами. 3. Создание запасов авиационного имущества.
3. Недостаточный уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава и летного состава (при выполнении работ по подготовке авиационной техники к полетам).	1. Постоянное совершенствование системы контроля, полноты и качества выполнения работ на авиационной технике. 2. Изучение конструкции и правил эксплуатации авиационной техники, наиболее опасных и часто повторяющихся конструктивных и производственных недостатков и методов предотвращения отказов авиационной техники. 3. Изучение эргономических недостатков эксплуатируемой авиационной техники и реализация мер по устранению их влияния на качество работ. 4. Оперативное и объективное информирование авиационных специалистов об опасных факторах, выявленных в других авиационных частях, а также

	<p>недостатках в организации ее эксплуатации, выработка и реализация эффективных мероприятий по их устранению.</p>
<p>4. Отсутствие у инженерно-технического состава и летного состава практических навыков в выполнении видов подготовок к полетам и регламентных работ в случаях уменьшения количества полетов воздушных судов.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обеспечение соответствия объема и сложности выполняемых на авиационной технике работ имеющимся силам, средствам, а также уровню профессиональной подготовки инженерно-технического (летного) состава. 2. Проведение комплексных тренажей по видам подготовок для поддержания устойчивых навыков в выполнении работ по подготовке авиационной техники к полетам. 3. Проведение показательных контрольных занятий с инженерно-техническим (летным) составом по изучению авиационной техники, комплексных тренажей с практическим выполнением видов подготовок с проверкой знаний и практических навыков. 4. Проведение показательных контрольных занятий с инженерно-техническим составом по поиску и устранению неисправностей, выполнению регламентных работ и войскового ремонта с проверкой знаний и практических навыков.
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Анализ причин допускаемых ошибок с последующей отработкой и реализацией мероприятий по их предотвращению. 2. Допуск к обслуживанию авиационной техники исправных средств наземного обслуживания общего применения. 3. Использование предусмотренных технической документацией, исправных и поверенных контрольно-проверочной аппаратуры, сервисного оборудования и инструмента при эксплуатации авиационной техники. 4. Выполнение работ исправным клейменным инструментом. 5. Применение кондиционных расходных и горюче-смазочных материалов, предусмотренных требованиями технической документации. 6. Использование средств объективного контроля для оценки полноты и качества подготовки авиационной техники к полетам с документированием и анализом результатов. 7. Организация эксплуатации авиационной техники с учетом особенностей климатических и сезонных условий. 8. Исключение случаев попадания посторонних предметов (заглушек, льда, инструмента, предметов с поверхности площадок для опробования авиадвигателей, предметов одежды и т.п.) в газоздушный тракт авиационных двигателей по вине личного состава.

<p>5. Нарушения технологии выполнения работ на авиационной технике.</p>	<p>9. Недопущение фактов некачественной очистки воздушных судов от снега, льда, песка, насекомых и других неблагоприятных воздействий внешней среды.</p> <p>10. Исключение неправильных результатов регулировок при проведении регулировочных работ .</p> <p>11. Предотвращение незакрытия (некачественного закрытия) фонарей, дверей, крышек, люков, капотов , пробок, приводящего к их срыву в полете с последующей разгерметизацией, повреждением обшивки, попаданием в двигатели, утечкой топлива, масел и других жидкостей (газов).</p> <p>12. Недопущение повреждения накидных гаек трубопроводов различных систем воздушных судов, неправильной затяжки крепежных элементов и хомутов агрегатов и трубопроводов систем воздушных судов.</p> <p>13. Исключение случаев неправильной контровки или ее отсутствия при выполнении работ по обслуживанию, замене агрегатов, доработок в системе управления, винтовых механизмах.</p> <p>14. Соблюдение требований технической документации при проверке и промывке фильтроэлементов.</p> <p>15. Исключение случаев передачи неоконченных работ одним исполнителем другому, что может привести к невыполнению полного объема работ и появлению отказа.</p>
<p>6. Отсутствие надлежащего пооперационного контроля выполнения работ на авиационной технике.</p>	<p>1. Разработка перечней контрольных операций и карт пооперационного контроля для всех видов работ на авиационной технике.</p> <p>2. Исполнение требований указаний по осуществлению пооперационного контроля при выполнении работ на авиационной технике;</p> <p>3. Обновление технической документации в соответствии с изменениями и дополнениями, вводимыми в действие главным инженером авиации .</p>
<p>7. Невыполнение бюллетеней промышленности, направленных на повышение надежности авиационной техники.</p>	<p>1. Обеспечение инженерно-авиационной службы актуальной технической документацией.</p> <p>2. Обучение специалистов инженерно-авиационной службы порядку выполнения работ по бюллетеням.</p> <p>3. Обеспечение подразделений инженерно-авиационного обеспечения имуществом, необходимым для выполнения работ по бюллетеням .</p> <p>4. Вызов представителей промышленности для выполнения работ по бюллетеням, которые не могут быть выполнены силами эксплуатанта.</p>

