



О внесении изменений в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 31 июля 2019 года № 590 "Об утверждении Правил штурманского обеспечения государственной авиации Республики Казахстан"

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 5 апреля 2024 года № 331

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ Министра обороны Республики Казахстан от 31 июля 2019 года № 590 "Об утверждении Правил штурманского обеспечения государственной авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 19184) следующие изменения:

преамбулу изложить в следующей редакции:

"На основании подпункта 14) статьи 15 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**";

в Правилах штурманского обеспечения государственной авиации Республики Казахстан, утвержденных указанным приказом:

подпункт 13) пункта 4 изложить в следующей редакции:

"13) летчик (пилот)-оператор беспилотного воздушного судна (далее – БВС) – член экипажа БВС, допущенный к выполнению функций по управлению БВС аэродромного базирования;";

пункты 7 и 8 изложить в следующей редакции:

"7. Объем и содержание мероприятий штурманского обеспечения полетов определяются характером выполняемых задач, навигационной обстановкой района полетов, тактико-техническими данными воздушных судов, уровнем штурманской подготовки летчиков, штурманов, летчиков-операторов БВС, группы руководства полетов и расчетов пунктов управления, а также располагаемым временем.

8. Основными задачами штурманской службы государственной авиации являются:

1) обеспечение высокой точности, надежности и безопасности воздушной навигации и эффективного боевого применения;

2) разработка и реализация мероприятий по достижению и поддержанию уровня штурманской подготовки авиационных частей (подразделений);

3) разработка и реализация мероприятий штурманского обеспечения полетов;

4) развитие и совершенствование теории и практики воздушной навигации и боевого применения воздушных судов, а также средств их обеспечения;

5) организация сбора информации и обработки статистического материала, характеризующего точность, надежность и эффективность воздушной навигации и боевого применения;

6) постоянное совершенствование методики обучения и выполнения нормативов оценок воздушной навигации и боевого применения;

7) организация исследований, изыскание путей повышения точностных характеристик прицельно-навигационных комплексов (прицельно-навигационного оборудования) и совершенствование методики их применения;

8) организация работы по обеспечению аэронавигационной информацией авиационных частей (подразделений) государственной авиации;

9) участие в разработке полетных заданий и контроль за качеством их выполнения экипажами воздушных судов (БВС);

10) участие в разработке и реализации мероприятий по навигационному оборудованию территории Республики Казахстан и районов базирования (полетов) государственной авиации;

11) разработка и реализация мероприятий направленных на обеспечение безопасности полетов в штурманском отношении;

12) автоматизация решения задач штурманского обеспечения боевой подготовки авиационных частей (подразделений) государственной авиации.";

пункты 10, 11 и 12 изложить в следующей редакции:

"10. Навигационное оборудование района полетов включает в себя:

1) расстановку стационарных и подвижных средств радиотехнического обеспечения полетов и наземных станций управления БВС;

2) геодезическую привязку позиций средств радиотехнического обеспечения полетов и наземных станций управления БВС;

3) определение рабочих областей средств радиотехнического обеспечения и возможных областей выполнения полетов БВС для различных высот полета;

4) разработку данных работы средств радиотехнического обеспечения полетов;

5) расчет поправок на распространение радиоволн различных радионавигационных систем;

6) облет рабочих областей систем радиотехнического обеспечения полетов.

11. Расстановка стационарных и подвижных средств радиотехнического обеспечения полетов и наземных станций управления БВС производится таким образом, чтобы создать сплошное радионавигационное поле в целях обеспечения максимальной точности определения места воздушного судна и более надежного решения задач воздушной навигации и боевого применения воздушных судов.

Позиции подвижных средств радиотехнического обеспечения полетов выбираются после определения рабочих областей стационарных средств.

При расстановке учитывается возможность и необходимость дублирования рабочей области одной системы рабочей областью системы другого типа.

Выбор позиций для развертывания средств радиотехнического обеспечения полетов осуществляется специалистами связи и радиотехнического обеспечения полетов и офицерами штурманской службы.

12. Геодезическая привязка позиций средств радиотехнического обеспечения полетов осуществляется топогеодезической службой.

