

Об утверждении Инструкции по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан

Утративший силу

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 24 июня 2015 года № 360. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 1 сентября 2015 года № 11990. Утратил силу приказом Министра обороны Республики Казахстан от 24 августа 2017 года № 486 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования)

Сноска. Утратил силу приказом Министра обороны РК от 24.08.2017 № 486 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 12) статьи 15 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и в целях упорядочения деятельности авиационного персонала по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан, **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан.

2. Начальнику Главного управления по надзору за безопасностью полетов государственной авиации Республики Казахстан:

1) в установленном законодательном порядке направить настоящий приказ в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации;

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации копию настоящего приказа направить в периодические печатные издания и в информационно-правовую систему "Эділет" республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан" для официального опубликования;

3) после официального опубликования приказ разместить на интернет-ресурсе Министерства обороны Республики Казахстан.

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

4. Приказ довести до должностных лиц в части, их касающейся.

5. Приказ вводится в действие по истечению десяти календарных дней со дня его первого официального опубликования.

Министр обороны
Республики Казахстан

И. Тасмагамбетов

"СОГЛАСОВАН"

Председатель Комитета
национальной безопасности
Республики Казахстан

_____ Н. Абыкаев
24 июля 2015 г

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел
Республики Казахстан
генерал-полковник полиции

_____ К. Касымов
9 июля 2015 г

Утверждена
приказом Министра обороны
Республики Казахстан
от 24 июня 2015 года № 360

Инструкция

по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан

1. Общие положения

1. Инструкция по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан (далее – Инструкция) разработана в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон).

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

3. Термины и определения, используемые в Инструкции:

1) авиационная часть – республиканское государственное учреждение, осуществляющее организацию и выполнение полетов воздушных судов государственной авиации, их эксплуатацию и хранение;

2) авиационное событие – событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, в ходе которого произошла угроза безопасности полета, повреждение или

утрата воздушного судна и/или гибель людей, находившихся на этом воздушном судне;

3) авиационный инцидент – авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности воздушного судна и (или) жизни людей, находящихся на его борту, но не закончилось авиационным происшествием;

4) авиационное происшествие – авиационное событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели (телесному повреждению со смертельным исходом) людей, находившихся на борту воздушного судна, и (или) утрате этого воздушного судна;

5) воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности;

6) серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна – авиационный инцидент, при котором восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно;

7) летная эксплуатация воздушного судна – процесс эксплуатации воздушного судна от начала проведения летным составом предполетного осмотра воздушного судна до момента, когда все лица находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно;

8) серьезный авиационный инцидент – авиационный инцидент, обусловленный возникновением сложной или аварийной полетной ситуации, или при котором здоровью хотя бы одного из лиц, находившихся на борту воздушного судна, причинен вред;

9) особая ситуация – любая нештатная ситуация в процессе летной эксплуатации воздушного судна, вызванная воздействием опасного фактора и приводящая к снижению безопасности полетов;

10) части обеспечения – авиационно-технические базы, авиационные комендатуры, центры управления воздушным движением;

11) опасный фактор – любое (реальное или потенциальное) воздействие на какой-либо элемент авиационной системы, способное привести к возникновению авиационного события;

12) государственная авиация – авиация, находящаяся в ведении уполномоченного органа в сфере государственной авиации, органов внутренних дел, Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, а также других государственных органов по решению Правительства Республики Казахстан и используемая в целях обороны, безопасности государства, охраны общественного порядка;

13) уполномоченный орган в сфере государственной авиации – Министерство обороны Республики Казахстан;

14) орган безопасности полетов государственной авиации – структурное подразделение Министерства обороны Республики Казахстан, осуществляющее государственный контроль и надзор по вопросам безопасности полетов в государственной авиации Республики Казахстан;

15) органы управления государственной авиации – Управление главнокомандующего Силами воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан, Главное командование Национальной гвардии Республики Казахстан, Пограничная служба Комитета национальной безопасности Республики Казахстан;

16) орган безопасности полетов – структурное подразделение в составе органа управления, авиационной части государственной авиации.

2. Деятельность руководителей (командиров, начальников) органов управления по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов. Органы безопасности полетов

Параграф 1. Деятельность руководителей (командиров, начальников) органов управления

4. Руководитель (командир, начальник) органа управления организует работу по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.

Руководитель органа управления, командир (начальник) авиационной части (подразделения) государственной авиации:

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

2) руководит работой должностных лиц подчиненных органов безопасности полетов;

3) организует своевременное и качественное планирование работы органа управления по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;

4) проводит систематический анализ состояния безопасности полетов на основе наблюдений, докладов и поступающей информации, оценивает деятельность должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в подчиненных органах управления;

5) контролирует выполнение мероприятий программ предотвращения авиационных происшествий и инцидентов (далее – Программа) и планов по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов,

их обеспеченность финансовыми и материально-техническими средствами;

б) осуществляет подбор (по согласованию с вышестоящим органом безопасности полетов) и организовывает подготовку специалистов органов безопасности полетов, контролирует уровень подготовки руководителей (командиров, начальников) подчиненных органов управления в вопросах предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.

Параграф 2. Органы безопасности полетов

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

6. Главное управление по надзору за безопасностью полетов государственной авиации Республики Казахстан осуществляет функции по государственному контролю и надзору в области деятельности государственной авиации по вопросам безопасности полетов.

7. Решением руководителя государственного органа в органах управления государственной авиации создаются органы безопасности полетов.

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

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

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

Параграф 3. Полномочия специалистов органов безопасности полетов

11. Специалисты органов безопасности полетов:

1) выявляют и анализируют опасные факторы;

2) контролируют проведение профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов, устранение недостатков и нарушений в организации, выполнении и обеспечении полетов;

3) разрабатывают совместно со структурными подразделениями органов управлений мероприятий по устранению или снижению влияния опасных факторов, недостатков и нарушений;

4) организуют своевременное доведение до авиационного персонала оперативной, периодической и представляемой по запросу информации об авиационных происшествиях и инцидентах;

5) организуют работу нижестоящих органов безопасности полетов по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации, осуществляют контроль за полнотой исполнения обязанностей личным составом этих органов;

6) оценивают состояние безопасности полетов в авиационных частях;

7) контролируют качество и полноту проведения расследований авиационных инцидентов;

8) проверяют состояние воздушных судов, средств управления и обеспечения полетов в авиационных частях и частях обеспечения.

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

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

2) приостанавливает исполнение обязанностей должностными лицами из числа авиационного персонала государственной авиации Республики Казахстан, допустивших нарушения в организации и проведении полетов государственной авиации и использовании воздушного пространства;

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

4) запрашивает у государственных органов служебные документы и информацию по вопросам, отнесенным к компетенции государственного учреждения;

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

6) организует проведение оценки состояния аварийности в государственной авиации, разрабатывает предложения по предупреждению авиационных происшествий и авиационных инцидентов, представляет информацию руководителям государственных органов по этим вопросам;

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

8) организует расследование авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами, а также авиационных

происшествий и авиационных инцидентов, в которые вовлечен авиационный персонал нескольких государственных органов;

9) разрабатывает для государственных органов предложения о порядке расследования при установлении факта вовлечения в авиационное происшествие или в авиационный инцидент авиационного персонала этих государственных органов;

10) принимает решение о порядке дальнейшего расследования авиационного происшествия или авиационного инцидента при установлении факта вовлечения в авиационное происшествие или в авиационный инцидент авиационного персонала других государственных органов;

11) организует взаимодействие с государственными органами, органами безопасности полетов гражданской и экспериментальной авиации, научно-исследовательскими учреждениями и организациями по вопросам расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов, обеспечения безопасности полетов и повышения надежности государственных воздушных судов.

13. Должностные лица органов безопасности полетов:

1) заслушивают доклады должностных лиц органов управления (авиационных частей, частей обеспечения) по вопросам организации и выполнения мероприятий, направленных на поддержание безопасности полетов воздушных судов государственной авиации;

2) проверяют деятельность авиационного персонала государственной авиации, в том числе уровень подготовки летного состава в технике пилотирования, воздушной навигации и боевом применении;

3) приостанавливают исполнение обязанностей должностными лицами из числа авиационного персонала от заместителя руководителя (командира, начальника) и ниже в своем органе управления, допустившими нарушения в организации и проведении полетов государственной авиации и использовании воздушного пространства, угрожающих безопасности полетов, с последующим докладом своим непосредственным руководителям (командирам, начальникам);

4) отстраняют от эксплуатации воздушные суда, средства управления и обеспечения полетов при несоответствии их состояния требованиям технической документации, с последующим докладом своим непосредственным руководителям (командирам, начальникам);

5) дают должностным лицам авиационного персонала указания по устранению выявленных нарушений и недостатков в части, касающейся безопасности полетов, с докладом своим непосредственным руководителям (командирам, начальникам).

14. Указания должностных лиц органа безопасности полетов государственной авиации по вопросам, отнесенным к их компетенции, принимаются к исполнению всеми должностными лицами авиационного персонала государственной авиации.

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

3. Организация профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

Параграф 1. Содержание, сущность и принципы профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

16. Профилактическая работа по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов составляет основное содержание деятельности авиационных командиров, начальников, всего авиационного персонала по обеспечению безопасности полетов и проводится во всех органах управления, авиационных частях и частях обеспечения.

Сущность профилактической работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов заключается в активном выявлении опасных факторов летной работы и принятии мер по их устранению, снижению их влияния или уклонению от них.

17. Основными принципами, определяющими действенность работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, являются:

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

Параграф 2. Выявление опасных факторов

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

Контроль за деятельностью по выявлению опасных факторов осуществляют старшие авиационные начальники.

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

20. Основные формы работы по выявлению опасных факторов:

1) прогнозирование опасных факторов, приводящих к авиационным происшествиям и инцидентам;

2) инспектирование (проверка) структурных подразделений;

3) расследование авиационных происшествий и инцидентов;

4) добровольные (конфиденциальные) сообщения о недостатках, особых ситуациях, угрожающих безопасности полетов.

