

О внесении изменений и дополнений в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 744 "Об утверждении Правил производства полетов государственной авиации Республики Казахстан"

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 2 июля 2021 года № 429. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 9 июля 2021 года № 23430.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 744 "Об утверждении Правил производства полетов государственной авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 16210) следующие изменения и дополнения:

в Правилах производства полетов государственной авиации Республики Казахстан, утвержденных указанным приказом:

пункты 2, 3 и 4 изложить в следующей редакции:

"2. Основные определения, используемые в настоящих Правилах:

1) авиационная часть, (далее – часть) – республиканское государственное учреждение, Авиационное управление Авиационной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан осуществляющее производство полетов воздушных судов (далее – ВС) истребительной, бомбардировочной, штурмовой, транспортной, армейской и учебной государственной авиации Республики Казахстан, их эксплуатацию, ремонт и хранение, авиационные комендатуры, склады авиационного имущества, структурные подразделения Министерства обороны Республики Казахстан (далее – МО РК), Службы государственной охраны Республики Казахстан (далее – СГО РК), Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее – МВД РК) и Комитета национальной безопасности Республики Казахстан (далее – КНБ РК), в которые входят подразделения эксплуатирующие беспилотные летательные аппараты, а также учебные центры по подготовке авиационного персонала, учебные центры боевой подготовки и боевого применения беспилотных летательных аппаратов;

2) руководящий летный состав авиационной части – летный состав, занимающий должности от командира авиационной эскадрильи, начальника авиационного отдела (далее - командира авиационной эскадрильи) и выше (в отдельной авиационной эскадрилье от командира звена (отряда), летчика группы (далее - командира звена (отряда)) и выше);

3) авиационные наземные специалисты по обслуживанию авиационной техники – авиационный персонал, имеющий специальную подготовку, осуществляющий

деятельность по наземному обеспечению полетов воздушных судов, авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, эксплуатации наземных технических средств управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением;

4) специальные воздушные суда – ВС, предназначенные для выполнения задач, с использованием установленного на них специального оборудования;

5) площадка целевого назначения – специально подготовленная и обозначенная площадка, обеспечивающая отработку отдельных упражнений по видам летной подготовки;

6) специальное задание – полет на выполнение заданий, не предусмотренных Курсами (программами) боевой, летной, учебно-летной, специальной подготовки утверждаемые руководителями органов управления государственной авиации (далее – Курсы);

7) полет по приборам – полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение ВС и его местонахождение определяется экипажем полностью или частично по пилотажно-навигационным приборам;

8) командир ВС – пилот (летчик), являющийся старшим в экипаже и отвечающий за выполнение и безопасность полета ВС (далее – КВС);

9) маршрут полета ВС – проекция заданной (установленной) траектории полета ВС на земную (водную) поверхность, определенная основными поворотными пунктами;

10) старший авиационный начальник аэродрома – должностное лицо из числа командиров авиационных частей государственной авиации, начальников предприятий и организаций гражданской авиации, базирующихся на данном аэродроме, назначенное органом управления государственной авиации (уполномоченным органом в сфере гражданской авиации) и организующее боевую подготовку (производственную деятельность) на аэродроме;

11) метеоспециалист – авиационный наземный специалист имеющий специальную подготовку и занимающий должность, связанную с обеспечением полетов воздушных судов, эксплуатацией, обслуживанием и проведением регламентных работ на технических средствах метеорологического подразделения;

12) центры управления воздушным движением (далее – центры УВД) - оперативные органы управления воздушным движением Вооруженных Сил Республики Казахстан, предназначенные для планирования и координирования использования воздушного пространства Республики Казахстан, контроля над соблюдением порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан, обеспечения безопасности полетов и регулярности воздушного движения в пределах, установленных для них районов ответственности в соответствии с Инструкцией по управлению воздушным движением утверждаемой уполномоченным органом в сфере

государственной авиации в соответствии с подпунктом 29) статьи 15 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации" (далее – Закон);

13) маршрут обслуживания воздушного движения – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения (далее - ОВД);

14) аэродромный круг полетов – установленный маршрут в районе аэродрома, по которому (или части которого) выполняется набор высоты после взлета, снижение для захода на посадку, ожидание посадки, выполнение полета над аэродромом (посадочной площадкой);

15) внеаэродромный полет – полет ВС, выполняемый вне границ воздушного пространства района аэродрома, с передачей управления другому органу управления воздушным движением с посадкой на аэродроме взлета;

16) аэродромный полет – полет ВС, выполняемый в границах воздушного пространства района аэродрома взлета;

17) контролируемое воздушное пространство – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается управление воздушным движением (диспетчерское обслуживание);

18) неконтролируемое воздушное пространство – воздушное пространство, в пределах которого в соответствии с классификацией воздушного пространства обеспечивается только полетно-информационное обслуживание воздушного движения или управление воздушным движением отсутствует;

19) посадочная площадка необозначенная – участок земной, водной или иной поверхности, подобранный экипажем ВС в полете, пригодный для взлета и посадки ВС ;

20) посадочная площадка обозначенная – участок земной, водной или иной поверхности, заранее подобранный и пригодный для взлета и посадки ВС, имеющий свои координаты, маркировку, при необходимости оснащенный средствами управления и обеспечения полетов;

21) эшелонирование боковое – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

22) аэродромы совместного базирования – аэродромы гражданской и государственной авиации, на которых базируются ВС, относящиеся к государственной, гражданской и экспериментальной авиации;

23) векторение (радиолокационное наведение) – обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

24) особый случай – ситуация, возникающая в результате отказа авиационной техники или попадания ВС в условия, требующие от экипажа выполнения нестандартных действий для обеспечения безопасности ВС, пассажиров и экипажа;

25) местность равнинная – местность с относительными превышениями рельефа до 200 м в радиусе 25 км;

26) подлет – перемещение вертолета над площадью маневрирования аэродрома (посадочной площадки) в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли и на скоростях, принятых для руления;

27) боевое воздушное судно – ВС, предназначенное для выполнения боевой задачи;

28) сдвиг ветра – повышенный градиент скорости и (или) направления ветра в случаях, когда они значительно изменяются на относительно небольшом участке атмосферы;

29) высший пилотаж – выполнение ВС фигур сложного пилотажа в их сочетании. Кроме того, к высшему пилотажу относятся все виды перевернутого полета и выполнение фигур с отрицательными перегрузками. Высший пилотаж выполняется на высокоманевренных и маневренных ВС;

30) окончание пробега – момент достижения ВС на пробеге скорости руления, определенной Руководством (инструкцией) по летной эксплуатации ВС, утвержденной руководителем завода изготовителя ВС (далее – РЛЭ), позволяющей выполнить безопасное изменение направление движения;

31) инженерно-технический состав – авиационный персонал, имеющий специальную подготовку и занимающие должности, связанные с обслуживанием, эксплуатацией, хранением и ремонтом авиационной техники;

32) эшелонирование продольное – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

33) транспортно-боевые воздушные суда – ВС, предназначенные для перевозки людей, грузов, горюче-смазочных материалов и выполнения боевой задачи;

34) транспортные воздушные суда – ВС, предназначенные для перевозки людей, грузов и горюче-смазочных материалов;

35) сложный пилотаж – выполнение воздушным судном фигур пилотажа с углами тангажа более 45° (10°) и с кренами более 60° (30°);

36) простой пилотаж – выполнение воздушным судном фигур пилотажа с углами тангажа до 45° (10°) и с кренами до 60° (30°);

37) дистанционно пилотируемая авиационная система (далее – ДПАС) – комплекс конфигурируемых элементов, включающий беспилотный летательный аппарат (далее – БПЛА), связанные с ним станции, необходимые линии управления и контроля, а также любые другие системы, которые могут потребоваться в любой момент в ходе выполнения полета;

38) посадка – замедленное движение ВС с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дресселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

39) видимость посадочная – расстояние, с которого обнаруживается и опознается начало полосы точного приземления (место точного приземления – для вертолетов) или огни взлетно-посадочной полосы из кабины ВС, находящегося на глиссаде снижения;

40) местность холмистая – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями от 200 м до 500 м в радиусе 25 км;

41) пункт управления государственной авиацией – командный пункт, командно-диспетчерский пункт, стартово-командный пункт, пункт наведения авиации, временный (вспомогательный) пункт управления, воздушный командный пункт, воздушный пункт наведения авиации, выполняющий задачи по контролю полетов и управлению ВС при операционном воздушном движении (далее – пункт управления);