Геодезическая привязка позиций наземных станций управления БВС осуществляется силами экипажей (расчетами) БВС совместно со специалистами инженерно-авиационного обеспечения. Определение рабочих областей наземных станций управления БВС выполняют летчики-операторы БВС.";

пункт 15 изложить в следующей редакции:

"15. Изучение с летчиками, штурманами, группой руководства полетами и расчетами пунктов управления данных работы, границ рабочих областей и точностных характеристик средств радиотехнического обеспечения полетов осуществляется после выполнения облета.";

пункт 17 изложить в следующей редакции:

"17. Распоряжения и указания по штурманскому обеспечению полетов обрабатывают главные штурманы органов управления государственной авиации. В указаниях по штурманскому обеспечению полетов отражаются:

1) содержание и особенности выполнения задач боевой подготовки на учебный год в штурманском отношении;

2) особенности подготовки летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС к полетам и проведения контроля готовности к ним в штурманском отношении;

3) особенности штурманской подготовки расчетов пунктов управления (особенности их работы при наведении воздушного судна и при контроле за выполнением полетов);

4) особенности подготовки руководителей полетов на авиационных полигонах (площадках десантирования);

5) мероприятия по поддержанию высокого уровня штурманской подготовки летчиков, штурманов, летчиков-операторов БВС, лиц группы руководства полетами и расчетов пунктов управления;

6) мероприятия по обеспечению безопасности полетов в штурманском отношении;

7) мероприятия по навигационному оборудованию района полетов;

8) мероприятия по организации обеспечения аэронавигационной информацией;

9) использование средств объективного контроля полетов для определения результатов воздушной навигации и боевого применения воздушных судов;

10) тематика занятий, проводимых старшими штурманами авиационных частей (подразделений) с летчиками, штурманами и летчиками-операторами БВС.";

пункт 22 изложить в следующей редакции:

"22. Полетные карты входят в обязательный комплект полетной документации экипажей воздушных судов (БВС) государственной авиации.

В экипаже полетные карты необходимо иметь командиру, помощнику командира (второму пилоту, летчику-штурману), штурману (штурману-оператору), летчику-инструктору (штурману-инструктору), летчику-оператору БВС. Вылет без подготовленной полетной карты не допускается.";

пункт 25 изложить в следующей редакции:

"25. В целях обеспечения высокой точности и надежности выхода на заданную цель каждый экипаж и летчики-операторы БВС готовят крупномасштабную карту цели (района разведки, площадки десантирования, зоны разрешения применения оружия).";

пункт 30 изложить в следующей редакции:

"30. В период предварительной подготовки к полету экипажи воздушных судов (БВС) выполняют штурманский и инженерно-штурманский расчеты полета, а также разрабатывают штурманский план полета.";

пункты 36, 37 и 38 изложить в следующей редакции:

"36. Штурманский план полета разрабатывается старшим штурманом авиационной части при выполнении перелетов, перебазировании, боевого применения и демонстрационных полетов группой воздушных судов составом от звена и выше и каждым экипажем при выполнении полетного задания.

Штурманский план полета отрабатывается на карте и доводится до летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС командиром или старшим штурманом при постановке задачи на полеты.

Экипаж разрабатывает штурманский план полета на отдельном листе в виде схемы маршрута или на полетной карте.

37. В штурманском плане полета, в зависимости от рода авиации, навигационной обстановки и полетного задания, отображаются следующие вопросы:

1) время и последовательность взлета, боевой (полетный) порядок авиационной части (подразделения), способы его построения, выдерживания, роспуска и захода на посадку на основном и запасных аэродромах;

2) алгоритм выхода на исходный пункт маршрута и от конечного пункта маршрута на аэродром посадки (в точку начала роспуска боевого порядка);

3) маршруты и режимы полета экипажей (групп) авиационных частей;

4) безопасные высоты полета по этапам маршрута;

5) расчет полета, уравнильные рубежи, рубежи встреч (с истребителями, заправщиками), начала и окончания дозаправки, окончания сопровождения;

б) алгоритм встречи (с истребителями, заправщиками);

7) алгоритм выхода на цель (зоны разрешения применения оружия, площадку десантирования), маневр для выхода в заданное время, уход от цели (площадки десантирования);

8) распределение целей, боевая загрузка воздушного судна, способы и условия боевого применения авиационных средств поражения (десантирования);

9) алгоритм использования прицельно-навигационного комплекса (прицельно-навигационного оборудования) и средств радиотехнического обеспечения полетов на каждом участке маршрута, при выходе на цель (площадку десантирования) и на аэродром посадки;

10) рубежи ввода в бой истребителей;

11) зоны дежурства в воздухе и районы самостоятельного поиска, их обозначение, эшелонирование и маневр воздушного судна в них при поиске и обнаружении цели, порядок выхода в зоны и районы поиска;

12) организация наведения на цели;

13) алгоритм действий пунктов управления и экипажей при целеуказании и перенацеливании;

14) меры по обеспечению безопасности полетов в штурманском отношении;

15) меры по восстановлению потерянной ориентировки;

16) использование средств объективного контроля навигации и боевого применения

;

17) инженерно-штурманский расчет полета;

18) алгоритм осуществления контроля за расходом топлива.