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

К таким задачам относятся: переучивание на другие типы воздушных судов, освоение новых тактических приемов, систем обслуживания авиационной техники.

Результаты прогнозирования отражаются в соответствующем аналитическом разделе Программы.

22. В органах управления государственной авиации прогнозирование опасных факторов применяется в упрощенном виде путем анализа работы отдельных элементов и авиационной системы в целом. Прогнозирование осуществляется с целью выработки эффективного пути предотвращения авиационных происшествий и инцидентов. По результатам прогнозирования отрабатываются мероприятия по устранению опасных факторов и ограничению их возможного проявления.

23. Инспектирование (проверка) структурных подразделений является одной из прямых обязанностей всего руководящего состава и осуществляется должностными лицами всех инстанций.

При этом инспектирование структурных подразделений (контроль их деятельности) проводится руководителем вышестоящей инстанции, отдельными должностными лицами и/или специальными группами (комиссиями).

24. В ходе инспектирования (проверки), проверяется законность выполнения полетов, качество организации, подготовки и проведения полетов, состояние работы по выявлению, расследованию, учету и анализу авиационных инцидентов, нарушений и ошибочных действий летного состава.

Принципы инспектирования: систематичность, целенаправленность, объективность, действенность.

25. Задачами инспектирования (проверки) являются:

1) изучение фактического положения дел (состояния безопасности полетов и профилактической работы) в проверяемом структурном подразделении;

2) анализ и изучение (на предмет наличия опасных факторов) порядка организации и проведения летной работы и соблюдения при этом требований руководящих документов;

3) выявление опасных факторов;

4) принятие мер по устранению опасных факторов;

5) уточнение Программы. Осуществление контроля реализации Программы;

6) проведение разбора результатов инспектирования с руководящим составом проверяемого подразделения и оказание помощи в устранении недостатков;

7) оценка эффективности принимаемых мер.

26. Инспектирование (проверка) подразделяется на плановое и внеплановое:

1) плановое – инспектирование (проверка), назначаемое в отношении проверяемого органа управления (авиационной части, части обеспечения) на основании ежегодного плана проведения проверок;

2) внеплановое – инспектирование (проверка), назначаемое в отношении конкретного проверяемого органа управления (авиационной части, части обеспечения) с целью устранения непосредственной угрозы безопасности полетов.

27. В случае обнаружения нарушений, неправильных действий (бездействия) авиационного персонала, инспектирующий (проверяющий) пресекает опасные факторы, создающие угрозу безопасности полетов, до прекращения полетов.

Инспектирующий (проверяющий) информирует командира (начальника) проверяемого органа управления, авиационной части (части обеспечения) обо всех выявленных недостатках, упущениях и замечаниях, доводит до него перечень недостатков, которые будут доложены вышестоящему начальнику.

28. По результатам работы инспектирующий проводит разбор и готовит доклад своему начальнику о состоянии дел в проверяемом органе управления (

авиационной части, части обеспечения) с предложениями по устранению выявленных недостатков.

План мероприятий по устранению выявленных нарушений (недостатков, упущений) проверяемый субъект представляет в проверяющий орган в течение десяти рабочих дней с момента получения предписания на устранение выявленных нарушений (недостатков, упущений).

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

30. Авиационные инциденты в государственной авиации классифицируются на авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна.

31. Добровольные конфиденциальные сообщения о недостатках, особых ситуациях и событиях, которые, по мнению их участников или свидетелей, представляют угрозу безопасности полетов, но неизвестные командованию, или известные, но не расследованные, существенно расширяют возможности по выявлению опасных факторов.

Добровольные конфиденциальные сообщения используются на основе доверительности и строгой конфиденциальности, в дополнение к официально установленному порядку представления донесений о выявленных опасных факторах.

Параграф 3. Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

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

Основными плановыми документами профилактической работы являются Программа и план мероприятий по обеспечению безопасности полетов, в котором отображаются мероприятия месячного планирования.

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

В дополнение к этим документам, в органах управления и авиационных частях (частях обеспечения), разрабатываются планы профилактических мероприятий по результатам инспектирований (проверок), и по результатам расследований авиационных происшествий и инцидентов.

33. Программа является основным руководящим документом, определяющим комплекс взаимосвязанных работ, организационных и технических мероприятий, требований, установленных на определенный период, с целью обеспечения безопасности полетов.

Программа разрабатывается на календарный год.

34. Исходными данными для разработки программы являются:

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

35. При разработке Программы учитываются следующие факторы:

- 1) уровень летной подготовки и степень натренированности летных экипажей ;
- 2) уровень летно-методической подготовки руководящего и инструкторского состава;
- 3) уровень подготовки руководителей полетов, персонала группы руководства полетами, командных пунктов и органов управления воздушным движением;
- 4) уровень подготовки инженерно-технического состава и его опыт эксплуатации данного типа авиационной техники;
- 5) состояние авиационной техники, аэродромов, средств управления и обеспечения полетов;
- 6) состояние учебной базы для обеспечения теоретической и практической подготовки авиационного персонала;
- 7) выделенные и имеющиеся материальные (материально-технические) и другие ресурсы;
- 8) результаты научных исследований;
- 9) требования документов по организации и проведению боевой (летной) подготовки;
- 10) опыт разработки и выполнения предыдущих Программ;
- 11) структура и возможности систем управления и обеспечения;

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

36. Программа структурно состоит из пяти разделов:

- 1) краткий анализ авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, имевших место в государственной авиации за последние пять лет;
- 2) краткий анализ авиационных инцидентов за прошедший год (в органе управления – за все подчиненные части государственной авиации, в авиационной части, части обеспечения – за свою часть);
- 3) анализ морально-психологических качеств личного состава части (органа управления) и его социально-бытовых условий;
- 4) задачи, условия их решения и меры по устранению опасных факторов при их выполнении;
- 5) перечень планируемых профилактических мероприятий.

37. Пятый раздел Программы разрабатывается в виде ежемесячного перечня планируемых профилактических мероприятий (по форме, согласно приложению 1 к настоящей Инструкции), основными (типовыми) из которых являются:

- 1) тематика и сроки проведения конференций по безопасности полетов, сборов;
- 2) заседания военного (методического) совета по вопросам безопасности полетов;
- 3) тематика специальных занятий по безопасности полетов;
- 4) периодические анализы материалов объективного контроля;
- 5) основные мероприятия по предотвращению повторяемости авиационных происшествий и инцидентов по известным группам причин;
- 6) подготовка летного состава, персонала группы руководства полетами (органов управления воздушным движением), руководящего инженерно-технического состава к действиям в особых случаях;
- 7) мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов при освоении новых типов воздушных судов (при наличии такой задачи) и новых видов летной подготовки;
- 8) комплексные тренировки по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна;
- 9) целевые проверки состояния аэродромов (вертодромов, площадок), средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;
- 10) проверка наличия и состояния средств для отпугивания птиц;
- 11) анализ состояния безопасности полетов за месяц, квартал, полугодие (период обучения) и год;

12) проверки группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) и группы обеспечения полетов по действиям в особых случаях;

13) анонимное анкетирование по вопросам безопасности полетов;

14) анализ состояния парка воздушных судов, уровня подготовки и укомплектованности инженерно-технического состава;

15) мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов из-за отказов воздушных судов в полете;

16) изучение периодической информации;

17) целевые проверки состояния средств наземного обслуживания общего применения;

18) мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, связанных с недостатками метеорологического обеспечения полетов ;

19) мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, связанных с недостатками медицинского обеспечения полетов.

38. Детально мероприятия пятого раздела Программы разрабатываются по результатам проведенного анализа первых четырех (аналитических) разделов Программы. Определяются сроки их проведения и ответственные исполнители.

Разработанная Программа является основой планирования профилактической работы на месяц.

39. Основные мероприятия по предотвращению повторяемости авиационных происшествий и инцидентов проводятся по следующим известным группам причин:

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

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

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

4) попадание воздушных судов в опасные явления погоды;

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

6) отказы воздушных судов в полете;

7) снижение работоспособности членов экипажей воздушных судов в полете.

Перечень рекомендуемых мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов приведен в приложении 2 к настоящей Инструкции.

40. В частях обеспечения Программы разрабатываются по типовой структуре с учетом особенностей в их деятельности.

41. Своим решением командир (начальник) допускает включает в Программу другие мероприятия. Повторяемость мероприятий определяется

командиром (начальником) с учетом рекомендаций органов безопасности полетов и других структурных подразделений.

42. План мероприятий по обеспечению безопасности полетов разрабатывается в авиационной части (части обеспечения) на месяц и утверждается командиром части.

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

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

- 1) Программа;
- 2) план-график летной подготовки на месяц;
- 3) решение командира части на проведение боевой подготовки в предстоящем месяце;
- 4) поступившие из вышестоящих органов управления указания;
- 5) график распределения летных смен.

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

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

46. При определении сроков проведения мероприятий учитывается время, потребное для их подготовки, а также возможная динамика выполнения задач боевой подготовки. Поэтому план мероприятий по обеспечению безопасности полетов корреспондируется с планом-календарем основных мероприятий на месяц.

47. Типовые мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов по причинам, связанным с действиями экипажей:

- 1) занятия по анализу авиационных происшествий и инцидентов;
- 2) тренировки (тренажи) по действиям в особых случаях в полете;

3) анализ уровня натренированности летного состава по отдельным видам летной подготовки по материалам объективного контроля;

4) анализ полноты и качества выполнения заданий по материалам объективного контроля;

5) определение мер безопасности для различных полетных заданий, этапов полета и отображение их в методических разработках;

6) занятия по изучению маневренных возможностей и эксплуатационных ограничений эксплуатируемого типа воздушного судна;

7) занятия по методике оценки погодных условий при проведении воздушной разведки и доразведки погоды;

8) анализ и оценка правильности эксплуатации авиационной техники на земле и в воздухе;

9) изучение оперативной и периодической информации;

10) изучение нормативных правовых актов, устанавливающих ответственность за нарушение правил полетов;

11) изучение и проверка знаний документов, регламентирующих летную работу;

12) наблюдение за режимом труда и отдыха, питанием летных экипажей.