42) видимость метеорологическая – горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости;

43) навигационная подготовка – вид летной подготовки, направленный на обучение летчиков и штурманов ведению ориентировки в полете, выдерживанию параметров боевого (полетного) порядка и маршрута полета с выходом в заданную точку в установленное время;

44) учебные воздушные суда – ВС, предназначенные для обучения летного состава технике пилотирования и воздушной навигации;

45) учебно-боевые воздушные суда – ВС, предназначенные для обучения летного состава технике пилотирования, воздушной навигации, боевому применению и выполнения боевых задач; 46) аэронавигационный запас топлива – резерв топлива сверх расчетного количества для полета от аэродрома (посадочной площадки) вылета до аэродрома назначения (посадочной площадки), необходимый на случай изменения плана полета, вызванного направлением на запасной аэродром (посадочную площадку), отклонением от утвержденного маршрута, усилением скорости встречного ветра и другими обстоятельствами;

47) переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода, полеты ВС в режиме горизонтального полета в переходном слое не допускается;

48) высота перехода – установленная в районе аэродрома относительная (абсолютная) высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение давления 760 миллиметров ртутного столба (1013,25 Мбар/ГПа) при наборе заданного эшелона;

49) эшелон перехода – нижний безопасный эшелон полета на аэродроме для перевода шкалы давления барометрического высотомера с давления 760 миллиметров ртутного столба (1013,25 Мбар/ГПа) на давление аэродрома или минимальное давление, приведенное к уровню моря;

50) пилотаж – преднамеренно выполняемые ВС маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета. По степени сложности пилотаж подразделяется на простой, сложный и высший, а по количеству участвующих в нем ВС – на одиночный и групповой;

51) стартовое время – период времени, в течение которого экипажу ВС допускается выполнять полет;

52) перевозка – полет ВС с целью доставки пассажиров (войск) или грузов (боевой техники) с одного аэродрома (площадки) на другой;

53) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 м и более;

54) групповой полет – совместный полет двух и более ВС под управлением одного КВС, находящегося в составе группы;

55) эшелонирование вертикальное – рассредоточение ВС по высоте на установленные интервалы;

56) сокращенный минимум вертикального эшелонирования (Reduced Vertical Separation Minimum) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне между эшелонами 8850 м (FL290) и 12500 м (FL410) для эшелонирования ВС, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

57) видимость вертикальная – максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вниз по вертикали видны объекты на земной поверхности;

58) пункт управления БПЛА – элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для дистанционного пилотирования ВС;

59) оператор БПЛА – авиационный специалист, манипулирующий БПЛА во время его полета;

60) летчик – член экипажа воздушного судна допущенный к выполнению функций по управлению воздушным судном;

61) летный состав – летчики, штурманы, бортовые проводники, курсанты (слушатели) летных учебных заведений и другие должностные лица выполняющие функции в полете в составе экипажа ВС;

62) летная смена – период времени, определенный плановой таблицей полетов, в течение которого выполняются полеты;

63) летная работа – работа, проводимая летным составом по выполнению полетного задания;

64) старший летной смены – должностное лицо, из числа руководящего летного состава авиационной части, назначаемое на летную смену для организации, проведения и контроля полетов;

65) продолжительность летной смены – время, отсчитываемое с момента начала взлета первого и до момента окончания посадки последнего ВС в соответствии с плановой таблицей полетов;

66) документы по летной подготовке – документы, определяющие содержание, объем и последовательность обучения, совершенствования, специализации и поддержания навыков летного состава при их подготовке к полетам днем и ночью в различных метеорологических условиях;

67) полетный порядок – взаимное расположение ВС, при совместном полете, не связанном с выполнением боевой задачи;

68) полетное задание – задание на полет от взлета до посадки воздушного судна, определяемое Курсом или заданное летчику непосредственным командиром (начальником), руководящим летным составом авиационной части, органом управления воздушным движением, органом управления государственной авиации;

69) время полета – время от начала разбега ВС при взлете (отрыва от земной или водной поверхности при вертикальном взлете) до окончания пробега (освобождения взлетно-посадочной полосы) или касания земной (водной) поверхности при вертикальной посадке;

70) эшелон полета – поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 миллиметров ртутного столба (1013,25 Мбар/ГПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

71) руководство полетами – действия группы руководства полетами и расчетов пунктов управления, привлекаемых на полеты, направленные на обеспечение полноты, своевременности и безопасности выполнения экипажами ВС полетных заданий;

72) группа руководства полетами – авиационные наземные специалисты и/или летный состав, назначаемые командиром авиационной части, начальником авиационного управления (далее – командиром авиационной части) (руководителем органа управления государственной авиации, командующим Военно-воздушными силами) на период проведения полетов (перелетов) для руководства (управления, контроля) полетами в зонах своей ответственности;

73) видимость полетная – видимость из кабины ВС в полете;

74) техника пилотирования – вид летной подготовки, направленный на обучение летного состава взлету, посадке, выполнению пространственных маневров одиночно и в составе группы;

75) производство полетов – процесс согласованных действий личного состава авиационных частей по порядку подготовки, проведения и разбора полетов;

76) выполнение полета – процесс управления перемещением летательного аппарата в воздушном пространстве осуществляемый экипажами пилотируемых и беспилотных ВС;

77) объективный контроль полетов – система проводимых командиром (начальником) мероприятий, направленных на комплексное использование всех средств и данных объективного контроля в интересах совершенствования качества обучения личного состава, повышения безопасности полетов и надежности ВС;

78) организация полетов – комплекс мероприятий, проводимых командирами и штабами частей, включающий принятие решения на проведение полетов, постановку задач на полеты, планирование полетов, подготовку к полетам летного состава, лиц группы руководства полетами, ВС, средств наземного обеспечения общего применения и аэродрома, выполнение полетов и разбор полетов;

79) плановая таблица полетов – документ установленного образца, в котором графически и текстуально изложены (отображены) решение командира на проведение полетов и задания экипажам, участвующим в них;

80) видимость на взлетно-посадочной полосе – расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, видит маркировочные знаки на поверхности взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающие ее осевую линию;

81) летно-тактическая подготовка – вид летной подготовки, направленный на обучение летного состава ведению боевых действий (выполнению боевых задач) одиночно, в составе подразделения и части;

82) перелет – полет, выполняемый ВС с посадкой на другом аэродроме (площадке);

83) взлет – ускоренное движение ВС с момента срагивания (момента отделения от поверхности при вертикальном взлете) до отделения от земной (водной) или искусственной поверхности и набора высоты 10 м (высоты влияния экрана поверхности при вертикальном взлете);

84) болтанка – беспорядочное перемещение ВС при полетах в турбулентной атмосфере:

болтанка умеренная – умеренное изменение положения и (или) абсолютной высоты ВС, но по-прежнему обеспечивающее надежное управление, где показания акселерометра составляют 0,5

÷

1,0g в центре тяжести ВС, а при взлете и посадке, умеренная болтанка при +0,3

÷

0,4g;

болтанка сильная – резкое изменение положения и (или) абсолютной высоты ВС, где в течение коротких периодов ВС не реагирует на управление, с характерными изменениями воздушной скорости, с показаниями акселерометра, превышающими 1.0g

в центре тяжести ВС, а при взлете и посадке, с приращениями перегрузки больше + 0,4g; 14);

85) пограничная зона – часть территории Республики Казахстан, примыкающая к пограничной полосе в пределах территории административно-территориальных единиц ;

86) приграничная полоса – воздушное пространство, примыкающее к сухопутной Государственной границе Республики Казахстан, шириной 25 км, а также над территориальными водами шириной 22.2 км (12 морских миль);

87) электронный полетный планшет – электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом.

3. К органам управления государственной авиации Республики Казахстан относятся :

1) Управление главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан – в авиации МО РК;

2) Главное командование Национальной гвардией Республики Казахстан – в авиации органов внутренних дел Республики Казахстан;

3) Авиационная служба КНБ РК (далее – АС КНБ) – в авиации органов национальной безопасности.