В зависимости от задания, условий его выполнения, типа воздушного судна и уровня штурманской подготовки летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС в план включаются и другие мероприятия (действия), направленные на успешное выполнение поставленных задач.

38. Старший штурман авиационной части на основе задач боевой подготовки, стоящих перед частью, с учетом указаний главного штурмана органа управления государственной авиации, а также по результатам изучения и оценки навигационной обстановки готовит и представляет командиру части предложения по штурманскому обеспечению полетов и штурманской подготовке летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС.:";

пункт 41 изложить в следующей редакции:

"41. При изучении характера местности в районе полетов раскрываются:

1) общая характеристика местности по участкам (равнинная, пересеченная, горная, лесная, степная, болотистая, пустынная) и ее превышения над уровнем моря, координаты и высоты искусственных препятствий;

2) влияние рельефа местности и искусственных препятствий на организацию и выполнение полетов на малых и предельно малых высотах, а также на рабочую область

распространения управляющих сигналов БВС и на работу средств радиотехнического обеспечения полетов;

3) наличие снежного и ледяного покровов, сезонных и паводковых вод и их влияние на изменение конфигурации береговой черты моря, очертания рек и водоемов, на ведение визуальной (телевизионной) и радиолокационной ориентировки при выходе на полигоны (тактические цели) и площадки десантирования (приземления);

4) возможность ведения визуальной (телевизионной) и радиолокационной ориентировки, использования ориентиров для коррекции прицельно-навигационных комплексов, а также в качестве точек прицеливания при выполнении бомбометания (пуска ракет) по невидимым целям и десантирования;

5) магнитное склонение и районы магнитных аномалий, их влияние на курсовые системы, особенно при полетах на малых и предельно малых высотах.";

пункт 50 изложить в следующей редакции:

"50. Проверка состояния штурманской подготовки авиационных частей (подразделений) осуществляется:

1) заслушиванием должностных лиц штурманской службы и пунктов управления авиационных частей (подразделений);

2) проверкой отработанных документов, справочных данных, расчетов, программ полета, заявок на работу средств радиотехнического обеспечения полетов;

3) заслушиванием постановки задачи на полеты;

4) проверкой подготовки к полетам летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС, группы руководства полетами и расчетов пунктов управления в штурманском отношении;

5) проверкой готовности аэродромов в навигационном отношении и обеспеченности авиационных частей (подразделений) документами аэронавигационной информации;

6) проведением контроля готовности к полетам частей, подразделений, экипажей воздушных судов (БВС) в штурманском отношении;

7) проведением контроля за управлением полетами;

8) проверкой данных наземных и бортовых средств объективного контроля;

9) проверкой полноты и качества выполнения полетных заданий экипажами воздушных судов.";

пункт 55 изложить в следующей редакции:

"55. Готовность экипажей (летчиков-операторов БВС) к полету в штурманском отношении определяется:

1) знанием полетного задания и последовательностью его выполнения;

2) наличием подготовленных полетных и других карт, необходимых экипажу воздушного судна для выполнения полетного задания, инженерно-штурманского

расчета полета, документов аэронавигационной информации и установленного штурманского снаряжения;

3) знанием программы полета, введенной в прицельно-навигационный комплекс;

4) наличием записей в наколенных планшетах экипажа воздушного судна фронтовой авиации, данных, необходимых для решения задач воздушной навигации и боевого применения, захода на посадку на основной и запасной аэродромы;

5) знанием навигационной обстановки по маршруту полета и в районе цели (зоны разрешения применения оружия);

6) знанием особенностей обхода запретных зон и выполнения полета вблизи Государственной границы (приграничной полосы);

7) знанием особенностей местности, основных ориентиров и средств радиотехнического обеспечения полетов в полосе маршрута, особенностей поиска цели (площадки десантирования) и выхода на нее, безопасных высот полета по участкам маршрута, безопасных условий применения авиационных средств поражения;

8) знанием мер по обеспечению безопасности полета в штурманском отношении.";

пункты 57, 58 и 59 изложить в следующей редакции:

"57. Основными причинами потери ориентировки являются:

1) неудовлетворительная штурманская подготовка экипажа, а также некачественная подготовка прицельно-навигационного комплекса (прицельно-навигационного оборудования) к полету;

2) неудовлетворительная организация и управление полетами;

3) отсутствие контроля должностными лицами за подготовкой экипажа (летчика) воздушного судна к полету;

4) недостаточная подготовка и несоблюдение экипажем последовательности выполнения штурманского плана полета;

5) слабые практические навыки летчиков, штурманов и летчиков-операторов БВС в комплексном использовании бортовых и наземных средств воздушной навигации;

6) слабые навыки ведения визуальной и радиолокационной ориентировки;

7) неподготовленность экипажа к полету в усложнившихся условиях;

8) неисправность или полный отказ навигационного оборудования воздушного судна;

9) потеря ведущего воздушного судна (группы) при полете строем, когда ведомый экипаж не вел общую ориентировку.