Сноска. Приложение 10 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
	<ol style="list-style-type: none">1. Проведение технического осмотра аэродрома комиссией старшего авиационного начальника аэродрома (не менее 2 раз в год). Результатом работы комиссии является акт и план устранения выявленных недостатков.2. Контроль строительства на приаэродромной территории объектов и сооружений, представляющих угрозу безопасности полетов, в ходе проведения технического осмотра аэродрома.3. Планирование полетов с учетом выделения времени, необходимого части (подразделению) обеспечения на ремонт и подготовку покрытия аэродрома:<ol style="list-style-type: none">1) не менее 3 суток подряд каждый месяц;2) не менее 3 часов при подготовке к плановым полетам;3) не менее 1 часа при подготовке к полетам между сменами.4. Проверка надежности закрытия колодцев дренажно-водосточной системы в пределах взлетно-посадочной полосы, концевых и боковых полос безопасности при приеме аэродрома к полетам руководителем полетов совместно с командиром подразделения обеспечения.5. Сдача аэродрома руководителю полетов по журналу учета состояния готовности аэродрома к полетам с указанием прочности и ровности грунта (снежного покрытия) по окончании проверки аэродрома.6. Осмотр искусственной взлетно-посадочной полосы в ходе полетов не менее 1 раза в летную смену.7. Ограждение аэродрома по периметру колючей проволокой в два ряда.8. Соответствие геометрических размеров элементов летной полосы формуляру и генплану аэродрома после выполнения капитального ремонта и реконструкции аэродрома.9. Немедленное устранение дефектов:

1. Нарушения в содержании и подготовке аэродрома к полетам.

- 1) наличие на поверхности искусственных покрытий посторонних предметов, гололеда;
 - 2) острые концы оголенной арматуры, сколы плит с острыми краями и сколы глубиной более 30 миллиметров (далее – мм.);
 - 3) взаимные уступы плит на взлетно-посадочной полосе и магистральной рулежной дорожке, превышающие соответственно 25 и 30 мм;
 - 4) валики из резинобитума, лежащего над швами, высотой более 30 мм;
 - 5) колеи, волны и сдвиги у асфальтобетонных покрытий на взлетно-посадочной полосе глубиной более 30 мм и на рулежных дорожках более 50 мм.
10. Контроль ровности поверхности с помощью нивелирной съемки весной и после ремонта грунтовой части летного поля (грунтовой взлетно-посадочной полосы, полос безопасности).
11. Контроль неровности на грунтовой части летной полосы при укладке 3-х метровой рейки для транспортных самолетов не более 15 сантиметров, для воздушных судов других типов – не более 10 сантиметров (требования к ровности снежных покрытий аналогичны).
12. Наличие площадки аварийного торможения длиной не менее 200 метров (270 метров – в зависимости от типа воздушного судна), шириной – не менее 100 метров.
13. Соответствие высоты препятствий в полосах воздушных подходов предельно допустимым уклонам на участках от торца взлетно-посадочной полосы: 400 метров – 0,005; 1450 метров – 0,013; 9000 метров – 0,02.
14. Наличие на торцах взлетно-посадочной полосы 20-ти метровых переходных участков с менее жестким покрытием, по бокам искусственных покрытий – отмоксти не менее 0,5 метра.
15. Отсутствие брустверов снега в границах летной полосы. Выкладка снега должна выполняться с уклоном не более 1:15.
16. Отработка план мероприятий в органах управления государственной авиации и авиационных частях для предупреждения преждевременного съема авиационных двигателей, ежегодно.

1. Соблюдение технологии закрытой перекачки авиационного топлива (начиная от слива его из железнодорожных цистерн и до заправки в баки воздушных судов) на аэродромном складе горючего и смазочных материалов.
2. Наличие в расходных резервуарах приемного, сливного и зачистного трубопроводов, сливных кранов и воздушных фильтров.