4. Основанием для начала профессиональной деятельности летного состава и группы руководства полетами являются:

1) для летчиков, штурманов - документ (диплом, свидетельство) об окончании специальных учебных заведений;

2) для другого летного состава и лиц группы руководства полетами – приказ о допуске к полетам (к руководству полетами) по окончании обучения согласно курсов боевой (специальной) подготовки (программ летной подготовки);

3) заключение медицинской экспертизы о годности к профессиональной деятельности;

4) летная книжка (книжка руководителя полетов), в которой отражены сведения о наличии необходимых знаний и навыков, на осуществление профессиональной деятельности.";

пункт 13 изложить в следующей редакции:

"13. По назначению полеты подразделяются на:

1) боевые – для выполнения боевых задач с применением авиационных средств поражения или других задач боевого применения ВС государственной авиации по предназначению;

2) специальные – для выполнения задач по обеспечению национальной безопасности и территориальной целостности государства, охраны правопорядка и

Государственной границы, при объявлении чрезвычайного положения или особого периода;

3) транспортные – для перевозки пассажиров, грузов, багажа и почтовых отправлений;

4) поисково-спасательные, аварийно-спасательные и для оказания медицинской помощи населению (в том числе, при стихийных бедствиях природного и техногенного характера);

5) учебные:

вывозные – полеты для выработки практических навыков и умений у летного состава обеспечивающих успешное освоение ими техники пилотирования, навигации и боевого применения ВС;

контрольные – для проверки летного состава к выполнению тренировочных полетов;

тренировочные – для отработки приобретенных летных навыков и дальнейшего их совершенствования;

зачетные – полеты для определения готовности летного состава к выполнению задач по видам летной и тактической подготовки;

6) облеты наземных радиотехнических средств – для проверки и настройки радиотехнических средств локации, навигации и связи, наземных посадочных систем;

7) облеты ВС (ознакомительные, контрольные полеты) – для проверки в полете работы систем и агрегатов ВС и силовых установок;

8) перегоночный полет – перелет в целях передачи ВС из авиаремонтного предприятия (авиационной ремонтной части, базы) в авиационную часть или обратно, а также из одной авиационной части в другую;

9) демонстрационные – для показа авиационной и парашютной техники, пропаганды достижений авиации, а также в целях проведения массово-политических, спортивных и культурных мероприятий.";

пункт 22 изложить в следующей редакции:

"22. Все полеты ВС, участвующих в общем воздушном движении, осуществляются в соответствии с Инструкцией по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной исполняющим обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7006) (далее – Инструкция по организации и обслуживанию воздушного движения) и Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852) (далее – Правила производства полетов в гражданской авиации).";

пункт 22 изложить в следующей редакции:

"27. Обслуживание воздушного движения ВС гражданской авиации, а также одиночных полетов и перелетов военно-транспортных и (или) транспортных ВС государственной авиации в районах аэродромов совместного базирования осуществляет дежурная смена органа (службы) ОВД.

Особенности обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением), связанные с осуществлением одновременного смешанного общего и операционного воздушного движения в районах аэродромов совместного базирования гражданской и государственной авиации определяются в соответствии с Правилами использования аэродромов совместного базирования гражданской и государственной авиации Республики Казахстан, утвержденными совместным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 февраля 2011 года № 91 и Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2011 года № 128 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6922) (далее - Правила использования аэродромов совместного базирования гражданской и государственной авиации Республики Казахстан).

Между смежными органами ОВД и органами УВД производится обмен информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов ВС.";

дополнить пунктами 34-1, 34-2, 34-3 и 34-4 следующего содержания:

"34-1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в районе аэродрома вне схемы вылета (захода на посадку) устанавливается: днем – по 5 км, ночью – по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

34-2. При полете по схеме вылета (захода на посадку) полоса учета препятствий устанавливается по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

34-3. При полетах вне воздушных трасс ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем и ночью – по 25 км в обе стороны от оси маршрута полета.

34-4. При полетах днем в равнинной или холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков не ниже 150 м и видимости 3000 м и более для ВС с приборной скоростью полета не более 300 км в час высота искусственных препятствий не учитывается.";

пункт 45 изложить в следующей редакции:

"45. При ухудшении метеоусловий до значений, несоответствующих требованиям для выполнения полета по ПВП, предусматриваются специальные полеты по ПВП днем и ночью, при наличии разрешения соответствующего органа УВД в районе (зоне) ответственности которого выполняются полеты.

Орган УВД в районе (зоне) ответственности которого выполняются полеты, информирует экипаж ВС об ухудшении метеоусловий до значений, несоответствующих требованиям для выполнения полета по ПВП.";

пункты 47, 48, 49 и 50 исключить;

пункт 74 изложить в следующей редакции:

"74. Изменение эшелона (высоты) полета допускается с разрешения органа УВД (ОВД).";

пункт 77 изложить в следующей редакции:

"77. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеорологическими явлениями, отказ авиационной техники) КВС допускается самостоятельно изменять эшелон (высоту) с немедленным докладом об этом органу УВД (ОВД).

В этом случае КВС действует в следующей последовательности: не изменяя эшелона (высоту) полета, выполняет отворот ВС, вправо (или влево – из условий обеспечения безопасности полета) на 30° от оси маршрута и, пройдя 20 км, выводит его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. О выполнении маневра КВС информирует орган УВД (ОВД).

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ. Заняв новый эшелон (высоту) полета, КВС по согласованию с органами УВД выводит ВС на маршрут ОВД.

Вход на воздушные трассы, уход с них и их пересечение производятся на предварительно согласованных эшелонах (высотах) и участках.

Эшелон (высота) для пересечения воздушной трассы или входа на нее занимает ВС не менее чем за 10 км до ее границы.

При выполнении полетов воздушных судов государственной авиации экипажу ВС для входа на воздушную трассу необходимо получить разрешение и условия входа от органа ОВД (УВД) не позднее, чем за 5 минут до подхода к ее границе.

Если аэродром вылета расположен вблизи воздушной трассы, разрешение и условия ее пересечения согласовываются между органами ОВД и УВД и передаются КВС перед вылетом.";

пункт 81 изложить в следующей редакции:

"81. После взлета экипажем ВС производится перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное атмосферное давление при пересечении высоты перехода.

Высота перехода устанавливается не менее минимальной безопасной высоты полета в районе аэродрома (MSA) в радиусе не более 50 км от контрольной точки аэродрома, округленной в сторону увеличения до значения кратного 100 м.

Для полета по маршруту вне аэродрома на высотах ниже нижнего эшелона экипаж ВС запрашивает у пункта управления авиации значение минимального давления на маршруте полета, приведенного к среднему уровню моря.";

пункт 107 изложить в следующей редакции:

"107. Для выполнения полетов ВС государственной авиации Республики Казахстан в соответствии с РЛЭ типа (модификации) ВС из летного состава формируются экипажи. КВС назначается лицо, окончившее летное учебное заведение, имеющее свидетельство (документ) о наличии летной квалификации и допуск на право самостоятельного управления ВС данного типа, который записывается в летную книжку летчика, форма которой приведена в приложении 7 к настоящим Правилам.

Полеты ВС государственной авиации выполняются полным или сокращенным составом экипажа.

Сокращенным составом экипажа допускается выполнять полеты в следующих случаях:

1) на отработку техники пилотирования курсантами (слушателями) летных военных учебных заведений в соответствии с требованиями Курсов (программ учебно-летной подготовки);

2) на двухместных учебно-боевых и учебных воздушных судах без летчика на сиденье инструктора (в кабине инструктора), если это предусмотрено РЛЭ;

3) на выполнение специальных полетов (специальных заданий) по решению руководителей органов управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами) или пунктов управления авиации.";

пункт 118 изложить в следующей редакции:

"118. Командир воздушного судна:

1) готовится к полету, выполняет записи в рабочих тетрадях о своей готовности к выполнению запланированных полетных заданий.