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

1) проведение сборов с персоналом группы руководства полетами;

2) занятия по анализу авиационных происшествий и инцидентов;

3) комплексные тренажи с персоналом группы руководства полетами (органов управления воздушным движением) по оказанию помощи летному составу в особых ситуациях;

4) занятия по методике оценки погодных условий в ходе полетов;

5) занятия с персоналом группы руководства полетами и расчетом командного пункта по формированию воздушных потоков на различных этапах полета;

6) изучение оперативной и периодической информации по безопасности полетов;

7) анализ натренированности персонала группы руководства полетами в управлении полетами;

8) изучение и проверка знаний документов, регламентирующих летную работу;

9) наблюдение за режимом труда и отдыха, питанием персонала группы руководства полетами;

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

49. Типовые мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов из-за отказов авиационной техники:

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

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

51. В ходе планирования работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в органах управления, авиационных частях, частях обеспечения государственной авиации разрабатываются документы, в соответствии с Перечнем разрабатываемых документов и проводимых мероприятий, изложенных в приложении 3 к настоящей Инструкции.

Параграф 4. Основные профилактические мероприятия по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

52. Основными профилактическими мероприятиями по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов являются:

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

Параграф 5. Разработка и доведение мер безопасности на полеты

53. Меры безопасности подразделяются на общие и специальные.

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

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

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

56. Специальные меры безопасности разрабатываются с учетом:

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

57. К специальным мерам безопасности относятся:

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

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

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

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

58. Меры безопасности при выполнении конкретных упражнений курсов боевой подготовки и отдельных элементов полета разрабатываются методическим советом части и отображаются в соответствующих методических разработках, которые утверждаются командиром части. По каждому упражнению курса боевой подготовки отрабатываются методические разработки применительно к условиям базирования авиации, району полетов и типам воздушных судов.

59. При отработке полета на сложный пилотаж в мерах безопасности даются указания для исключения:

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

Определяются действия летчика (экипажа) при непреднамеренном выходе на режимы, превышающие ограничения.

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

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

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

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

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

63. Для разработки мер организационно-методического характера определяются:

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

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

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

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

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

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

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

Таковыми мерами предусматриваются действия экипажей и персонала групп руководства полетами при:

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

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

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

68. Меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предварительной подготовки разрабатываются при организации полетов исходя

из задач предстоящих полетов, типов воздушных судов, участвующих в полетах, содержания запланированных упражнений с учетом особых полетных ситуаций, в случае их возникновения при выполнении полета.

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

- 1) порядок выруливания (завуливания) воздушных судов;
- 2) минимальные интервалы для взлета воздушных судов;
- 3) схему ухода на маршрут одиночных экипажей и групп воздушных судов;
- 4) порядок построения полетных (боевых) порядков, эшелонирования в зонах и на маршрутах полета;
- 5) минимальные допустимые высоты при полете на предельно-малой высоте;
- 6) порядок захода на внеочередную посадку с маршрутов полета и из зон пилотирования;
- 7) дистанции между воздушными судами, заходящими на посадку по различным схемам, с учетом их типов;
- 8) порядок управления перелетающими экипажами;
- 9) действия при потере ориентировки;
- 10) действия при отказах авиационной техники;
- 11) действия при попадании в условия, к которым экипаж не подготовлен.

Эти меры безопасности командир (начальник) доводит до личного состава устно с записью на магнитофон при постановке задач на полеты.

70. Меры безопасности на конкретные полеты, определяемые на этапе предполетной подготовки разрабатываются с учетом реально сложившейся обстановки и доводятся командиром (начальником) на предполетных указаниях с определением мер безопасности по конкретному варианту плановой таблицы, с записью на магнитофон.

71. В мерах безопасности на полеты учитываются:

- 1) изменения воздушной обстановки в районе полетов;
- 2) фактическое состояние аэродрома к началу полетов с учетом коэффициента сцепления;
- 3) состояние авиационной техники, запланированной на полеты;
- 4) изменения в плановой таблице;
- 5) фактические и прогнозируемые метеорологические условия и исходя из этого изменения в порядке выполнения полетных заданий;
- 6) изменения в работе средств связи и радиотехнического обеспечения, влияющие на выполнение полетных заданий;
- 7) изменения в порядке проведения доразведки погоды с указанием маршрутов в сторону ожидаемого ее ухудшения.

72. Командир (начальник) определяет:

- 1) порядок ухода на запасные аэродромы и минимальный остаток топлива при этом;
- 2) особенности эксплуатации авиационной техники на предстоящих полетах;
- 3) минимальные значения высоты облачности и видимости, при которых разрешается выполнение полета по правилам визуальных полетов;
- 4) порядок перехода на правила полетов по приборам или другой вариант плановой таблицы;
- 5) условия, при которых необходимо ограничить или прекратить полеты.

Параграф 6. Изучение оперативной и периодической информации

73. Оперативная информация содержит изложение обстоятельств и причин авиационных происшествий и инцидентов, оценку действий экипажа воздушного судна и расчетов пунктов управления при возникновении

и развитии особой ситуации, а также перечень рекомендаций по данному событию. Изучение оперативной информации по безопасности полетов организуется с личным составом авиационных частей и частей обеспечения (по категориям) по мере ее поступления и проводится до очередной летной смены.

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

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

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

- 1) довести текст информации;
- 2) детально разобрать действия экипажа и персонала группы руководства полетами;
- 3) показать правильные действия;
- 4) раскрыть причины авиационного происшествия (инцидента), их проявление и влияние на положение воздушного судна, работоспособность двигателей, оборудования, работоспособность экипажа;

5) определить и указать в какой степени полученная информация касается личного состава части;

6) определить и довести перечень мероприятий, направленных на предупреждение аналогичных случаев в своей части.

77. Оперативная информация заносится в журнал учета оперативной информации по формам, установленным Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов, утвержденными приказом Министра обороны Республики Казахстан от 18 марта 2015 года № 145 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10821).

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

79. К периодической информации относятся:

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

Параграф 7. Конференция по безопасности полетов

80. Конференция по безопасности полетов (далее – Конференция) организуется и проводится для руководящего состава органов управления и авиационных частей (частей обеспечения) государственной авиации с периодичностью не реже одного раза в год.

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

82. В зависимости от сложности стоящих задач, условий их выполнения решением руководителя органа управления государственной авиации Конференция проводится в авиационной части (отдельном подразделении, учреждении).

83. В частях, где Конференции не спланированы, вопросы обеспечения безопасности полетов при решении наиболее сложных (новых) задач обучения рассматриваются при проведении летно-технических конференций по особенностям сезонной эксплуатации.

84. Организация Конференции включает:

- 1) разработку и издание приказа руководителя органа управления на проведение Конференции;
- 2) подготовку участников Конференции и учебной базы;
- 3) разработку организационных документов и учебно-методического материала;
- 4) проведение контроля готовности к проведению Конференции.

Указанные документы разрабатываются тем органом безопасности полетов, который проводит Конференцию.

85. Порядок подготовки к Конференции:

- 1) за 30 суток до начала Конференции издается организационный приказ;
- 2) за 25 суток разрабатывается календарный план подготовки;
- 3) за 20 суток разрабатывается план проведения Конференции и доводится до ее участников и приглашенных;
- 4) за 10 суток до начала Конференции проводится проверка полноты и качества отработки ее материалов и подготовки учебной базы;
- 5) за 5 суток проводится контроль готовности к проведению Конференции.

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

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

- 1) анализ авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов, имевших место в подчиненном органе управления за последние 5 лет при выполнении полетов по рассматриваемой на Конференции теме;
- 2) повторяющиеся и вновь выявленные опасные факторы при выполнении полетов по рассматриваемой на Конференции теме;
- 3) положительные и отрицательные примеры работы командиров (начальников), штабов, отделов и служб по обеспечению безопасности полетов за отчетный период;
- 4) основные направления деятельности личного состава по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов при подготовке, выполнении и обеспечении полетов по рассматриваемой на Конференции теме.

88. С содокладами выступают 2-3 представителя органа управления (по направлениям деятельности, связанной с организацией, выполнением, управлением или обеспечением полетов). Основная цель содокладов – детализация доклада по вопросам обеспечения безопасности полетов в различных сферах деятельности личного состава, изложение новых методов

работы по уклонению от известных опасных факторах и выявлению новых, доведение рекомендаций по их устранению или снижению степени влияния.

89. Для выступлений назначаются 3-5 представителей из числа руководящего состава авиационных частей (учреждений). Выступления по обмену опытом сопровождаются конкретными примерами своей деятельности и деятельности подчиненных, приведшей к соответствующим результатам по обеспечению безопасности полетов.

90. На заключительном заседании обсуждаются и принимаются рекомендации Конференции.

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

91. Материалы Конференции обобщаются, регистрируются и хранятся в органе безопасности полетов государственной авиации.

Параграф 8. Специальные занятия по безопасности полетов

92. Специальные занятия по безопасности полетов являются одной из основных форм профилактической работы в авиационных частях.

93. Основными целями специальных занятий являются:

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

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

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

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

94. Тематика специальных занятий по безопасности полетов планируется на год и отражается в Программе. Занятия проводятся в дни общей (наземной) подготовки к полетам.

95. Специальные занятия с личным составом части, а также с летным составом и персоналом группы руководства полетами проводит лично командир

части. С инженерно-техническим составом такие занятия проводит заместитель командира части по инженерно-авиационной службе. С личным составом других подразделений – командиры (начальники) этих подразделений.

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

97. Подготовка руководителя специального занятия включает:

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

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

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

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

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

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

101. Основными учебными вопросами являются:

- 1) анализ авиационных происшествий и инцидентов (свойственных рассматриваемой теме) за определенный период;
- 2) обстоятельства и причины наиболее характерных авиационных происшествий и инцидентов;

3) действия летного состава, персонала группы руководства полетами и органов управления воздушным движением в процессе возникновения и развития особой ситуации в полете;

4) рекомендации по правильным действиям в подобных ситуациях.

102. Учебные вопросы излагаются последовательно.