<p>2. Недостатки в организации приема, хранения и контроля качества авиационного топлива.</p>	<p>3. Соответствие схемы фильтрации топлива установленным требованиям и обеспечение двойного фильтрования горючего с номинальной тонкостью не более 5 – 7 микрометра.</p> <p>4. Соответствие укомплектованности лаборатории и контрольного пункта склада горючего и смазочных материалов оборудованием и материалами контроля требованиям руководящих документов.</p> <p>5. Строгое соблюдение положений технологической карты выполнения основных работ, обеспечивающих заправку воздушных судов качественным горючим.</p> <p>6. Применение авиационных масел (жидкостей) только после отстаивания, фильтрования и проверки чистоты. Контрольный анализ масла (жидкости) проводить при каждом заполнении расходной емкости.</p> <p>7. Испытания топливных трубопроводов с установленным на них оборудованием на прочность и герметичность (заглубленные – 1 раз в год, незаглубленные – 1 раз в два года), с составлением акта.</p>
<p>3. Недостатки (упущения) в работе зарядных аккумуляторных станций.</p>	<p>1. Наличие в помещениях зарядных аккумуляторных станций соответствующего количества комнат с принудительной вентиляцией (раздельно для кислотного и щелочного цехов), центральным отоплением и водопроводом.</p> <p>2. Соответствие требованиям руководящих документов укомплектованности зарядных аккумуляторных станций контрольно-измерительной аппаратурой, инструментом, установками, посудой и другим имуществом.</p> <p>3. Выполнение регламентных работ на аккумуляторных батареях в сроки, предусмотренные планом-графиком, который разрабатывается в авиационной части и согласовывается с частью (подразделением) обеспечения.</p>
<p>4. Недостатки в организации эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов.</p>	<p>1. Планирование и выполнение регламентных работ через каждые 50 ± 10 и $200 (+40, - 30)$ часов наработки основной силовой установки (системы, агрегата) при эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов. Регламентные работы совмещать с проведением номерных технических обслуживаний базового шасси.</p> <p>2. Недопущение использования автомобильной и специальной автомобильной техники, не прошедшей положенное техническое обслуживание и регламентные работы, а также имеющей другие недостатки, перечень которых объявлен в руководящих документах.</p>

<p>5. Нарушения в организации движения автотранспорта, средств наземного обеспечения полетов и пешеходов на аэродроме.</p>	<p>1. Движение машин на аэродроме по установленным маршрутам и направлениям, имеющим маркировку (разметку), в соответствии со схемой маршрутов движения личного состава и автомобильной техники по летному полю аэродрома .</p> <p>2. Соблюдение водителями машин следующих правил:</p> <p>1) получив разрешение для выезда на взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку, и не доезжая 50 метров до взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, останавливается и убеждается в отсутствии воздушных судов и только после этого продолжать движение;</p> <p>2) при движении по рулежной дорожке водитель не менее чем за 100 метров до встречного рулящего воздушного судна освобождает рулежную дорожку для обеспечения безопасности его движения, съезжает в сторону и останавливается.</p> <p>3. Выполнение водителями машин, прибывших к воздушному судну для его обслуживания, всех команд и распоряжений техника воздушного судна. Подъезд машины к воздушному судну ближе 10 метров без разрешения техника воздушного судна не допускается.</p> <p>4. Подчинение водителя лицу, руководящему буксировкой при буксировке воздушного судна. Буксировка производится плавно (без рывков, крутых поворотов) со скоростью не более 20 км/ч для исключения поломки воздушного судна. При буксировке в ночное время и при плохой видимости на воздушном судне включаются аэронавигационные огни, а на тягаче – ближний свет фар.</p>
<p>6. Нарушения (упущения) в электроснабжении аэродрома и объектов управления воздушным движением.</p>	<p>1. Электроснабжение аэродромов не менее чем от двух независимых взаимно резервирующихся источников питания электроэнергией.</p> <p>2. Электроснабжение объектов управления воздушным движением, радионавигации, посадки и связи от щитов гарантированного питания электроэнергией.</p> <p>3. Запрет подключения отопительных приборов, а также любых других объектов аэродрома к щитку гарантированного питания объектов управления воздушным движением, радионавигации, посадки и связи.</p>
<p>7. Размещение и строительство на приаэродромной территории объектов, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов.</p>	<p>1. Осуществление контроля за деятельностью учреждений, предприятий и организаций по размещению на приаэродромной территории объектов, представляющей угрозу безопасности полетов воздушных судов.</p>