2) проходит контроль готовности к полетам;

3) руководит подготовкой членов экипажа и оценивает их готовность к выполнению полетного задания;

4) разрабатывает конкретные меры безопасности на полет;

5) принимает меры по обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности ВС, груза и имущества;

6) готовит экипаж ВС к действиям в особых случаях в полете, а также к действиям после вынужденной посадки (покидания) ВС;

7) соблюдает предполетный режим и добивается его выполнения членами экипажа ВС;

8) осматривает, проверяет и принимает ВС перед полетом в объеме, установленном РЛЭ;

9) проверяет экипировку членов экипажа ВС и оснащение ВС на соответствие с требованиями пунктов 109, 112 и 113 настоящих Правил;

10) уточняет процедуру использования документов аэронавигационной информации, контролирует сверку бортовых экземпляров этих документов с контрольными;

11) контролирует размещение на борту ВС пассажиров, крепления (швартовки) имущества;

12) инструктирует пассажиров об условиях поведения на борту ВС и алгоритма использования необходимого оборудования и спасательных средств;

13) принимает решение на вылет;

14) руководит в полете работой членов экипажа ВС;

15) выполняет команды органа управления воздушным движением, командира (ведущего) группы, под управлением которого находится;

16) соблюдает режим ведения радиообмена и контролирует его соблюдение членами экипажа ВС;

17) выполняет полет в соответствии с полетным заданием;

18) ведет ориентировку в полете;

19) контролирует фактический остаток топлива и время полета;

20) анализирует метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и в полете, докладывает об опасных явлениях погоды органу УВД, под управлением которого находится; 21) принимает решение на продолжение (прекращение) полета при усложнении обстановки в воздухе;

22) ведет осмоторительность и не допускает опасного сближения с другими воздушными судами и наземными препятствиями;

23) докладывает органу УВД, под управлением которого находится, об отказах авиационной техники, об изменении или прекращении выполнения полетного задания, а также о принятии решения на вынужденную посадку или покидание ВС;

24) своевременно вносит в бортовой журнал или в журнал подготовки ВС записи об обнаруженных неисправностях на воздушном судне, об отклонениях в поведении ВС или работе его систем, остатка топлива по окончании полета;

25) проводит разбор полетов с экипажем ВС;

26) своевременно заполняет летную документацию и контролирует ее ведение членами экипажа ВС.";

пункт 123 изложить в следующей редакции:

"123. Допуск летного состава к полетам на впервые осваиваемом типе (модификации) ВС осуществляется после теоретического переучивания (прохождения специальных программ) по итогам результатов проверки знаний теоретических дисциплин и проведения практических занятий на тренажерах (в кабинах ВС).

К применению бортовых авиационных средств радиосвязи, разведки, боевому управлению полетами авиации с воздушных пунктов управления, бортовой эксплуатации самолетов, вертолетов и авиационных двигателей, вооружения, транспортного и другого оборудования воздушных судов допускается авиационный персонал, назначенный на должности согласно военно-учетным специальностям.";

пункт 128 изложить в следующей редакции:

"128. К выполнению облетов, ознакомительных, контрольных, перегоночных полетов воздушных судов, допускаются:

1) командиры экипажей с классной квалификацией не ниже 2 класса;

2) летный состав и операторы БПЛА за исключением курсантов (слушателей) летных военных учебных заведений без перерывов в полетах по соответствующему виду подготовки Курсов и имеющий устойчивые навыки в технике пилотирования (воздушной навигации, боевом применении).";

дополнить пунктом 128-1 следующего содержания:

"128-1. Допуск летного состава за исключением курсантов (слушателей) летных военных учебных заведений к демонстрационным полетам производится после его подготовки по соответствующей программе, непосредственно перед показом, приказом руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами).";

пункт 129 изложить в следующей редакции:

"129. Допуски летного состава к полетам на новой авиационной технике и к полетам, не предусмотренным Курсами, оформляются приказом командира части (руководителя ведомства, руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан, командующего Военно-воздушными силами).";

пункт 131 изложить в следующей редакции:

"131. Летчики-инспекторы (инспекторы-летчики), штурманы-инспекторы (инспекторы-штурманы) органов управления государственной авиации (управления командующего Военно-воздушными силами) и органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации, допускают к полетам летный состав, который проверили лично.";

пункт 143 изложить в следующей редакции:

"143. Проверка знаний летного состава проводится комиссией, назначенной командиром части (командующим Военно-воздушными силами, руководителем органа управления государственной авиации Республики Казахстан, а также же в порядке определяемом руководителем ведомства). Кроме того, проверку знаний летного состава допускается проводить их непосредственным и прямым начальникам.";

пункт 147 изложить в следующей редакции:

"147. Выполнение полетов в качестве инструктора продлевает перерыв в полетах летному составу в соответствующих метеорологических условиях и по видам полетов

на величину установленного перерыва, но не более, чем в 1,5 раза от даты тренировочного полета, а выполнение инструктором самостоятельного задания с инструкторского сиденья - не более, чем в 2 раза.

Командиру авиационной части допускается увеличивать не более чем в 2 раза максимальные перерывы в тренировочных полетах в сложных метеорологических условиях летчикам, выполняющим ежемесячно не менее трех полетов с заходом на посадку с применением посадочных систем под шторкой (на воздушных судах, не оборудованных шторками, при выполнении ежемесячно не менее пяти "полетов" на авиационных тренажерах позволяющих имитировать заход на посадку и посадку в сложных метеорологических условиях). При этом для воздушных судов с кабиной "Glasscockpit" выполнение полетов на тренажере проводить не менее 1-го раза в год, с отработкой тренажерной подготовки по Планам периодической подготовки (повышения квалификации) по действиям при возникновении особых случаев в полете и при полетах в СМУ и УМП, с получением летным составом соответствующих сертификатов (отчетных документов).

Допускается увеличение, не более чем в 2 раза, перерывов в тренировочных полетах при минимуме погоды КВС, не имеющим перерывов в полетах в сложных метеорологических условиях, при условии выполнения ими ежемесячно не менее трех заходов на посадку с применением посадочных систем на воздушных судах с использованием шторки и открытием ее на минимально допустимой высоте, определяемой Курсами (на воздушных судах, не оборудованных шторками, при выполнении ежемесячно не менее пяти "полетов" на авиационных тренажерах позволяющих имитировать заход на посадку и посадку в сложных метеорологических условиях).";

пункты 154 и 155 изложить в следующей редакции:

"154. Экипажам транспортных самолетов, выполняющих перелеты (перевозку пассажиров и грузов), допускается наличие общего налета не более 12 часов в сутки при стартовом времени не более 14 часов.

Указанный налет и стартовое время допускается увеличивать указанием руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами) в случае выполнения специальных полетов, а так же полетов связанных с пересечением Государственной границы Республики Казахстан или выполнением боевых задач, – не более чем на 4 часа, при наличии в составе экипажа транспортного самолета осуществляющего перелет, второго комплекта специалистов (летчик, штурман и бортовой техник (инженер) – не более чем в двое.

155. Экипажам вертолетов, осуществляющим перевозки с выполнением посадок на площадки, выполняющим перелеты, допускается в сутки наличие общего налета не более 8 часов при стартовом времени 12 часов.

Указанный налет и стартовое время допускается увеличивать указанием руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами) в случае выполнения специальных полетов, а так же полетов связанных с пересечением Государственной границы Республики Казахстан, – не более чем на 2 часа.

Во всех случаях общее количество посадок на площадки в течение стартового времени не должно превышать 12.";

пункт 157 изложить в следующей редакции:

"157. Экипажам, выполняющим длительные беспосадочные полеты продолжительностью более 12 часов или более двух этапов перелета продолжительностью более 6 часов каждый, предоставляется предполетный отдых не менее 10 часов. По окончании полетов им также предоставляется послеполетный отдых :

1) при продолжительности полетов до 16 часов или двух и более этапов перелета продолжительностью более 6 часов каждый – не менее суток;

2) более 16 часов – не менее двух суток.";

дополнить пунктом 157-1 следующего содержания:

"157-1. Экипажам, выполнившим полетное задание с общим налетом 4 часа и более, или выполнившим 3 этапа перелета и более предоставляется послеполетный отдых не менее 12 часов.";

пункт 160 изложить в следующей редакции:

"160. Летный состав и операторы БПЛА, за исключением курсантов (слушателей) летных военных учебных заведений, не пользовавшийся ежегодным отпуском более 12 месяцев, подлежит отстранению от полетов. В соответствии пунктом 1 статьи 46 Закона Республики Казахстан от 16 февраля 2012 года "О воинской службе и статусе военнослужащих" военнослужащим, находящимся на летной работе дополнительно к ежегодному основному отпуску предоставляется 10 суток отпуска. В случае предоставления дополнительного отпуска по истечению 12 месяцев от даты выхода из основного отпуска допуск к полетам продлевается на срок не более 2 месяцев.";

пункты 171 и 172 изложить в следующей редакции:

"171. Разработанная плановая таблица анализируется и подписывается:

1) заместителем командира авиационной части по летной подготовке, который в результате анализа определяет:

соответствие запланированных упражнений основным задачам летной смены и уровню подготовки экипажей (с учетом ожидаемых метеорологических условий);

поддержание натренированности летного состава;

выполнение проверок по видам летной подготовки;

соблюдение последовательности прохождения задач (упражнений) Курсов;