Основными методами их отработки являются:

1) рассказ;

2) объяснение;

3) показ (с демонстрацией имеющихся дидактических материалов: схем, слайдов, видеофильмов);

4) беседа.

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

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

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

105. Материалы занятий хранятся в отдельной папке в комнате планирования.

Ответственность за их разработку, сбор и обобщение возлагается на заместителя командира авиационной части по безопасности полетов, а в частях, где эта должность не предусмотрена – на начальника штаба.

Параграф 9. Комплексная тренировка по оказанию помощи экипажу терпящего бедствие воздушного судна

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

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

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

- 1) командиры авиационных частей (подразделений), частей (подразделений) обеспечения и их заместители;
- 2) группа руководства полетами;
- 3) группа обеспечения полетов;
- 4) наземная поисково-спасательная команда;
- 5) парашютно-десантная группа (группа спасателей);
- 6) команда технической помощи;
- 7) авиационно-диспетчерская служба.

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

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

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

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

112. Темы комплексной тренировки:

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

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

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

113. Учебные цели комплексной тренировки формулируются следующим образом:

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

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

114. Оперативно-тактические положения оформляются на карте графически принятыми условными знаками. Эти положения составляют данные исходной

обстановки, сведения об отрабатываемой учебной задаче, элементы решения на ее выполнение.

115. В качестве исходной обстановки на карте показываются:

- 1) аэродромы базирования;
- 2) границы района полетов авиационной части;
- 3) базирование, состав и степени готовности дежурных поисково-спасательных сил;
- 4) пункты управления авиацией;
- 5) воздушные трассы и местные воздушные линии, проходящие через район полетов;
- 6) элементы инфраструктуры воздушного пространства (зоны техники пилотирования, вынужденного покидания, полигоны, площадки, маршруты полетов);
- 7) медицинские учреждения.

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

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

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

- 1) график доведения вводных;
- 2) порядок действий группы имитации потерпевшего бедствие экипажа (летчика);
- 3) характеристики поисково-спасательных сил и средств, предельных сроков радиотехнического поиска воздушных судов потерпевших бедствие;
- 4) данные естественного освещения;
- 5) необходимый справочный материал.

119. Положения замысла, непоказанные на карте, отображаются в пояснительной записке.

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

121. В плане проведения комплексной тренировки указываются:

- 1) тема;
- 2) учебные цели;

- 3) состав обучаемых;
- 4) продолжительность и дата проведения тренировки;
- 5) оперативное и астрономическое время;
- 6) учебные вопросы;
- 7) вводные и действия руководителя по ним;
- 8) действия обучаемых.

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

123. Проведение комплексной тренировки заключается в выполнении обучаемыми всего комплекса или некоторых элементов действий по оказанию помощи экипажу "терпящего бедствие воздушного судна". Действия экипажа "терпящего бедствие воздушного судна" обозначаются условно или имитируются специально назначаемой группой (формируемой из представителей парашютно-десантной группы).

124. Комплексная тренировка начинается в установленное командиром (руководителем) время. К этому времени обучаемые занимают рабочие места и докладывают руководителю о готовности. Для приближения к реальной обстановке, усложнения обстановки, создания необходимого темпа работы обучаемых руководителю тренировки целесообразно ввести их в конкретную ситуацию.

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

Параграф 10. Подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете

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

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

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

3) обучение на комплексном тренажере.

127. Теоретическая подготовка проводится:

- 1) при первоначальном обучении;
- 2) при переучивании;

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

4) при перерывах в летной работе;

5) на сборах;

6) по тематике профессиональной подготовки.

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

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

Параграф 11. Анализ и оценка эффективности работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

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

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

132. Основными документами для разработки анализа являются:

1) журнал учета авиационных происшествий;

2) журнал учета авиационных инцидентов;

3) журнал учета нарушений и ошибочных действий летного состава (экипажей);

4) журнал руководителя полетов (на аэродроме, полигоне, тактическом полигоне);

5) журнал оперативного контроля качества выполнения заданий летным составом и другие материалы объективного контроля;

6) журнал оценки результатов боевого применения (полигонные листы);

7) журнал учета налета;

8) журнал старшего инженера полетов;

9) материалы полного разбора полетов;

10) материалы анализа аварийности за отчетный период;

- 11) журнал учета замечаний проверяющих;
- 12) материалы проверок комиссиями вышестоящих органов управления;
- 13) акты расследования авиационных происшествий и инцидентов.

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

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

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

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

135. Анализ проводят руководители органов управления, командиры авиационных частей (частей обеспечения).

136. Этапы подготовки анализа:

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

137. Результаты анализа состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов разрабатывается по типовой форме, согласно приложению 4 к настоящей Инструкции.

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

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

139. Состояние аварийности определяется:

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

2) "неудовлетворительно", если за оцениваемый период в авиационной части допущено авиационное происшествие, связанное с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом.

140. Состояние работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов оценивается:

1) "отлично", если своевременно выявляются опасные факторы и проводятся мероприятия по устранению или снижению их влияния, нет повторения авиационных инцидентов, в том числе серьезных авиационных инцидентов, связанных с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом;

2) "хорошо", если своевременно не выявлены отдельные опасные факторы, обусловившие авиационный инцидент, своевременно определены и проведены не все мероприятия по устранению или снижению влияния опасных факторов и/или допущено повторение авиационных инцидентов, связанных с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом по одним и тем же причинам;

3) "удовлетворительно", если неправильно классифицируются авиационные события, не выявлены опасные факторы, обусловившие авиационный инцидент, мероприятия по устранению или снижению влияния опасных факторов проводятся с недостатками и/или допущено повторение серьезных авиационных инцидентов, связанных с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом по одним и тем же причинам;

4) "неудовлетворительно", если мероприятия по устранению или снижению влияния опасных факторов проводятся с существенными недостатками, имеет место сокрытие авиационных событий и/или допущено повторение серьезных авиационных инцидентов с повреждением воздушного судна, связанных с ошибочными действиями и нарушениями, допущенными авиационным персоналом по одним и тем же причинам.

141. Общая оценка состояния безопасности полетов определяется:

1) при оценке "удовлетворительно"

" за состояние аварийности – оценкой за состояние работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов;

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

142. В органах управления оценка состояния работы по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов определяется как

среднеарифметическое значение оценок в подчиненных авиационных частях и органе управления (оценивается по нормативам части) и выставляется:

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

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

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

4. Работа руководящего состава органов управления государственной авиации и частей по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

Параграф 1. Работа руководящего состава органов управления государственной авиации

144. Основными мероприятиями органов управления по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов являются:

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

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

3) организация летно-методической работы в целях повышения профессионального мастерства летного состава;

4) периодические и целевые анализы состояния безопасности полетов;

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

145. Орган управления накануне полетов осуществляет:

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

2) анализ правильности составления плановых таблиц полетов;

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

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

146. Результатом анализа поступивших заявок на полеты является уяснение следующих основных вопросов:

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

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

3) порядок проведения радиолокационной разведки погоды средствами авиационных частей и получение аэронавигационной информации от Республиканского государственного предприятия "Казаэронавигация";

4) обеспеченность предстоящих полетов и перелетов радиолокационными средствами, средствами связи;

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

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

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

8) готовность полигонов к обеспечению полетов;

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

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

11) достаточность сил и средств для проведения полетов;

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

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

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

147. Проверка готовности к полетам должностных лиц органа управления осуществляется вышестоящими должностными лицами, назначенными

соответствующим руководителем органа управления, в том числе с использованием средств связи.

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

149. Проверке подлежат:

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

2) соответствие планируемых полетных заданий уровню подготовки;

3) прогноз погоды на предстоящую летную смену;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) соответствие выполняемых маршрутных полетов и перелетов утвержденных заявкам;

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

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

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

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

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

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

Параграф 2. Работа командиров, штабов и служб авиационных частей и частей обеспечения

154. Высокая результативность предотвращения авиационных происшествий и инцидентов достигается четкой организацией выполнения правил проведения полетов и постоянным контролем за ходом устранения известных опасных факторов летной работы.

Этот процесс включает в себя комплекс мероприятий по планированию и организации, контролю исполнения, обучению подчиненных анализу состояния безопасности полетов.

155. Командир авиационной части несет полную ответственность за качество летной подготовки и боевой выучки части.

156. Организуя полеты, командир авиационной части с учетом уровня подготовки летного состава и персонала группы руководства полетами, наличия необходимых сил и средств, состояния техники и аэродрома, метеорологической и орнитологической обстановки:

1) определяет основные задачи на предстоящие полеты, содержание и последовательность подготовки к ним с учетом мер по обеспечению безопасности полетов;

2) устанавливает порядок контроля за подготовкой к полетам летного состава, персонала группы руководства полетами, воздушных судов, сил и средств обеспечения полетов;

3) определяет конкретные меры безопасности исходя из задач летной смены;

4) организует проведение занятий с летным составом по аэродинамике, тактике, методике выполнения наиболее сложных упражнений курсов боевой подготовки с изучением мер по предотвращению опасных факторов в полете;

5) контролирует организацию подготовки к полетам и выполнение тренажей летным составом, оценивает готовность к полетам заместителей командира части, начальников служб, руководителей полетов и экипажей разведчиков погоды;

6) принимает доклад о готовности летного состава и авиационной техники к полетам;

7) проводит анализ и утверждает плановые таблицы полетов и боевого применения на полигоне;

8) оценивает воздушную, наземную, метеорологическую и орнитологическую обстановку, принимает решение и ставит задачу на выполнение воздушной разведки погоды;

9) проверяет готовность аэродрома, средств обеспечения полетов, поисково-спасательных сил и средств к полетам;

10) докладывает непосредственному начальнику о готовности авиационной части к полетам.

157. В процессе производства полетов командир части контролирует выполнение плановой таблицы полетов, следит за изменением метеорологической и орнитологической обстановки в районе полетов и на запасных аэродромах, контролирует организацию руководства полетами, анализирует качество выполнения полетных заданий заместителями, командирами эскадрилий, начальниками служб.