58. Основными мероприятиями по предотвращению случаев потери ориентировки являются:

1) постоянное изучение и сдача не менее двух раз в год зачетов летчиками, штурманами и летчиками-операторами БВС по знанию района полетов, средств радиотехнического обеспечения и действий экипажа при потере ориентировки;

2) регулярное проведение с летчиками, штурманами, летчиками-операторами БВС, группой руководства полетами и расчетами командных пунктов занятий с изучением различных способов восстановления ориентировки, действий при отказах навигационного оборудования и курсовых приборов, по комплексному применению средств воздушной навигации в полете;

3) проверка состояния навигационного оборудования и ежегодное проведение девиационных и радиодевиационных работ на воздушном судне;

4) контроль за систематичностью и качеством выполнения экипажами полетов по маршрутам;

5) изучение с летчиками, штурманами, летчиками-операторами БВС, группой руководства полетами и расчетами командных пунктов случаев потерь ориентировки и уклонения экипажей от маршрутов;

6) тщательная штурманская подготовка экипажей воздушных судов (БВС) к полету;

7) комплексное использование технических средств навигации в полете и своевременное определение их неисправностей.

59. Исключение случаев столкновения воздушных судов с земной (водной) поверхностью и препятствиями достигается:

1) тщательной штурманской подготовкой экипажей воздушных судов (БВС) и прицельно-навигационных комплексов (прицельно-навигационного оборудования) к полету;"

2) изучением экипажами воздушных судов (БВС), группой руководства полетами и расчетами пунктов управления рельефа местности и его высот, местонахождение и высоты искусственных препятствий;

3) выдерживанием экипажами воздушных судов (БВС) безопасных высот полета в районе аэродрома и по маршруту и контроль за их выдерживанием со стороны группы руководства полетами и расчетов пунктов управления;

4) соблюдением экипажами воздушных судов (БВС) правил изменения высоты полета и пробивания облачности в соответствии с Правилами производства полетов государственной авиации;

5) четким исполнением всеми членами экипажа воздушного судна (БВС) своих функциональных обязанностей и своевременным выполнением команд руководителя полетов;

6) умением экипажа, в зависимости от скорости и угла пикирования воздушного судна, определять момент начала вывода из пикирования;

7) соблюдением мер по обеспечению безопасности при полетах на малых и предельно-малых высотах;

8) знанием группой руководства полетами и расчетами пунктов управления особенностей навигации и боевого применения воздушного судна, управления и контроля за полетами на малых и предельно малых высотах;

9) умением экипажа воздушного судна (БВС), группы руководства полетами и расчета пункта управления быстро реагировать на изменение воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки;

10) строгим соблюдением экипажем воздушного судна правил полетов в условиях горной местности и учетом особенностей использования барометрических высотомеров при посадке на высокогорные аэродромы в соответствии с Правилами производства полетов государственной авиации.";

пункты 61, 62, 63 и 64 изложить в следующей редакции:

"61. Основными мероприятиями, направленными на исключение случаев полной выработки топлива в полете являются:

1) регулярное проведение комплексных тренажей с летчиками, штурманами, летчиками-операторами БВС, группой руководства полетами и расчетами пунктов управления по расчету (контролю) расходования топлива в полете;

2) проверка летчиков, штурманов, летчиков-операторов БВС, группы руководства полетами и расчетов пунктов управления познанию исходных данных и методики определения возможностей воздушных судов по досягаемости и времени дежурства в воздухе;

3) проверка правильности расчетов минимальных остатков топлива, потребных для выполнения полета и посадки на запасной аэродром.

62. Предотвращение случаев опасного сближения и столкновения воздушных судов в воздухе достигается:

1) соблюдением экипажами (летчиками-операторами БВС) вертикального, бокового и продольного эшелонирования, а также выдерживанием заданных режимов полета;

2) контролем за выдерживанием режима полета со стороны группы руководства полетами и расчетов пунктов управления.