оптимальность распределения инструкторов между эскадрильями и соответствие их уровня подготовки задачам обучения в летную смену;

правильность ввода в строй экипажей после перерывов в полетах или допущенных авиационных инцидентов;

соответствие запланированных самостоятельных (тренировочных) полетов Курсу;

распределение учебно-боевых ВС между эскадрильями и их загруженность в летную смену;

соблюдение требований документов по летной подготовке по налету и количеству полетов в летную смену на экипаж;

соблюдение безопасных временных интервалов между воздушными судами на различных этапах полета;

правильность планирования межполетного анализа материалов объективного контроля;

2) начальником штаба авиационной части, который определяет:

полноту состава и законность назначения группы руководства полетами и группы обеспечения полетов;

допустимость нагрузки на группу руководства полетами с учетом уровня их подготовки и возможностей радиолокационных станций;

соблюдение ограничений в районе полетов;

возможности аэродромно-технического, метеорологического, медицинского, поисково-спасательного, радиотехнического обеспечений полетов и связи;

3) заместителем командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению, который определяет:

соответствие типов и бортовых номеров ВС, а также их количества, исправным воздушным судам, имеющимся в авиационной части;

соблюдение временных интервалов, необходимых для выполнения подготовки ВС к повторному вылету;

наличие полетов, подлежащих оперативному объективному контролю;

соответствие запланированных упражнений ограничениям в летной эксплуатации ВС;

соответствие авиационных средств поражения;

4) старшим штурманом авиационной части, который определяет:

естественное освещение в районе аэродрома базирования, полигонов (площадок десантирования) и его влияние на выполнение заданий на полеты;

маршруты и профили полета;

последовательность выполнения полетных заданий – от взлета до посадки;

боевую зарядку, полигоны (площадки десантирования);

способы наведения ВС на заданные воздушные и наземные (морские) цели, особенности руководства полетами на огневых и тактических полигонах;

5) заместителем командира авиационной части по безопасности полетов или должностным лицом, на которого возложены обязанности по контролю за безопасностью полетов, который проводит анализ плановой таблицы по следующим критериям:

- соответствие запланированных упражнений уровню подготовки экипажей;
- соблюдение ограничений по нагрузке на экипажи ВС;
- соблюдение требуемых временных интервалов между экипажами на взлете, посадке, на маршрутах, в зонах;
- наличие экипажей ВС доразведки погоды;
- наличие необходимых сил поисково-спасательного обеспечения;

6) начальником военно-медицинской службы авиационной части, который определяет:

- соответствие планируемой летной нагрузки состоянию здоровья и физической выносливости летного состава и лиц группы руководства полетами;
- лиц, подлежащих межполетному и послеполетному осмотру;
- соответствие режима отдыха летного состава и лиц группы руководства полетами требованиям пунктов 157, 159, 160, 464 – 466 настоящих Правил.

172. При обнаружении в ходе анализа плановой таблицы несоответствий соответствующее должностное лицо докладывает о них командиру авиационной части.

Командир авиационной части, анализируя плановую таблицу, основное внимание обращает на выполнение основных задач полетов, соблюдение последовательности обучения и восстановления утраченных навыков и обеспечение безопасности полетов. По результатам анализа плановой таблицы командир авиационной части делает вывод о ее соответствии принятому решению на полеты.

Перед постановкой задач на полеты плановая таблица полетов подписывается заместителем командира авиационной части по летной подготовке, заместителем командира авиационной части по безопасности полетов, заместителем командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению, старшим штурманом авиационной части, начальником военно-медицинской службы и начальником штаба авиационной части.

После проведения контроля готовности к полетам летного состава плановая таблица полетов утверждается командиром части и скрепляется гербовой печатью авиационной части.";

пункт 174 изложить в следующей редакции:

"174. Для помощника руководителя полетами на аэродроме, руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (дальней зоны) (офицера (по боевому управлению)), руководителя полетами в аэродромной зоне, заместителей командиров авиационной эскадрильи по инженерно-авиационному обеспечению готовятся, копии плановых таблиц, а для

руководителя полетами на полигоне (на площадке целевого назначения, в зоне воздушных стрельб), начальника группы объективного контроля и старшего инженера полетов готовятся копии плановых таблиц, скрепленные гербовой печатью авиационной части.";

пункт 178 изложить в следующей редакции:

"178. Общая подготовка к полетам – это мероприятия, проводимые командиром, штабом и руководящим летным составом с целью поддержания высокого уровня теоретических знаний и практических навыков летчиков, штурманов и лиц ГРП для качественного решения задач летной подготовки предстоящего месяца.

Общая подготовка организуется начальником штаба авиационной части, заместителем органа управления государственной авиации (управления командующего Военно-воздушными силами) в соответствии с планом боевой подготовки на учебный год и проводится под руководством командиров подразделений, начальниками структурных подразделений в конце каждого месяца в течение 3 рабочих дней.";

пункт 184 изложить в следующей редакции:

"184. Постановку задач, содержание и объем подготовки экипажам ВС к полетам на специальные задания (специальный полет) ставит командир части или лицо, назначенное им из числа руководящего летного состава авиационной части. Задача ставится экипажам ВС с привлечением необходимых должностных лиц, документируется, и регистрируются с использованием технических средств звукозаписи.

При выполнении полетного задания в составе группы командиром части назначается старший.

КВС (старший группы) после проведения контроля готовности докладывает командиру части о готовности экипажа (группы) к выполнению специального задания (специального полета).";

пункт 191 изложить в следующей редакции:

"191. При выполнении экипажами полетов в отрыве от своей части, задачи на выполнение таких полетов ставит им лично командир авиационной части, откомандировывающий эти экипажи. Подготовку откомандировываемых экипажей ВС в соответствии с поставленными задачами организуют и проводят их непосредственные начальники.

При выполнении плановых полетов в отрыве от своей части летчик (штурман) имеет при себе заверенную выписку из плана-графика летной подготовки на соответствующий месяц, а также свидетельство о прохождении врачебно-летной комиссии выданное в соответствии с Правилами медицинского обеспечения полетов государственной авиации Республики Казахстан.";

пункты 199 и 200 изложить в следующей редакции:

"199. Предполетный медицинский контроль организуется начальником военно-медицинской службы авиационной части в соответствии с решением командира и проводится дежурным врачом (медицинским работником). Предполетный медицинский контроль индивидуально проходят все члены экипажа ВС, лица группы руководства полетами, а также инженерно-технический состав и личный состав, участвующий в обеспечении полетов, присутствие других лиц во время осмотра не допускается. Каждый член экипажа ВС в случае ухудшения самочувствия докладывает об этом непосредственному начальнику и дежурному врачу (медицинскому работнику), осуществляющему предполетный медицинский контроль.

При выполнении полетных заданий в отрыве от мест постоянной дислокации, где отсутствует медицинский персонал, предполетный медицинский контроль экипажа проводит КВС методом визуального осмотра и опроса.

200. Решение на проведение полетов командир авиационной части (старший летной смены) принимает после оценки обстановки. Оценку обстановки командир авиационной части (старший летной смены) проводит в классе предполетных указаний в присутствии руководящего состава авиационной части, командиров подразделений (частей) обеспечения, группы руководства полетами, группы обеспечения полетов и летного состава, принимая их устные доклады:

1) от КВС разведчика погоды о фактической метеорологической обстановке в районе аэродрома (на взлете, по кругу, на посадке), по маршрутам полетов, на полигоне (площадке приземления) и результатах проверки работы средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

2) от дежурного синоптика о фактической метеорологической, орнитологической обстановке и прогнозе погоды на период полетов в районе (на маршрутах) полетов, на запасных аэродромах и предложениях по обеспечению безопасности полетов;

3) от начальника штаба авиационной части о подтверждении заявок на использование воздушного пространства, готовности командного пункта, средств управления и связи, запасных аэродромов, полигонов, площадок десантирования, маршрутов, зон;

4) от командиров эскадрилий о готовности к полетам летного состава;

5) заместителя командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению или старшего инженера полетов о готовности к полетам авиационной техники, технических постов, постов осмотра авиационного вооружения;

6) от дежурных:

по аэродромно-техническому обеспечению о готовности к полетам аэродрома и средств обеспечения полетами;

по связи и радиотехническому обеспечению о готовности к полетам средств связи и радиотехнического обеспечения, их объективного контроля и резервных источников электропитания;

7) от дежурного врача о состоянии здоровья летного и инженерно-технического состава, лиц групп руководства и обеспечения полетов;