158. Работа командира, штаба и служб по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов включает мероприятия по поддержанию необходимого уровня летной и специальной подготовки авиационного персонала, обеспечению безаварийной эксплуатации воздушных судов, организации полетов и подготовки летного состава к ним, обеспечению высокого качества руководства полетами.

159. Проверка законности выполнения полетов летным составом осуществляется в целях предотвращения выпуска в полет неподготовленных экипажей, постановки им непосильных задач, исключения проявления опасных факторов, к действиям в которых они не подготовлены.

160. Контроль готовности к выполнению полета экипажем включает:

1) проверку основания на выполнение полета;

2) определение соответствия уровня подготовки экипажа к выполнению полетного задания;

3) анализ организации подготовки к полетам летного состава;

4) оценку подготовки экипажа к полету;

5) оценку состояния психофизиологической готовности летного состава к полету;

6) наблюдение за нагрузкой экипажей в летную смену.

161. Обеспечение безопасности полетов группой руководства полетами достигается согласованными действиями всего персонала группы руководства полетами. При этом основными направлениями работы персонала являются:

1) управление движением воздушных судов в соответствии с плановой таблицей, контроль и оценка воздушной обстановки в районе полетов, предупреждение опасных сближений и уклонений воздушных судов от заданных маршрутов и эшелонов (высот) полета;

2) оценка метеорологической и орнитологической обстановки в районе полетов, на запасных аэродромах и полигонах для предупреждения попадания экипажей в опасные или несоответствующие их фактическому уровню летной подготовки погодные условия, а также оценка готовности запасных аэродромов к приему воздушных судов;

3) своевременное информирование экипажей воздушных судов о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке в районе полетов;

4) своевременное оказание помощи экипажам, терпящим бедствие, при особых случаях в полете;

5) проверка готовности и работоспособности технических средств обеспечения полетов.

162. Подразделения (службы) обеспечения полетов работу по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов организуют и проводят в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

5. Опасные факторы и мероприятия по их устранению

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

163. Часто повторяющимися опасными факторами при руководстве полетами и управлении воздушным движением являются:

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

2) неправильная оценка прогноза и состояния метеоусловий, орнитологической обстановки в районе полетов, на запасных аэродромах, на полигоне и в зонах, приводящая к попаданию экипажей воздушных судов в

опасные или не соответствующие фактическому уровню их летной подготовки погодные условия;

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

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

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

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

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

1) покидание воздушного судна экипажем;

2) потеря экипажем управления воздушного судна;

3) опасные сближения воздушных судов;

4) потеря экипажем воздушного судна ориентировки;

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

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

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

8) посадка на запасный аэродром;

9) отказ авиационной техники в полете;

10) опасность столкновения с птицами.

165. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в руководстве полетами и организации воздушного движения изложен в приложении 5 к настоящей Инструкции.

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

166. Основными опасными факторами, действующими в авиационной системе при выполнении учений, боевых стрельб являются:

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

2) невыдерживание параметров полета при построении и выполнении маневров, при прицеливании и в момент стрельбы, при выполнении маневра безопасности после применения авиационных средств поражения, являющееся причиной попадания воздушных судов в зону разлета осколков и, его поражения, столкновения с земной (водной) поверхностью, выхода на закритические углы атаки и срыва в штопор (сваливания);

3) невыдерживание параметров полетного (боевого) порядка в группе, способствующее поражению осколками ведомых воздушных судов или поражению авиационными средствами поражения впереди летящего воздушного судна (ведущего);

4) определение мер безопасности без учета фактического уровня профессиональной подготовки летного состава и персонала группы руководства полетами, особенностей применяемых авиационных средств поражения, фактических метеорологических условий;

5) повышенная психо-эмоциональная напряженность всех категорий личного состава, связанная с ответственностью за качество выполнения поставленной задачи, реальным применением авиационных средств поражения по реальным воздушным (наземным) целям в условиях, приближенных к боевым.

167. Исключение (снижение) влияния опасных факторов при выполнении полетов на учения и боевые стрельбы осуществляется:

1) разработкой документов, регламентирующих выполнение боевых стрельб и учений, своевременным внесением в них дополнений при изменении условий выполнения задания;

2) определением параметров боевых порядков, условий выполнения стрельб исходя из фактического уровня натренированности летного состава.

168. Основными опасными факторами, действующими в авиационной системе при выполнении демонстрационных полетов являются:

1) повышенная психо-эмоциональная напряженность летного состава, связанная с наличием зрителей и скоротечным выполнением фигур пилотажа на малых высотах;

2) ограниченные возможности экипажа воздушного судна по принятию решения при отказе авиационной техники над населенным пунктом (особенно при отказе силовой установки) на малых высотах;

3) неготовность экипажей воздушных судов моментально прекратить демонстрационный полет при незначительных (с их точки зрения) отказах авиационной техники и несоответствии уровня подготовки экипажей метеорологическим условиям;

4) ограниченные возможности персонала группы руководства полетами по оказанию помощи экипажам воздушных судов при возникновении особой ситуации в полете из-за их скоротечности;

5) выполнение новых фигур высшего пилотажа на предельных режимах полета и за пределами допустимых руководством по летной эксплуатации ограничений.

169. Исключение (снижение) влияния опасных факторов при выполнении демонстрационных полетов осуществляется:

1) учетом всех элементов авиационной системы и фактических условий ее функционирования;

2) выработкой и строгим выполнением требований, предъявляемых к кандидатам в пилотажные группы из числа экипажей воздушных судов авиационных частей, анализом и практической проверкой фактического состояния их здоровья, уровня теоретических знаний и техники пилотирования;

3) выполнением демонстрационных полетов только подготовленными летчиками (экипажами), освоившими в полном объеме специальные программы для экипажей воздушных судов, выполняющих демонстрационные полеты;

4) своевременным прекращением (изменением в сторону упрощения) демонстрационного полета при усложнении метеорологических или иных условий выполнения задания.

170. Часто повторяющимися опасными факторами при выполнении воздушных перевозок являются:

1) недостаточное информирование экипажей воздушных судов об особенностях организации и обеспечения вылетов, посадок воздушных судов на аэродромах (вертодромах, площадках) гражданской авиации и других организаций;

2) постановка экипажам воздушных судов задач, не соответствующих их возможностям, превышающих тактико-технические характеристики воздушных судов по загрузке;

3) выполнение воздушных перевозок при длительном отрыве от аэродромов базирования;

4) недостатки в подготовке летных экипажей к длительной работе в отрыве от мест постоянного базирования, их неготовность выполнять все виды подготовок воздушных судов к полетам, предусмотренные регламентом технического обслуживания (технической эксплуатации);

5) невыполнение членами экипажей воздушных судов требований эксплуатационной документации и функциональных обязанностей;

6) превышение взлетной массы воздушных судов, в том числе при выполнении перевозок нестандартных грузов;

7) превышение установленных норм перевозки пассажиров и неправильное их размещение на борту воздушного судна;

8) отсутствие страхования воздушных судов при полетах на международных воздушных линиях;

9) неучет летным экипажем метеорологических условий по маршруту полета;

10) отсутствие на борту воздушного судна технической аптечки, эксплуатационной документации, запаса масел и специальных жидкостей;

11) невыполнение требований по отключению (изоляции) неисправного оборудования при принятии решения о вылете с неисправностями и отказами, предусмотренными специальным перечнем отказов согласно летной и технической документации;

12) нарушение требований по швартовке грузов.

171. Исключение (снижение) влияния опасных факторов при выполнении воздушных перевозок осуществляется:

1) тщательным изучением навигационных особенностей маршрута, мер безопасности на каждом этапе полета;

2) подбором экипажей воздушных судов, их натренированностью к действиям в особых случаях полета, взаимодействием и соблюдением технологической дисциплины;

3) контролем готовности экипажей к выполнению полетов на перевозку, наличием судовых документов на борту воздушного судна;

4) обеспечением соблюдения правил полетов и подготовки к ним с промежуточных аэродромов, правильной загрузки воздушного судна;

5) анализом метеорологических условий по маршруту полета, в пунктах посадки и на запасных аэродромах.

172. Часто повторяющимися опасными факторами при выполнении групповых полетов являются:

1) психологическая несовместимость летного состава при формировании летных групп;

2) низкий уровень натренированности летного состава по данному виду подготовки;

3) неучет маневренных характеристик воздушных судов;

4) несоответствие метеорологических условий выполнению полетного задания.

173. Исключение (снижение) влияния опасных факторов при выполнении групповых полетов осуществляется:

1) подбором состава летных групп;

2) уточнением методических схем полетов по планируемым упражнениям курсов боевой (летной) подготовки;

3) изучением с летным составом маневренных характеристик воздушных судов, особенностей маневрирования в составе различных групп и соблюдением мер безопасности;

4) проведением тренажей "пеший по-летному" для отработки порядка и последовательности выполнения полетного задания, а также действий ведомого и ведущего для предотвращения столкновений на земле и в воздухе;

5) выработкой единой методики обучения летного состава, управления и руководства полетами при проведении целевых полетов по подготовке (проверке) инструкторов.

174. Часто повторяющимися опасными факторами при выполнении полетов на малых, предельно-малых высотах являются:

1) нарушение правил использования воздушного пространства;

2) незнание экипажами воздушных судов рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот и мер безопасности;

3) нарушение членами экипажа воздушных судов порядка использования бортовых систем обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;

4) ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;

5) нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров.

175. Для исключения (снижения) влияния опасных факторов при полетах на малых и предельно-малых высотах необходимо:

1) проверять знание летным составом, персоналом группы руководства полетами и органов управления воздушным движением рельефа местности и искусственных препятствий в районе полетов, а также порядка расчета безопасных высот полетов (не реже двух раз в год);

2) уточнять минимальные безопасные высоты коридоров (маршрутов) (не реже одного раза в год);

3) проверять знание летным составом порядка и особенностей определения и выдерживания высоты (в дни предварительной подготовки к полетам);

4) проверять знание летным составом, персоналом группы руководства полетами мер безопасности (в дни предварительной подготовки к полетам).