Сноска. Приложение 11 в редакции приказа Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в радиотехническом обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
1. Ошибки операторов радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов в выдаче данных экипажам воздушных судов и группе руководства полетами.	1. Анализ уровня профессиональной подготовки личного состава, способностей выполнять функциональные обязанности. 2. Организация эффективного, с применением тренажей, процесса обучения расчетов радиолокационных станций и пеленгаторов действиям по правильной выдаче информации экипажам воздушных судов и лицам группы руководства полетами, обращая внимание на действия в нестандартной обстановке. 3. Обеспечение регулярных (не реже двух раз в год) проверок знаний и навыков операторов в определении координат воздушных судов, считывания значений высоты, пеленга и т.д. 4. Подбор на должности операторов подготовленных в профессиональном отношении и психологически устойчивых военнослужащих, обладающих хорошей дикцией и реакцией.
2. Прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течении трех и более оборотов антенны подряд. Прекращение выдачи радиолокационной информации на конечном этапе наведения.	1. Организация технического обслуживания радиолокационных станций, анализ и предупреждение наиболее часто повторяющихся отказов многофункциональных систем радиолокационных станций. 2. Комплексное применение имеющихся средств радиолокации, создание резерва радиолокационных станций для обеспечения непрерывной выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией. 3. Проведение систематических тренировок расчетов радиолокационных станций по оперативному использованию имеющихся резервов в выдаче радиолокационной информации.
3. Пропуск сигнала "Бедствие" или задержка с его выдачей более двух минут операторами радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов	1. Проведение тренировок операторов в действиях по получению сигналов "Бедствие", их своевременной выдаче группе руководства полетами. 2. Периодический контроль работоспособности аппаратуры получения сигналов, в том числе в ходе предполетного облета средств связи и

	радиотехнического обеспечения и в процессе обеспечения полетов.
4. Использование для обеспечения полетов, не облетанных средств связи и радиотехнического обеспечения.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Исключение случаев выделения для обеспечения полетов необлетанных средств связи и радиотехнического обеспечения; 2. Выполнение методики предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.
5. Неграмотные действия личного состава по включению средств связи и радиотехнического обеспечения, приводящие к прекращению передачи информации (или к ее искажению) летным экипажам воздушных судов и лицам группы руководства полетами.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Организация обучения личного состава основным принципам работы средств связи и радиотехнического обеспечения, их устройства и технических возможностей, постоянного контроля этих знаний. 2. Достижение высокого уровня натренированности личного состава в действиях по переключению средств связи и радиотехнического обеспечения на резервные комплекты приемопередающих устройств. 3. Воспитание у личного состава дежурных смен высокой ответственности, исполнительности и дисциплинированности, понимания своего служебного долга и важности четкого выполнения функциональных обязанностей на рабочем месте.
6. Отказы в системе электропитания средств связи и радиотехнического обеспечения, несвоевременное включение автономных источников.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Регулярное проведение проверки работоспособности основных и резервных источников электропитания. 2. Использование автономных автоматизированных источников электропитания. 3. Проведение тренажей с личным составом дежурных смен по переключению потребителей с внешнего источника электропитания на автономный , постоянный контроль уровня натренированности личного состава.
9. Отказы средств связи и радиотехнического обеспечения во время полетов.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Объективный контроль состояния средств связи и радиотехнического обеспечения, соблюдение заданных условий и сроков ее эксплуатации; 2. Своевременное проведение всех видов ремонтных и регламентных работ на средствах связи и радиотехнического обеспечения; 3. Установление перечня и объема работ по подготовке средств связи и радиотехнического обеспечения к обеспечению полетов. 4. Регулярные проверки готовности личного состава , основных и резервных средств связи и радиотехнического обеспечения к обеспечению полетов.