8) от начальника поисково-спасательной и парашютно-десантной службы об экипировке летного состава и готовности средств спасения и парашютно-десантной группы, о наличии и местонахождении дежурных поисково-спасательных сил и средств, режиме их использования;

9) от начальника наземной поисково-спасательной команды о готовности личного состава команды, выделенного автотранспорта, спасательного имущества и снаряжения ;

10) от начальника группы контрольно-записывающей аппаратуры о готовности личного состава и средств объективного контроля к работе.";

пункт 203 изложить в следующей редакции:

"203. На предполетных указаниях устно докладывается:

1) командиром авиационной части (старшим летной смены) – вариант полетов, начало и окончание полетов, курс взлета и посадки, изменения в плановой таблице, способ проведения полетов в сложившихся условиях обстановки;

2) старшим штурманом авиационной части – воздушная, наземная (морская) и навигационная обстановка в районе (на маршрутах) полетов, основные данные штурманских расчетов, высоту и эшелон перехода, минимальный остаток топлива для полета на запасные аэродромы, меры безопасности при отработке элементов навигации и боевого применения, время прилета (вылета) перелетающих групп или одиночных ВС, время и эшелоны пролета через район полетов других ВС, отсчет точного времени;

3) начальником связи и радиотехнического обеспечения полетов – особенности использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов своего и запасных аэродромов, позывные и данные пунктов управления, средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, способы ведения радиосвязи, каналы управления, данные системы опознавания (парольные числа и сигналы);

4) руководителем полетами – состояние взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянок воздушных судов, курс взлета и посадки, последовательность запуска двигателей, условия руления, взлета, ухода от аэродрома и выхода на него, захода на посадку и посадки, высоты полетов в зонах, по системе, по маршруту, рубежи передачи управления, эшелон (высоту) для выхода на аэродром ВС с отказавшими средствами радиосвязи, эшелоны ухода на запасные аэродромы, особенности руководства полетами, действия в особых случаях в полете, режим ведения радиообмена.";

пункт 217 изложить в следующей редакции:

"217. При изменении полетного задания на аэродроме промежуточной посадки государственной авиации КВС (старший группы) организует необходимую дополнительную подготовку экипажа ВС к полетам и прохождение контроля

готовности у старшего штурмана и начальника связи авиационной части, обеспечивающих перелет. Результаты контроля заносятся в лист контроля готовности к перелету, согласно приложению 13 к настоящим Правилам, который выдается экипажу ВС. В том же листе ставится отметка о готовности ВС к вылету, которую делает должностное лицо, организовавшее и (или) выполнившее подготовку ВС к полету:

1) заместитель командира части по инженерно-авиационному обеспечению, если в авиационной части эксплуатируются ВС, однотипные с перелетающими;

2) старший группы инженерно-технического состава, сопровождающей перелетаемые ВС;

3) старший группы ВС (командир одиночного ВС), если группа сопровождения отсутствует, а на аэродроме промежуточной посадки нет специалистов, подготовленных к обслуживанию данных типов ВС и экипажи сами готовили их к полету;

4) бортинженер (борттехник), при его наличии в составе экипажа перелетающего ВС.

При изменении полетного задания, на аэродроме промежуточной посадки, принадлежащем гражданской авиации, необходимую дополнительную подготовку экипажа ВС к полетам и контроль готовности проводит КВС (старший группы). Отметка о готовности ВС к вылету в этом случае ставится в журнал подготовки ВС.:";

пункт 235 изложить в следующей редакции:

"235. Разведка погоды производится при температуре плюс 37°C и менее, при условии устойчивой тенденции ее понижения. В качестве запасного аэродрома допускается использование аэродрома с температурой плюс 40°C.

Решением командира авиационной части (старшего летной смены) полеты при температуре наружного воздуха плюс 30°C и выше (минус 30°C и ниже) ограничиваются (стартовым временем, количеством ВС, упрощением выполнения полетных заданий) в зависимости от совокупности и степени влияния на работоспособность личного состава и работу ВС с учетом различных метеорологических элементов (температуры, ветра, влажности, давления, ветро-холодового эквивалента).

Если к началу, в период полетов температура воздуха достигла плюс 30°C, но есть тенденция на понижение температуры ниже плюс 30°C в течение одного часа полетов, то продолжительность летной смены не ограничивается.

Все виды полетов, за исключением перелетов, прекращаются при температуре плюс 38°C и более. Учебно-тренировочные полеты для самолетов фронтовой авиации прекращаются при температуре воздуха плюс 35°C и более.

Перелеты при температуре наружного воздуха плюс 38°C и более выполняются только на вертолетах и самолетах военно-транспортной авиации с разрешения органа управления государственной авиации (командующего ВВС) после оценки возможности

безопасного выполнения взлета (посадки) в соответствии с ограничениями, изложенными в руководствах (инструкциях) по эксплуатации по типам ВС.";

пункт 245 изложить в следующей редакции:

"245. При выполнении полетов на борту ВС необходимо наличие:

1) полетного листа (при перелетах);

2) полетных карт;

3) соответствующей документации аэронавигационной информации (для транспортных ВС и вертолетов);

4) бюллетеня погоды (при перелете, перегонке и перевозке). При перелете группы ВС – только на борту ведущего группы);

5) документов на получение горюче-смазочных материалов, аэропортовых услуг;

6) бортовой карточки ВС на перелет (бортового журнала подготовки ВС).";

пункт 257 изложить в следующей редакции:

"257. Способ проведения одновременных полетов ВС различных типов с одного аэродрома определяется аэронавигационным паспортом аэродрома. При производстве совместных полетов ВС различных органов управления государственной авиации, при приеме и выпуске одиночных ВС управление экипажами ВС на аэродроме осуществляется на единых каналах управления.

Аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома) разрабатывается в целях обеспечения организации и безопасности полетов для каждого аэродрома (вертодрома).

Аэронавигационный паспорт разрабатывается эксплуатантами аэродрома (вертодрома). Организует разработку аэронавигационного паспорта старший авиационный начальник.

Вся аэронавигационная информация представляется в виде таблиц, графиков, рисунков, карт-схем и текстового описания, которая излагается в соответствующих главах аэронавигационного паспорта. В конце каждой главы указываются документы, подтверждающие достоверность аэронавигационной информации. В аэронавигационный паспорт включаются утвержденные аэродромные карты и схемы.

Эксплуатанты аэродрома включают в аэронавигационный паспорт сведения в той степени, в какой они применяются к данному аэродрому (вертодрому).

В целях поддержания достоверности сведений, содержащихся в аэронавигационном паспорте эксплуатанты аэродрома (вертодрома) вносят изменения и дополнения.

Об изменениях или дополнениях, которые вносятся в аэронавигационный паспорт эксплуатанты уведомляют старшего авиационного начальника аэродрома и органы управления (обслуживания) воздушным движением, осуществляющих управление движением ВС в зоне своей ответственности.";

пункт 292 изложить в следующей редакции:

"292. К выполнению воздушной разведки погоды в качестве КВС допускаются летчики по занимаемой должности не ниже заместителя командира (начальника)

подразделения, а в составе экипажа – не ниже командира звена (отряда), прошедшие специальную подготовку и допущенные приказом командира авиационной части к проведению разведки погоды. Для истребителей дальнего действия в составе экипажа – также и штурманы не ниже штурмана авиационной эскадрильи, прошедшие специальную подготовку и допущенные приказом командира части к проведению разведки погоды.

При выполнении доразведки погоды в качестве КВС допускаются летчики по должности не ниже командира звена (отряда).

Не допускается планирование на воздушную разведку погоды командира и членов экипажа ВС, не подготовленных к полетам в прогнозируемых на время воздушной разведки погоды метеорологических условиях.

При отсутствии в авиационной части экипажей подготовленных к полетам в прогнозируемых на время воздушной разведки погоды метеорологических условиях, воздушную разведку погоды допускается выполнять экипажам имеющим допуск к полетам в соответствующих метеорологических условиях и выполнявших в прошедшем месяце не менее трех полетов с заходом на посадку с применением посадочных систем под шторкой.";

пункт 306 изложить в следующей редакции:

"306. После заслушивания докладов командир авиационной части (старший летной смены) подводит предварительные итоги летной смены:

1) дает указания руководящим должностным лицам авиационной части и частей (подразделений) обеспечения по устранению недостатков в организации и проведении полетов;

2) оценивает работу отдела инженерно-авиационного обеспечения, метеоподразделения и подразделений (частей) обеспечения;

3) определяет содержание, алгоритм подготовки и проведения полного разбора полетов в авиационной части и подразделениях.