176. Основными опасными факторами, оказывающими влияние на безопасность полетов при выполнении полетов в горной местности являются:

1) выполнение полетов над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопок с нарушением правил полетов;

2) неправильное использование барометрических высотомеров при посадках на горных аэродромах;

3) неучет особенностей выполнения взлета и посадки на горном аэродроме и неправильный расчет максимальной взлетной (посадочной) массы воздушного судна;

4) выполнение снижения при заходе на посадку при отсутствии радиолокационного контроля (неустойчивом радиолокационном контроле) ниже минимально безопасного эшелона (высоты) до пролета приводной радиостанции аэродрома.

177. Для исключения (снижения) влияния опасных факторов при выполнении полетов в горной местности необходимо:

1) проводить специальные занятия по материалам анализа авиационных происшествий и авиационных инцидентов (не реже одного раза в год);

2) проводить семинары с летным составом, персоналом группы руководства полетами по особенностям навигации, боевого применения, эксплуатации авиационной техники и организации воздушного движения (не реже двух раз в год);

3) проверять знание летным составом, персоналом группы руководства полетами особенностей построения схем снижения и захода на посадку на горном аэродроме (в дни предварительной подготовки к полетам);

4) проводить тренажи с летным составом и персоналом группы руководства полетами по методике использования барометрических высотомеров при выполнении взлета и посадки на горном аэродроме (в дни предварительной подготовки к полетам);

5) проверять знание летным составом, персоналом группы руководства полетами мер безопасности (в дни предварительной подготовки к полетам);

6) исключить выполнение полетов на вертолетах над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопок;

7) проверять взлетные возможности вертолета каждый раз при контрольном висении перед взлетом с высокогорной площадки;

8) заход на площадку, расположенную на вершине горы, производить через склон, освещенный солнцем или находящийся с подветренной стороны, не допуская снижения вертолета ниже уровня площадки до момента выхода на нее;

9) использовать форсированный режим работы двигателей при выполнении посадки вертолета на площадку высотой более 1700 метров;

10) посадку вертолета на площадку с уклонами производить с заторможенными колесами.

178. Основными опасными факторами, оказывающими влияние на безопасность полетов при выполнении полетов в ходе несения боевого дежурства являются:

- 1) недостаточная натренированность летного состава и офицеров боевого управления, привлекаемых к несению боевого дежурства;
- 2) назначение на боевое дежурство летного состава и офицеров боевого управления без учета ограничений по количеству дежурств;
- 3) вылеты в районы, не обеспеченные поисково-спасательными силами и средствами.

179. Для исключения (снижения) влияния опасных факторов при выполнении полетов в ходе несения боевого дежурства:

- 1) привлекать к несению боевого дежурства летный состав и офицеров боевого управления с необходимым уровнем подготовки;
- 2) организовать поисково-спасательное обеспечение в районах применения воздушных судов дежурных сил;
- 3) обеспечить соблюдение режима труда и отдыха личного состава заступающего на боевое дежурство;
- 4) оборудовать помещения для несения боевого дежурства.

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

180. Часто повторяющимися опасными факторами, влияющими на безопасность полетов в штурманском обеспечении и обеспечении аэронавигационной информацией являются:

- 1) нарушение требований руководящих документов по вопросам обеспечения безопасности полетов в штурманском отношении;
- 2) недостаточный уровень штурманской подготовки и натренированности летного состава, персонала группы руководства полетами;
- 3) незнание летным составом особенностей навигационной обстановки и недостатков навигационного оборудования района полетов;
- 4) нарушение требований, регулирующих структуру воздушного пространства при разработке документов аэронавигационной информации;
- 5) нарушение требований, определяющих порядок организации обеспечения аэронавигационной информацией;
- 6) отсутствие систематического контроля за состоянием и исправностью прицельно-навигационного оборудования;
- 7) нарушение экипажами воздушных судов, персоналом группы руководства полетами и расчетами пунктов управления установленного порядка воздушной навигации, боевого применения и контроля за качеством их выполнения;
- 8) нарушение установленных мер безопасности в штурманском отношении.

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

- 1) систематическим анализом состояния безопасности полетов в штурманском отношении;
- 2) выполнением требований, определяющих порядок организации и проведения штурманской подготовки и контроля готовности к полету в штурманском отношении;
- 3) повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности летного состава по навигации и боевому применению;
- 4) совершенствованием системы штурманского обеспечения и обеспечения аэронавигационной информацией.

182. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в штурманском обеспечении полетов изложен в приложении 6 к настоящей Инструкции.

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

183. Часто повторяющимися опасными факторами в инженерно-авиационном обеспечении являются:

- 1) несоответствие организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы подразделений, авиационных частей и частей обеспечения объема и сложности решаемых задач;
- 2) неудовлетворительное обеспечение запасными частями и агрегатами, что приводит к значительному возрастанию количества монтажно-демонтажных работ в связи с необходимостью использования для восстановления исправности авиационной техники агрегатов, снятых с других воздушных судов;
- 3) невыполнение бюллетеней промышленности, направленных на повышение надежности авиационной техники;
- 4) недостаточный уровень профессиональной подготовки инженерно-технического состава;
- 5) отсутствие у инженерно-технического состава практических навыков в выполнении видов подготовок к полетам в случаях уменьшения количества полетов воздушных судов;
- 6) нарушения технологии выполнения работ на авиационной технике.

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

- 1) изучение причин допускаемых ошибок с последующей отработкой и реализацией мероприятий по их предотвращению;
- 2) изучение конструкции и правил эксплуатации авиационной техники, наиболее опасных и часто повторяющихся конструктивных и производственных недостатков и методов предотвращения отказов авиационной техники;
- 3) изучение эргономических недостатков эксплуатируемой авиационной техники и реализация мер по устранению их влияния на качество работ;
- 4) проведение комплексных тренажей по видам подготовок для поддержания устойчивых навыков в выполнении работ по подготовке авиационной техники к полетам;
- 5) постоянное совершенствование системы контроля, полноты и качества выполнения работ на авиационной технике;
- 6) использование исправных и поверенных контрольно-проверочной аппаратуры, сервисного оборудования и инструмента при эксплуатации авиационной техники, применение расходных и горюче-смазочных материалов, предусмотренных требованиями технической документации в соответствии с Законом;
- 7) обеспечение соответствия объема и сложности выполняемых на авиационной технике работ имеющимся силам, средствам, а также уровню профессиональной подготовки инженерно-технического состава;
- 8) использование средств объективного контроля для оценки полноты и качества подготовки авиационной техники к полетам с документированием и анализом результатов;
- 9) оперативное и объективное информирование авиационных специалистов об опасных факторах, выявленных в других авиационных частях, а также недостатках в организации ее эксплуатации, выработка и реализация эффективных мероприятий по их устранению;
- 10) исключение случаев попадания посторонних предметов (заглушек, льда, инструмента, предметов с поверхности площадок для опробования авиадвигателей, предметов одежды) в газоздушный тракт авиационных двигателей по вине инженерно-технического состава;
- 11) недопущение фактов некачественной очистки воздушных судов от снега, льда, песка, насекомых и других неблагоприятных воздействий внешней среды;
- 12) исключение неправильных результатов регулировок при проведении регулировочных работ;
- 13) повышение качества работ по устранению неисправностей, недопущение случаев повторения отказов из-за неправильного определения причин возникновения отказов;

14) предотвращение незакрытия (некачественного закрытия) фонарей, дверей, крышек, люков, капотов, пробок, приводящего к их срыву в полете с последующим повреждением обшивки, попаданием в двигатели, утечкой топлива, масел и других жидкостей;

15) недопущение повреждения накидных гаек трубопроводов различных систем воздушных судов, неправильной затяжки крепежных элементов и хомутов агрегатов и трубопроводов жидкостных и газовых систем;

16) исключение случаев неправильной контровки или ее отсутствия при выполнении работ по обслуживанию, замене агрегатов, доработок в системе управления, винтовых механизмах;

17) соблюдение требований технической документации в соответствии с Законом при проверке и промывке фильтроэлементов;

18) исключение случаев передачи неоконченных работ одним исполнителем другому, что приводит к невыполнению полного объема работ и появлению отказа.

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

185. Часто повторяющимися опасными факторами в аэродромно-техническом обеспечении полетов являются:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2) выполнением маркировки искусственных покрытий аэродрома (вертодрома);

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

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

5) организацией технической подготовки специалистов служб и подразделений обеспечения;

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

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

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

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

187. Перечень основных мероприятий проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов изложен в приложении 7 к настоящей Инструкции.

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

188. Часто повторяющимися опасными факторами в связном и радиотехническом обеспечении полетов являются:

1) несоответствие организационно-штатной структуры подразделений связного и радиотехнического обеспечения полетов объему выполняемых задач;

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

3) прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течение трех и более оборотов подряд антенны радиолокационной станции;

4) прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиации на конечном этапе наведения на цель;

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

6) ошибки в действиях личного состава по включению и переключению средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

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

8) несоответствие оборудования рабочих мест персонала группы руководства полетами на пунктах управления полетами установленным требованиям;

9) развертывание средств связи и радиотехнического обеспечения полетов на аэродроме с отклонениями от типовой схемы;

10) использование необлетанных средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.

189. Предотвращение опасных факторов в связном и радиотехническом обеспечении полетов осуществляется:

1) повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности личного состава;

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

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

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

5) организацией постоянного контроля технической исправности и правильности эксплуатации средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

6) выполнением мероприятий по предупреждению часто повторяющихся отказов средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

7) выполнением требований документов по оборудованию пунктов управления авиацией.

190. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в связном и радиотехническом обеспечении полетов изложен в приложении 8 к настоящей Инструкции.

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

191. Часто повторяющимися опасными факторами в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов являются:

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

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

3) неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведки погоды, необъективная информация о погоде от экипажей воздушных судов;

4) ошибки в действиях экипажей воздушных судов при попадании в метеорологические условия, не соответствующие их уровню подготовки;

5) неудовлетворительное орнитологическое обеспечение полетов;

6) несоответствие технической оснащённости метеорологическим оборудованием аэродрома установленному минимуму.