63. В целях исключения случаев опасного сближения и столкновения воздушных судов в воздухе летчики, штурманы, летчики-операторы БВС, группа руководства полетами и расчеты пунктов управления не реже двух раз в год проверяются на знание правил эшелонирования и выполнения групповых полетов в соответствии с Правилами производства полетов государственной авиации.

64. Предотвращение случаев попадания воздушного судна в опасные и запретные зоны достигается:

1) строгим соблюдением экипажами воздушных судов (БВС) установленных правил полетов вблизи государственной границы, опасных и запретных зон в соответствии с Правилами производства полетов государственной авиации и выдерживанием программы и плана полета;

2) надежным управлением воздушным движением;

3) комплексным применением экипажами воздушных судов (БВС) средств и способов воздушной навигации;

4) обозначением на полетных картах, индикаторах радиолокационных станций и планшетах воздушной обстановки векторов ограничительных пеленгов, линий прохождения Государственной границы и приграничной полосы, запретных зон и рубежей минимально допустимого приближения воздушного судна к ним с учетом маневра при отвороте от государственной границы;

5) изучением расположения средств радиотехнического обеспечения полетов и уточнением данных их работы;

6) тщательной прокладкой и изучением маршрута полета, характерных визуальных и радиолокационных ориентиров, уточнением рубежей передачи управления;

7) контролем за работоспособностью прицельно-навигационного комплекса (прицельно-навигационного оборудования), правильностью ввода программ полета, своевременной коррекцией координат местоположения воздушного судна.";

пункты 66, 67 и 68 изложить в следующей редакции:

"66. Исключение случаев попадания воздушного судна в зону поражения своих авиационных средств поражения достигается:

1) изучением экипажами воздушных судов (БВС) условий и порядка выполнения полетного задания, аэронавигационного паспорта авиационного полигона (зоны применения оружия), мер безопасности при стрельбе, бомбометании и пуске ракет, предусмотренных руководством по летной эксплуатации и методическими пособиями по боевому применению воздушного судна;

2) знанием эксплуатационных ограничений воздушного судна и авиационных средств поражения, параметров безопасного режима применения авиационных средств поражения (безопасные высоты, скорости, дальности применения, глубины групп, дистанции между группами, а также заданные условия полета), последовательности работы с системами управления вооружением воздушных судов и действий при их отказе.

67. Предотвращение случаев применения авиационных средств поражения не по заданным целям (вне полигона), десантирования войск и техники вне заданных площадок и ударов по своим войскам достигается:

1) детальным изучением экипажами воздушных судов (БВС) аэронавигационного паспорта авиационного полигона (района цели, зоны разрешения применения оружия, площадки десантирования), отличительных и демаскирующих признаков цели, знанием точных координат;

2) максимальным использованием возможностей прицельно-навигационного комплекса (прицельно-навигационного оборудования), систем управления вооружением (десантированием);

3) выбором наиболее рационального способа коррекции прицельно-навигационного комплекса, проверкой правильности коррекции (показаний) по данным дублирующих средств;

4) правильным расчетом установочных данных, вводом (контролем ввода) их в прицельно-навигационный комплекс (прицельно-навигационное оборудование) перед выходом на боевой курс;

5) выбором надежной точки прицеливания и правильным прицеливанием по ней;

6) надежным опознаванием цели (площадки десантирования) по нескольким признакам, особенно в случаях перенацеливания;

7) знанием способов целеуказания и сигналов перенацеливания, средств обозначения (опознавания) своих войск и порядок их использования;

8) выполнением требований и команд руководителя полетов на полигоне (площадке десантирования);

9) соблюдением экипажами воздушных судов (БВС) мер безопасности при применении авиационных средств поражения в непосредственной близости от служебной зоны полигона (своих войск), полностью исключаящие их поражение.

68. При сомнении экипажа (летчика-оператора БВС) в выходе воздушного судна на заданную цель (площадку десантирования) применение авиационных средств поражения (десантирование) не допускается."

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

1) направление настоящего приказа в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан" Министерства юстиции Республики Казахстан в электронном виде в течение пяти рабочих дней со дня его подписания на казахском и русском языках в соответствии с требованиями пункта 10 Правил ведения Государственного реестра нормативных правовых актов Республики Казахстан, Эталонного контрольного банка нормативных правовых актов Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра юстиции Республики Казахстан от 11 июля 2023 года № 472 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 33059);

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

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

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

4. Настоящий приказ довести до заинтересованных должностных лиц и структурных подразделений.

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

*Министр обороны
Республики Казахстан генерал-полковник*

Р. Жаксылыков

"СОГЛАСОВАН"

Служба государственной охраны

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"

Комитет национальной безопасности

Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"

Министерство внутренних дел

Республики Казахстан

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