Все замечания командира авиационной части (старшего летной смены), а также оценки качества радиотехнического, метеорологического, аэродромно-технического обеспечения полетов заносятся в журналы руководителя полетами на аэродроме, руководителя полетами на полигоне.

Снижение оценок за качество обеспечения полетов без указания недостатков, послуживших причинами их снижения, не допускается.

За недостатки, выявленные во время предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения и устраненные до начала полетов, оценка подразделению связи и радиотехнического обеспечения не снижается.";

пункт 364 изложить в следующей редакции:

"364. Решение о готовности к вылету на всех этапах перелета принимает старший группы (командир одиночного ВС) после проверки готовности ВС и экипажей к полету

и уточнения фактических и ожидаемых метеорологических условий на аэродромах вылета, посадки и по маршруту полета.

Старший группы (командир одиночного экипажа) получает разрешение на вылет от старшего авиационного начальника аэродрома вылета по согласованию с вышестоящим начальством.

При отсутствии на аэродроме (площадке) вылета старшего авиационного начальника разрешение на вылет старший группы (командир одиночного экипажа) получает у командира авиационной части организующий перелет по согласованию с вышестоящим начальником.

При отсутствии связи в пункте взлета (посадки) решение на вылет старший группы (командир одиночного экипажа) принимает самостоятельно с последующим докладом органу УВД (ОВД) при восстановлении связи.

Разрешение на использование воздушного пространства с указанием в полетном листе времени вылета, аэродрома посадки, эшелона полета, времени и даты выдачи условий на перелет старший группы (командир одиночного экипажа) получает у авиационного диспетчера аэродрома вылета.";

пункты 398, 399 и 400 изложить в следующей редакции:

"398. Неблагоприятными считаются условия, в результате воздействия которых повышается угроза безопасности полетов.

К ним относятся:

- 1) грозовая деятельность;
- 2) атмосферная турбулентность, струйные течения, сдвиг ветра, спутная турбулентность;
- 3) обледенение;
- 4) повышенная электрическая активность атмосферы.

399. Если в полете экипаж встретился с неблагоприятными метеорологическими условиями, не позволяющими выполнять задание, КВС докладывает органу управления воздушным движением (руководителю полетами) о невозможности выполнения полета. Орган управления воздушным движением (руководитель полетами) запрещает экипажу выполнение задания и принимает меры к обеспечению выхода ВС на свой или запасной аэродром. КВС (вертолета) в этом случае допускается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. В случае если экипаж изменил режим полета для выхода из опасного района, орган управления воздушным движением (руководитель полетами) обеспечивает воздушному судну безопасный эшелон полета, ставя об этом в известность центр управления воздушным движением, в районе ответственности которого проходит полет.

400. Полеты по ППП в условиях грозовой деятельности без бортовых радиолокационных станций обнаружения грозовых очагов при отсутствии наземного радиолокационного контроля не допускаются.";

дополнить пунктами 400-1, 400-2, 400-3, 400-4, 400-5, 400-6, 400-7, 400-8, 400-9 и 400-10 следующего содержания:

"400-1. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности (сильных ливневых осадков) КВС с помощью бортовой радиолокационной станции (далее – РЛС) (при ее наличии), оценивает возможность обхода мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и зон сильных ливневых осадков, принимает решение на обход зоны и возможность продолжения полета, согласовав свои действия с органом УВД.

Орган УВД (ОВД), используя радиотехнические средства, сообщения с воздушных судов находящихся в воздухе и другие источники метеорологической информации, информирует экипажи о характере облачности, расположении грозových очагов, направлении их смещения и дает рекомендации КВС о маршруте обхода зон с опасными явлениями погоды.

400-2. При визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозovým очагам, допускается обходить их на удалении не менее 10 км. Пролет между двумя кучево-дождевыми облаками допускается, если расстояние между ними не менее 30 км. При невозможности обхода указанных облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше них.

Полет под мощно-кучевыми и кучево-дождевыми облаками по ПВП разрешается только днем над равнинной местностью, вне зоны ливневых осадков, если:

высота полета ВС над рельефом местности и искусственными препятствиями не менее истинной безопасной высоты, но во всех случаях не менее 200 м;

вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков не менее 200 м.

Полет над верхней границей мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков разрешается выполнять с превышением над ними не менее 500 м.

400-3. При обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы засветки. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозowymi очагами производится в том месте, где расстояние между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км.

Экипажам ВС не допускается преднамеренно входить в мощно-кучевые, кучево-дождевые облака и зоны сильных ливневых осадков.

400-4. Перед входом в зону возможной турбулентности (болтанки) члены экипажа и пассажиры должны быть пристегнуты к креслам привязными ремнями.

При попадании ВС в зону турбулентности воздуха (болтанки) КВС устанавливает скорость полета, рекомендованную РЛЭ, принимает меры для немедленного выхода из опасной зоны при необходимости с разрешения органа УВД, изменяет эшелон (высоту) полета.

400-5. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании ВС в зону турбулентности (болтанки) КВС с разрешения органа УВД

выводит ВС из этой зоны с набором высоты, возвращается на аэродром (площадку) вылета или следует на запасный аэродром.

При попадании ВС в зону турбулентности (болтанки), угрожающей безопасности полета, КВС допускается изменение эшелона (высоты) полета с докладом органу УВД.

Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж обходит стороной. Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж обходит на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

400-6. Особенности полетов в условиях повышенной электрической активности атмосферы являются:

- шумы и треск в наушниках;
- беспорядочные колебания стрелок радиокompасов;
- искрение на остеклении кабины экипажа и свечение законцовок крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от +5 до -10°C.

КВС при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу УВД и выполняет его команды по выходу из опасной зоны. При этом экипажу необходимо выключить командную радиостанцию (при наличии нескольких радиостанций на борту ВС). Ночью (при ослеплении), экипаж увеличивает степень освещения кабины.

400-7. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации необходимо выполнять с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростями полета, не превышая эксплуатационных ограничений ВС.

После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) следует сделать горизонтальную площадку продолжительностью 5-10 секунд.

В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

- доложить органу УВД (ОВД) о данном факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;
- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования ;
- осмотреть ВС в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

400-8. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо: увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;

осуществлять повышенный контроль изменения поступательной и вертикальной скоростей и немедленно парировать возникающие отклонения от расчетных параметров и заданной траектории полета;

при заходе на посадку немедленно уйти на второй круг с использованием взлетного режима и следовать на запасной аэродром, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей до номинального и (или) после пролета ДПРМ вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной.

400-9. Не допускается выполнять полет при прогнозе обледенения, на ВС, не оснащенном противообледенительной системой.

В случае обледенения ВС на земле оно допускается к полету после проведения работ по устранению обледенения.

На всех этапах полета противообледенительная система включается до входа в зону возможного обледенения, если РЛЭ не предусматривает другого порядка использования системы.

400-10. Если принятые экипажем меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, КВС по согласованию с органом УВД, изменяет высоту (маршрут) полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принимает решение об уходе на запасной аэродром или посадке на подобранную с воздуха площадку.";

пункты 407 и 408 изложить в следующей редакции:

"407. Помощниками руководителя полетами назначаются штатные руководители полетами или КВС.

Помощнику руководителя полетами подчиняются:

- 1) наблюдающий за воздушными судами, заходящими на посадку;
- 2) команда оцепления;
- 3) прожекторный расчет.

408. Руководителем полетами (ближней зоны) назначаются лица, занимающие штатные должности руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами на аэродроме или летчиков и штурманов, имеющих допуск. Руководитель полетами (ближней зоны) является старшим для руководителя полетами (зоны посадки) и расчета радиолокационной системы посадки."

пункт 419 изложить в следующей редакции:

"419. Дежурный по приему и выпуску ВС назначается из числа КВС и штурманов, имеющих стаж летной работы не менее двух лет. Дежурный по приему и выпуску ВС является начальником сокращенной группы руководства полетами и группы обеспечения перелетов и подчиняется старшему авиационному начальнику аэродрома."