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

1) своевременным выполнением требований руководящих документов по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов специалистами метеорологической службы;

2) постоянным совершенствованием профессионального уровня специалистов метеорологической службы;

3) обучением летного состава и персонала группы руководства полетами оценке и анализу метеорологической обстановки, выявлению опасных явлений погоды, грамотным действиям при ухудшении погоды или попадании экипажей воздушных судов в зоны с опасными явлениями погоды;

4) объективным и своевременным проведением радиолокационной, воздушной разведки и доразведки погоды;

5) принятием своевременных мер в органе управления по совершенствованию системы обмена метеорологической информацией;

6) обеспечением метеорологических подразделений необходимыми каналами связи с метеорологическими станциями штормового кольца;

7) оборудованием аэродромов современными техническими метеорологическими средствами обеспечения полетов и средствами отпугивания птиц.

193. Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов изложен в приложении 9 к настоящей Инструкции.

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

194. Часто повторяющимися опасными факторами в медицинском обеспечении полетов являются:

1) вылет членов экипажа воздушного судна без медицинского осмотра, в болезненном состоянии после прохождения медицинского контроля, с истекшим сроком заключения врачебно-летной комиссии;

2) нерациональная организация или несоблюдение предполетного режима труда, отдыха и питания;

3) употребление членами экипажа воздушного судна алкогольных напитков, наркотических и психотропных веществ;

4) снижение работоспособности летного состава вследствие нерационального нормирования летной нагрузки;

5) выполнение полета экипажем воздушного судна без защитного снаряжения, предусмотренного полетным заданием;

6) неправильная эксплуатация или неисправность защитного снаряжения и кислородно-дыхательной аппаратуры;

7) отсутствие санитарного транспорта на аэродроме во время полетов;

8) нарушения состояния здоровья, резкое снижение работоспособности летчика (члена экипажа), возникшие в полете или не выявленное во время предполетного медицинского осмотра;

9) психологическая несовместимость членов экипажа воздушного судна;

10) психотравмирующее воздействие бытовых и профессиональных факторов (семейно-бытовые, служебные);

11) воздействие на организм факторов полета и неблагоприятных гигиенических условий в кабине воздушного судна (перегрузки, укачивание, гипоксия, снижение барометрического давления и взрывная декомпрессия,

попадание в воздух кабины посторонних примесей, неоптимальный температурный режим);

12) заправка кислородной системы воздушного судна некондиционным кислородом.

195. Предотвращение опасных факторов в медицинском обеспечении полетов осуществляется:

1) разработкой и представлением командованию предложений по устранению недостатков в организации, обеспечении полетов и предполетного режима труда, отдыха и питания, по нормированию летной нагрузки, психологического климата в подразделениях (экипажах);

2) отбором лиц по состоянию здоровья и индивидуальным психологическим особенностям, годных к летному обучению и переучиванию на новые типы воздушных судов;

3) своевременным проведением врачебно-летной экспертизы;

4) динамическим врачебным наблюдением за состоянием здоровья летного состава в межкомиссионный период (обследование, лечение, предоставление профилактического отдыха или временное отстранение от полетов);

5) медицинским контролем за состоянием здоровья летного состава и персонала группы руководства полетами в период подготовки и проведения полетов;

6) контролем за соблюдением предполетного режима труда, отдыха и питания;

7) подбором и подгонкой защитного снаряжения летного состава;

8) обучением летного состава дыханию под избыточным давлением, проведением барокамерных подъемов, тренировками при создании избыточного давления в противоперегрузочном костюме;

9) участием в проведении психофизиологической подготовки и специальных тренировок летного состава к действиям в особых случаях в полете;

10) проверкой качества медицинского кислорода, предназначенного для использования в полете;

11) участием совместно с другими специалистами в определении эргономических недостатков систем индикации, сигнализации, управления, жизнеобеспечения и спасения, оказывающих отрицательное влияние на взаимодействие человека с техникой и приводящих к возникновению особых ситуаций в полете;

12) обучением летного состава навыкам использования защитных приемов и выполнением упражнений, повышающих устойчивость к неблагоприятному воздействию факторов полета;

13) подготовкой летного состава по вопросам авиационной медицины, оказания первой медицинской помощи, а также по самоконтролю и взаимоконтролю за состоянием здоровья во время полетов.

6. Взаимодействие по вопросам безопасности полетов

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

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

197. Руководитель органа безопасности полетов государственной авиации:

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

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

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

1) ежегодно, до 1 июля и 1 декабря информацию о принятых мерах по устранению выявленных недостатков по результатам проверок состояния безопасности полетов в органах управления государственной авиации и авиационных частях (частях обеспечения);

2) ежемесячно:

до 25 числа текущего месяца – планируемый налет и основные задачи авиационных частей (учения, практические пуски ракет, перелеты групп воздушных судов, показы авиационной техники, сборы, конференции и другие задачи, относящиеся к полетам, их обеспечению и работе по обеспечению безопасности полетов) на следующий месяц, предложения по обеспечению безопасности полетов (по форме, согласно приложению 10 к настоящей Инструкции);

до 5 числа – анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов, о поврежденных и восстановленных воздушных судах, рекомендациях и предложениях по совершенствованию системы и методики предотвращения авиационных

происшествий, состоянии укомплектованности авиационных частей (частей обеспечения) и органов безопасности полетов за прошедший месяц (по форме, согласно приложению 4 к настоящей Инструкции);

до 5 числа – данные об уровне подготовки летного состава (летчик, штурман) и об уровне подготовки персонала группы руководства полетами (по форме, согласно приложению 11 к настоящей Инструкции);

3) еженедельно к пятнице:

сведения о техническом состоянии воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан;

4) ежедневно:

до 08.00 – выписки из плана работы авиации и рапорта о результатах полетов за предыдущие сутки, суточный план использования воздушного пространства государственной авиации;

до 17.00 – плановые таблицы полетов на следующие сутки;

по окончании полетов (устно) – информацию об отказах воздушных судов и недостатках в обеспечении полетов, приведших к невыполнению плана работы авиации и об авиационных инцидентах;

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

7. Информационное обеспечение мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов

199. Информационное обеспечение включает:

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

200. Основными задачами информационного обеспечения являются:

1) сбор и анализ донесений о результатах расследования авиационных происшествий и инцидентов, о выявленных опасных факторах и принимаемых мерах по их устранению или уклонению от них;

2) доведение оперативной и периодической информации по безопасности полетов органам управления государственной авиации, авиационным частям и частям обеспечения;

3) пропаганда безопасности полетов в периодических изданиях и в средствах массовой информации.

201. Организация информационного обеспечения мероприятий по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов возлагается на орган безопасности полетов государственной авиации с привлечением структурных подразделений государственной авиации, научно-исследовательских организаций.

202. Информационные документы по безопасности полетов структурно включают в себя:

- 1) краткое изложение обстоятельств авиационных происшествий и инцидентов;
- 2) описание причин авиационных происшествий и инцидентов, динамики развития особой ситуации в полете;
- 3) описание признаков обнаружения отказов и необходимых правильных действий авиационного персонала в этих условиях;
- 4) анализ и разбор правильных (неправильных) действий экипажей воздушных судов, инженерно-технического состава, степень выполнения требований служебных документов;
- 5) рекомендации о необходимых мерах для исключения повторяемости подобных событий;
- 6) доведение до личного состава требований руководителя (командира, начальника);
- 7) указания по организации их исполнения.

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

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

Информация об авиационном происшествии (авиационном инциденте) доводится до личного состава в части его касающейся.

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

<p>из-за нарушений в организации и руководстве полетами: анализ 4. натренированности группы руководства полетами в руководстве полетами на аэродроме и полигоне; ... из-за столкновения самолетов в воздухе.</p>								
<p>5. Подготовка летного состава к действиям в особых случаях в полете.</p>								
<p>6. Меры по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов при освоении новых видов летной подготовки.</p>								
<p>7. Частные тренировки по предотвращению авиационных происшествий и авиационных инцидентов.</p>								
<p>8. Целевой технический осмотр аэродрома.</p>								
<p>9. Анализ состояния безопасности полетов за месяц, квартал, полугодие, год.</p>								
<p>10. Проверка группы руководства полетами по действиям в особых случаях в полете.</p>								

11	Анонимное анкетирование по системе добровольных сообщений.								
12	Оказать помощь: в проведении тренажей по действиям в особых случаях в полете; ...	Летный состав, Группа руководства полетами	Командир части, командиры авиационных эскадрилий	Учебный класс					
13					

Приложение 2

к Инструкции по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан

Форма

**Перечень
рекомендуемых мероприятий по предотвращению
авиационных происшествий и инцидентов**

1. В органе управления государственной авиации:
 - 1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:
 - разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;
 - обеспечение командных пунктов авиационных частей государственной авиации прямой связью с районным Центром управления воздушным движением и Главным командным пунктом Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан;
 - 2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:
 - разработка анализа авиационных происшествий и серьезных авиационных инцидентов за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;
 - уточнение правильности расчетов минимальных безопасных высот в районах аэродромов – ежегодно;
 - проверка знаний района полетов и порядка расчета минимальных безопасных высот у летного состава, лиц группы руководства полетами, расчетов пунктов управлений – не реже 1 раза в год;
 - 3) из-за сваливания и срыва воздушного судна в штопор:

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

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

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

4) из-за ошибок на взлете и посадке:

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

5) из-за попадания в опасные явления погоды:

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

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

6) из-за превышения эксплуатационных ограничений:

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

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

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

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

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

2. В авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5) из-за превышения эксплуатационных ограничений воздушных судов:

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

б) из-за ошибок в ходе учений:

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

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

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

специальные занятия по безопасности полетов – 1 раз в период обучения; тренажи с летным составом – ежемесячно.