Приложение 12
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Перечень

основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
<p>1. Ошибки в прогнозах погоды и несвоевременное информирование персонала группы руководства полетами и летного состава об опасных явлениях погоды.</p>	<p>1. Проведение занятий по авиационной метеорологии с руководящим и летным составом авиационных частей, а также с расчетами пунктов управления и органов управления воздушным движением с целью повышения уровня специальной подготовки личного состава метеорологических подразделений.</p> <p>2. Разработка и внедрение в практику работы метеорологических подразделений наиболее надежных и совершенных методов прогнозирования метеорологической обстановки, форм и способов метеорологического и орнитологического обеспечения.</p> <p>3. Доклады дежурного синоптика руководителю полетов данных о фактической погоде и орнитологической обстановке на своем, запасных аэродромах и по району полетов в период полетов ежечасно, а при полетах по правилам полетов по приборам, при установленном минимуме погоды и при неустойчивой, резко меняющейся метеорологической обстановке – через каждые 30 минут. По указанию руководителя полетов доклады могут производиться и чаще.</p> <p>4. Определение дежурным синоптиком критических значений метеорологических элементов и предельных расстояний до опасных явлений погоды, при которых ограничиваются или прекращаются полеты (возвращаются экипажи с маршрута).</p> <p>5. Оценка руководителем полетов прогноза погоды на полеты и качества метеорологического и орнитологического обеспечения полетов после окончания полетов. Качество обеспечения оценивается "отлично", "хорошо", "удовлетворительно" и "неудовлетворительно".</p> <p>6. Вручение штормовых предупреждений под роспись не ранее, чем за 1 час, но не позднее, чем за 30 минут до начала возникновения опасного явления погоды: в период полетов – руководителю полетов; при отсутствии полетов – оперативному дежурному командного пункта, дежурному по приему</p>

	<p>и выпуску самолетов (дежурному авиадиспетчеру). Кроме того, штормовые предупреждения докладываются командиру и другим должностным лицам согласно инструкции авиационной части по штормовому предупреждению.</p>
<p>2. Пренебрежение метеорологическими условиями со стороны руководящего летного состава и персонала группы руководства полетами, выпуск полет экипажей воздушных судов в метеоусловиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполнения полетных заданий.</p>	<p>1. Контроль начальниками смен метеорологических подразделений органов управления государственной авиации соответствия фактической и ожидаемой метеорологической обстановки на аэродромах (маршрутах) характеру выполняемых в авиационных частях полетов.</p> <p>2. Немедленный доклад дежурного синоптика оперативным дежурным командных пунктов и выдача рекомендаций о прекращении полетов при несоответствии метеоусловий.</p> <p>3. Принятие мер командиром авиационной части (руководителем полетов) при сложных, резко меняющихся (неустойчивых) метеоусловиях:</p> <p>1) прекращение полетных заданий, заслушивание дежурного синоптика, если позволяют метеоусловия, проведение доразведки погоды и после новой оценки метеорологической обстановки принятие решения на дальнейшее продолжение полетов.</p> <p>2) при получении штормового предупреждения заслушивание доклада дежурного синоптика об ожидаемом изменении метеорологической обстановки, оценка ожидаемого изменения и прекращение полетов за 30 мин до начала ожидаемого опасного явления погоды.</p> <p>3) при внезапном ухудшении погоды в районе аэродрома организация посадки самолетов на своем аэродроме. Если метеоусловия не соответствуют уровню подготовки летающих экипажей воздушных судов, направить их на запасной аэродром.</p>
<p>3. Неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведок погоды, необъективная информация о погоде от летных экипажей воздушных судов.</p>	<p>1. Проведение радиолокационной разведки погоды по указанию руководителя полетов за 1 ч до начала воздушной разведки погоды и за 20-25 мин перед вылетом самолета – разведчика, за 30 мин до начала полетов, во время полетов в ПМУ через каждые 2 часа, в СМУ – через каждый час, УМП – через каждые 30 минут (при необходимости – чаще).</p> <p>2. Проведение воздушной разведки погоды непосредственно перед летной сменой до начала предполетных указаний.</p> <p>3. Проведение доразведки погоды в ходе полетов. При полетах по правилам визуальных полетов – не реже чем через 2 ч, по правилам полетов по приборам – ежечасно, а при установленном</p>

	минимуме погоды – через 30 минут (при необходимости – чаще).
4. Несоответствие технического оснащения в метеорологическом отношении аэродрома установленному минимуму погоды.	1. Определение состава метеорологического оборудования аэродромов, обеспечивающих взлет и посадку при различных значениях минимума погоды руководящими документами, регламентирующими метеорологическое обеспечение полетов.