дополнить пунктом 454-1 следующего содержания:

"454-1. Проверка знаний лиц группы руководства полетами проводится комиссией, назначенной командиром части (командующим Военно-воздушными силами, руководителем органа управления государственной авиации Республики Казахстан). Кроме того, проверку знаний летного состава допускается проводить их непосредственным и прямым начальникам.";

пункт 466 изложить в следующей редакции:

"466. Лицам, входящим в состав группы руководства полетами, не пользовавшимся ежегодным отпуском в течение 12 месяцев, предоставляется отпуск или они подлежат отстранению от руководства полетами и направлению в отпуск.";

пункт 474 изложить в следующей редакции:

"474. При выполнении полетов без участия транспортных, боевых и учебно-боевых самолетов в простых метеорологических условиях руководство полетами вертолетов в районе аэродрома осуществляет группа руководства полетами в составе:

- 1) руководитель полетами на аэродроме;
- 2) руководитель полетами (зоны посадки). Назначается при необходимости решением командиром авиационной части;
- 3) помощник руководителя полетами;
- 4) дежурный штурман. Назначается при выполнении маршрутных полетов и при необходимости решением командиром авиационной части;
- 5) руководитель полетами в аэродромной зоне, площадке приземления (целевого назначения). Назначается при необходимости решением командира авиационной части.

При этом зоны ответственности распределяются следующим образом:

1) руководитель полетами на аэродроме осуществляет руководство экипажами вертолетов на рулении, висении, взлете и посадке, в ближней и дальней зоне. Руководитель полетами определяет высоты и способы захода на посадку, дает команды на занятие и освобождение пилотажных зон, зон ожиданий, выход на приводную радиостанцию, выход из круга и вход в круг полетов, формирует потоки вертолетов, заходящих на посадку. Кроме того, руководитель полетами на аэродроме оказывает помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете, ведет контроль полетов транзитных и перелетающих ВС, руководит работой группы руководства полетов, принимает меры по предотвращению опасного сближения вертолетов в воздухе;

2) руководитель полетами (зоны посадки) руководит экипажами на посадочном курсе в секторе 15 градусов с момента начала разворота вертолета на посадочный курс до пролета ближней приводной радиостанции и визуального его обнаружения руководителем полетами на аэродроме (помощником руководителя полетами). Руководитель полетами (зоны посадки) контролирует движения вертолетов в ближней и дальней зонах в пределах видимости радиолокационных средств, занятия,

выдерживания места и освобождения пилотажных зон, соблюдения параметров полета на маршрутах и схемах захода на посадку, выхода на приводную радиостанцию, входа в зону ожидания, выхода из круга и входа в круг полетов;

3) помощник руководителя полетами оказывает помощь руководителю полетами на аэродроме в формировании потока вертолетов, заходящих на посадку, контролирует их место в зоне своей ответственности, оценивает качество выполнения взлетов, заходов на посадку и посадок, ведет наблюдение за направлением ветра и видимостью на взлетно-посадочной полосе, за состоянием покрытий взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек. Кроме того, оказывает помощь экипажам ВС при визуальном выходе на взлетно-посадочную полосу, исправлении ошибок на взлете и при заходе на посадку, при возникновении особых ситуаций на взлете и заходе на посадку;

4) дежурный штурман по докладам экипажей, руководителя полетами (зоны посадки), расчетов радиолокационных станций, расчетным данным контролирует выдерживание экипажами (группами) режима полета вертолетов по маршрутам;

5) руководитель полетами на площадке приземления (целевого назначения), руководит экипажами вертолетов в воздушном пространстве зоны, установленной аэронавигационным паспортом аэродрома, в пределах визуальной видимости. Руководитель полетами на площадке приземления (целевого назначения), дает команды на занятие и освобождение зон, на выполнение посадки и взлета с посадочных площадок, допускает (не допускает) выполнение заданий в зоне, принимает меры по предотвращению опасного сближения вертолетов в воздухе и столкновений с искусственными и естественными препятствиями. Кроме того, на руководителя полетами на площадке приземления (целевого назначения) и руководителя полетами в аэродромной зоне возлагается контроль выдерживания ВС места в зоне, соблюдения параметров полета и схем захода на посадку, входа и выхода из зоны ответственности."

;

пункт 528 и 529 исключить;

дополнить пунктом 547-1 следующего содержания:

"547-1. При обеспечении перелетов ВС метеоцентр главного командного пункта Сил воздушной обороны (далее – ГКП СВО) выдает командным пунктам органов управления государственной авиации, органам УВД и командирам ВС (по их запросам) данные о фактических и ожидаемых метеорологических условиях на аэродромах (посадочных площадках) и маршрутах перелетов ВС.

При появлении опасных явлений погоды, ухудшении фактических и ожидаемых метеорологических условий на маршрутах перелетов ВС и на аэродромах их посадки (посадочных площадках) метеоцентр ГКП СВО оповещает об этом орган УВД под управлением (контролем) которого находятся эти ВС и командный пункт органа управления государственной авиации (по принадлежности ВС).";

пункты 553 и 554 изложить в следующей редакции:

"553. Медицинское обеспечение полетов организуется начальником военно-медицинской службы авиационной части в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов. Медицинское обеспечение осуществляется на всех этапах организации и проведения полетов в целях сохранения здоровья и поддержания высокой работоспособности членов экипажей ВС.

554. Для медицинского обеспечения полетов привлекаются силы и средства военно-медицинской службы авиационной части.";

пункт 567 изложить в следующей редакции:

"567. На каждую летную смену назначается группа обеспечения полетов, в составе:

- 1) старший инженер полетов;
- 2) дежурный инженер-синоптик;
- 3) дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов;
- 4) старший дежурный по связи и радиотехническому обеспечению полетов;
- 5) дежурный врач (медицинский работник);
- 6) хронометражист;
- 7) дежурный планшетист;
- 8) наблюдающий за воздушными судами, заходящими на посадку.

Подготовку указанных лиц проводят их непосредственные командиры (начальники) .";

пункт 585 изложить в следующей редакции:

"585. Допуск операторов БПЛА к полетам в качестве инструктора по видам подготовки на данном типе (модификации) БПЛА производится по результатам проверки по соответствующим упражнениям Курсов.

Допуск операторов БПЛА к демонстрационным полетам производится после его подготовки по соответствующей программе, непосредственно перед показом, приказом руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами).";

пункт 635 изложить в следующей редакции:

"635. При выполнении полетов на наземной станции управления ДПАС (у руководителя полетами) необходимо наличие:

1) подготовленной карты (планшета), на которой кроме маршрутов (района) полетов должны быть нанесены элементы структуры воздушного пространства:

Государственная граница, приграничная полоса (при выполнении полетов в пограничной зоне);

участки воздушных трасс и маршрутов с указанием их номеров;

границы районов УВД;

запретные, опасные зоны, зоны ограничения полетов;

районы полигонов.

При выполнении полетов БПЛА в радиусе 100 км от аэродромов дополнительно необходимо нанесение стандартных схем взлета (захода на посадку) на аэродроме, азимутально-дальномерной сетки от центра взлетно-посадочной полосы;

2) схемы связи с центром УВД и группой руководства полетами ближайшего аэродрома;

3) алгоритма взаимодействия с центром УВД.

При выполнении полетов БПЛА на пограничных отделениях на наземной станции управления ДПАС (у руководителя полетами) необходимо наличие схемы связи с центром УВД и ГРП ближайшего аэродрома, алгоритм взаимодействия с центром УВД."

примечание приложения 8 изложить в следующей редакции:

"Примечание:

1) рекомендуемый диапазон температур применения соответствующего типового комплекта полетного обмундирования рассчитан на время пребывания человека на открытом воздухе в течение 2 часов при ветре 5 м/с и более;

2) комплект полетного обмундирования на полеты устанавливает командир эскадрильи накануне дня полетов. Для перелетающих экипажей комплект полетного обмундирования устанавливает командир части, от которого выделяется летный состав ;

3) в зависимости от характера полетного задания и условий его выполнения командир части изменяет состав элементов в типовом комплекте полетного обмундирования;

4) для транспортных ВС при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение установленной эксплуатантом форменной (специальной) одежды."

2. Управлению главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан в установленном законодательством Республики Казахстан порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства обороны Республики Казахстан;

3) направление сведений в Юридический департамент Министерства обороны Республики Казахстан об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) настоящего пункта в течение десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

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

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

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

*Министр обороны
Республики Казахстан*

Н. Ермакбаев

" С О Г Л А С О В А Н "

Служба государственной охраны
Республики Казахстан

" С О Г Л А С О В А Н "

Комитет национальной безопасности
Республики Казахстан

" С О Г Л А С О В А Н "

Министерство внутренних дел
Республики Казахстан

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан»
Министерства юстиции Республики Казахстан