Приложение 13
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Перечень

основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в медицинском обеспечении полетов

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
1. Опасные факторы в организации медицинского обеспечения	
<p>1) вылет членов экипажа воздушного судна без медицинского осмотра, в болезненном состоянии после прохождения медицинского контроля, с истекшим сроком заключения врачебно-летной комиссии;</p> <p>2) нерациональная организация или несоблюдение предполетного режима труда, отдыха и питания;</p> <p>3) снижение работоспособности летного состава вследствие нерационального нормирования летной нагрузки;</p> <p>4) нарушения состояния здоровья, резкое снижение работоспособности летчика (члена экипажа), возникшие в полете или не выявленное во время предполетного медицинского осмотра.</p>	<p>1) отбор лиц по состоянию здоровья, годных к летному обучению и переучиванию на новые типы воздушных судов;</p> <p>2) своевременное проведение врачебно-летной экспертизы;</p> <p>3) динамическое врачебное наблюдение за состоянием здоровья летного состава в межкомиссионный период (обследование, лечение, предоставление профилактического отдыха или временное отстранение от полетов);</p> <p>4) медицинский контроль за состоянием здоровья летного состава и персонала группы руководства полетами в период подготовки и проведения полетов;</p> <p>5) контроль за соблюдением предполетного режима труда, отдыха и питания;</p> <p>6) разработка и представление командованию предложений по устранению недостатков в организации, обеспечении полетов и предполетного режима труда, отдыха и питания, по нормированию летной нагрузки, психологического климата в подразделениях (экипажах);</p> <p>7) участие совместно с другими специалистами в определении эргономических недостатков систем индикации, сигнализации, управления, жизнеобеспечения и спасения, оказывающих отрицательное влияние на взаимодействие человека с техникой и приводящих</p>

	к возникновению особых ситуаций в полете; 8) подготовка летного состава по вопросам авиационной медицины, оказания первой медицинской помощи, а также по самоконтролю и взаимоконтролю за состоянием здоровья во время полетов.
2. Опасные факторы в морально-психологическом обеспечении	
1) психологическая несовместимость членов экипажа воздушного судна; 2) психотравмирующее воздействие бытовых и профессиональных факторов	1) отбор лиц по индивидуальным психологическим особенностям; 2) обеспечение летного состава служебным жильем; 3) проведение санитарно-просветительной работы с женами летного состава, направленной на выработку сознательного отношения к соблюдению предполетного
(семейно-бытовые, служебные).	режима летным составом; 4) создание благоприятного морально-психологического климата в рабочем коллективе.
3. Опасные факторы, связанные с нарушениями здорового образа жизни	
1) употребление членами экипажа воздушного судна алкогольных напитков, наркотических и психотропных веществ; 2) невыполнение летным составом занятий по физической подготовке; 3) несоблюдение режима питания.	1) пропаганда здорового образа жизни; 2) регулярные занятия личного состава спортом; 3) организация контроля за режимом питания.
4. Опасные факторы, связанные с воздействием неблагоприятных условий полета и неправильной эксплуатацией защитного снаряжения	
1) воздействие на организм неблагоприятных гигиенических условий в кабине воздушного судна (перегрузки, укачивание, гипоксия, снижение барометрического давления и взрывная декомпрессия, попадание в воздух кабины посторонних примесей, неоптимальный температурный режим); 2) выполнение полета экипажем воздушного судна без защитного снаряжения, предусмотренного полетным заданием; 3) неправильная эксплуатация или неисправность защитного снаряжения и кислородно-дыхательной аппаратуры.	1) обучение летного состава навыкам использования защитных приемов и выполнением упражнений, повышающих устойчивость к неблагоприятному воздействию факторов полета; 2) участие в проведении психофизиологической подготовки и специальных тренировок летного состава к действиям в особых случаях в полете; 3) обучение летного состава дыханию под избыточным давлением, проведение барокамерных подъемов, тренировки при создании избыточного давления в противоперегрузочном костюме; 4) подбор и подгонка защитного снаряжения летного состава.
5. Опасные факторы из-за использования некондиционного кислорода	
1) заправка кислородной системы воздушного судна некондиционным кислородом.	1) проверка гигиенического состояния средств заправки воздушных судов медицинским кислородом, органолептического качества кислорода и соответствие его паспортных данных ГОСТам.
6. Опасные факторы, связанные с недостатками материального обеспечения	
1) отсутствие санитарного транспорта на аэродроме во время полетов;	1) обеспечение авиационных частей санитарным транспортом;

2) недостаточное обеспечение необходимым медицинским имуществом.	2) своевременное истребование медицинского имущества от довольствующих органов.
--	---

Приложение 14
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 14 исключено приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Приложение 15
к Инструкции по
предотвращению авиационных
происшествий в
государственной авиации

Сноска. Приложение 15 исключено приказом Министра обороны РК от 06.08.2020 № 371 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).