3. Заместителям командира авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

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

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

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

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

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

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

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

проведение семинара с летным составом и персоналом группы руководства полетами на тему: "Действия летчика (экипажа) при потере пространственной ориентировки, исправлении отклонений при заходе

на посадку по приборам, аэродинамическое обоснование действий" – 1 раз в квартал;

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

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

проверка состояния метеорологических приборов – 1 раз в квартал;

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

5) из-за ошибок на взлете и посадке:

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

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

б) из-за превышения эксплуатационных ограничений воздушных судов:

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

анализ и оценка правильности эксплуатации авиационной техники

на земле и в воздухе по материалам объективного контроля – после летной смены;

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

4. Начальникам служб авиационной части:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

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

контроль учета поправок на высотомерах воздушных судов;

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

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

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

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

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

проверка наличия схем секторов закрытия радиолокационных станций;

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

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

5. Командирам авиационных эскадрилий:

1) из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

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

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

2) из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности: прием зачетов у летного состава по правилам визуального полета и порядку перехода к полету по приборам – 2 раза в год;

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

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

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

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

Приложение 3
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

Перечень разрабатываемых документов и проводимых мероприятий

№ п/п	Наименование документа, мероприятия	Частота разработки (проведения)				Основание для разработки
		год	период	квартал	месяц	
В органах управления государственной авиации						
1.	Программа предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.	+				Инструкция по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов (далее – Инструкция)
2.	Военный совет по вопросам безопасности полетов.	+				Указания руководителя
3.	Приказ с оценкой организаторской роли должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов.	+				Указания руководителя
4.	Конференция по безопасности полетов.	+				Указания руководителя
5.	Методическое совещание по безопасности полетов.	+				Указания руководителя
6.	Материалы методических советов по вопросам безопасности полетов.	+				Указания руководителя
7.	Раздел подведения итогов по оценке состояния безопасности полетов.		+			Указания руководителя
8.	Разбор (анализ) авиационных инцидентов.			+		Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов (далее – Правила)
9.	Периодический анализ надежности авиационной техники.			+		Инструкция
10.	Материалы показательных специальных занятий по безопасности полетов.	+				Инструкция
11.	План мероприятий по обеспечению безопасности полетов.				+	Инструкция
В авиационных частях						

1.	Программа предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.	+				Инструкция
2.	Конференция по безопасности полетов (в авиационной части).	+				Инструкция
3.	Материалы методических советов по вопросам безопасности полетов.			+		Инструкция
4.	Специальные занятия по безопасности полетов.				+	Инструкция
5.	Разбор (анализ) авиационных инцидентов.				+	Правила
6.	Периодический анализ надежности авиационной техники.			+		Инструкция
7.	План мероприятий по обеспечению безопасности полетов.				+	Инструкция
8.	Анализ качества выполнения полетных заданий по материалам объективного контроля.	+		+	+	Инструкция
9.	Приказы командира части по результатам расследования авиационных инцидентов.				+	Правила
В частях (подразделениях) обеспечения						
1.	Программа предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.	+				Инструкция
2.	Специальные занятия по безопасности полетов.				+	Инструкция
3.	Разбор авиационных инцидентов.				+	Правила
4.	План мероприятий по обеспечению безопасности полетов.				+	Инструкция
5.	Приказы командира части по результатам расследования авиационных инцидентов.				+	Правила

Приложение 4
к Инструкции по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан

Форма

Анализ состояния безопасности полетов и деятельности по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов войсковой части _____

номер войсковой части
(за _____ 20__ года)
отчетный месяц

1. Количество запланированных и выполненных летных смен и полетов

№ п/п	Наименование	Планировалось	Выполнено	% выполнения	Причины невыполнения
	Летные смены, из них:				

1.	День, простые метеорологические условия				
	День, сложные метеорологические условия				
	Ночь, простые метеорологические условия				
	Ночь, сложные метеорологические условия				
2.	Полеты, из них:				
	День, простые метеорологические условия				
	День, сложные метеорологические условия				
	Ночь, простые метеорологические условия				
	Ночь, сложные метеорологические условия				

Примечание:

Причины невыполнения летных смен и полетов изложить текстуально, с указанием даты и номера указания

об отмене полетов.

2. Выполненный налет

№ п/п	Вид налета	Планировалось	Выполнено	% выполнения	Примечание
1.	Общий налет, в том числе:				
2.	На учебно-боевую подготовку				
3.	На взаимодействие				
4.	На перевозку				
5.	День всего				
6.	День, сложные метеорологические условия				
7.	День облака				
8.	Ночь всего				
9.	Ночь, сложные метеорологические условия				
10.	Ночь облака				
11.	Под шторкой ночью				
12.	Под шторкой днем				
13.	Инструкторский				
14.	Подготовка курсантов				
15.	На тренажере				
.

4) по радиообмену – текстуально.

5) краткий анализ ошибочных действий – текстуально.

6. Анализ летного обучения курсантов Военного института Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан:

1) сроки наземной подготовки и летной подготовки, количество курсантов, летных групп;

2) обеспеченность полетов авиационной техникой, средствами наземного обеспечения полетов;

3) наличие и уровень подготовки летно-инструкторского состава;

4) недостатки и упущения в обучении курсантов (случаи допуска к обучению курсантов летно-инструкторского состава с нарушениями руководящих документов, недостатки в методике летного обучения, недостатки в экипировке курсантов летным снаряжением);

5) анализ выполнения летной подготовки (количество полетов, налет, характерные отклонения и ошибки допускаемые курсантами, авиационные инциденты совершенные курсантами, причины отстранения курсантов от полетов или прекращения летного обучения).

7. Анализ состояния безопасности полетов в инженерно-авиационном обеспечении:

1) виды работ, выполненные на авиационной технике

Т и п авиационной техники	Регламентные работы		Подготовка к полетам				Парковые дни	Работы по переводу в сезонное обслуживание
	Вид	Количество	Предварительная	Предполетная	К повторному полету	Послеполетная		

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

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

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

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

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

7) отказы и неисправности, выявленные на авиационной технике

		Дата отказа		Причина		

№ п/п	Тип воздушного судна (и бортовой №)	и вид работ	Характер отказа (обстоятельства)	Виновность и последствия	Дата и способ устранения

8) наработка авиационной техники, тренажеров

Т и п воздушного судна	Количество отказов				Наработка				
	Общее	В воздухе	Авиационный инцидент	Серьезный авиационный инцидент	Общая	В воздухе	На один отказ	На один авиационный инцидент	На один серьезный авиационный инцидент

9) профилактические мероприятия по предупреждению отказов и неисправностей;

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

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

11) нарушения технологической дисциплины специалистами инженерно-авиационной службы

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

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

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

8. Анализ состояния безопасности полетов в инженерно-аэродромном обеспечении полетов

№ п/п	Дата	Отказы средств наземного обеспечения полетов, нарушения и упущения персоналом при их эксплуатации	Причина

--	--	--	--	--

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

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

Примечание.

Графы заполняются по каждому элементу покрытий по отдельности.

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

№ п/п	Дата	Отказы, неисправности средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, нарушения и упущения персоналом в их эксплуатации	Причина

1) состояние радиотехнического обеспечения полетов (наличие, укомплектованность, дата крайней проверки и облет радиотехнических средств полета);

2) использование для обеспечения полетов, не облетанных средств связи и радиотехнического обеспечения;

1) нарушения в оборудовании рабочих мест персонала группы руководства полетами на пунктах управления и их эксплуатации;

2) развертывание средств связи и радиотехнического обеспечения на аэродроме с отклонениями от типовой схемы;

3) авиационные инциденты из-за нарушения и упущений по обеспечению связи и радиотехническому обеспечению полетов.

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

1) состояние технических средств метеорологического обеспечения полетов (наличие, укомплектованность, дата крайней проверки технических средств);

2) нарушения по орнитологическому обеспечению полетов (отсутствие на аэродроме активных, пассивных, акустических и биоакустических средств отпугивания птиц, столкновения воздушных судов с птицами, наличие в районе аэродрома мест скопления птиц);

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

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

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

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

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

11. Анализ состояния безопасности полетов медицинского обеспечения:

1) состояние здоровья летного состава;

2) случаи нарушения требований по медицинскому обеспечению полетов (нарушения предполетного режима отдыха, летным составом и персоналом группы руководства полетами, ухудшения состояния здоровья авиационным

персоналом во время выполнения полетов, нарушение сроков меж отпускного периода летного состава и группы руководства полетами, истечение сроков врачебно-летной комиссии, углубленного медицинского осмотра);

3) авиационные инциденты из-за нарушения и упущений по медицинскому обеспечению полетов.

12. Материалы расследований авиационных инцидентов.

13. Специальные занятия по безопасности полетов (дата, тема, рассматриваемые вопросы, руководитель занятия, категория привлекаемого летного и инженерно-технического состава).

14. Вопросы обеспечения безопасности полетов, требующие решения.

15. Нерешенные вопросы обеспечения безопасности полетов из-за недостаточного выделения денежных средств.

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

17. Эффективность выполнения рекомендаций и указаний по устранению ранее выявленных недостатков по обеспечению безопасности полетов.

18. Оценка деятельности руководящего состава части по предотвращению авиационных происшествий.

19. Рекомендации и предложения по совершенствованию системы и методики предотвращения авиационных происшествий в части.

Командир войсковой части _____

номер войсковой части

 воинское звание

 Ф.И.О. (при его наличии)

Приложение 5
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в руководстве полетами и организации воздушного движения

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
	1. Осуществление государственного контроля над деятельностью авиационного персонала государственной авиации специально уполномоченным органом.

<p>1. Нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения).</p>	<p>2. Постоянный контроль со стороны старших авиационных начальников (проверяющих) за соблюдением установленного порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения) с учетом особенностей организации руководства полетами вертолетов, внеаэродромными полетами и перелетами.</p> <p>3. В случае выявления в процессе полетов командирами (начальниками, проверяющими) нарушений (упущений) в соблюдении установленного порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения) они обязаны принять решение на ограничение или прекращение полетов.</p>
<p>2. Недобросовестность должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением при личной подготовке к руководству полетами.</p>	<p>1. Организация всестороннего контроля готовности должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением в целях исключения допуска к руководству полетами неподготовленных специалистов, проведение инструктажа дежурных смен и разбора их работы.</p> <p>2. Предоставление дополнительного времени на подготовку к руководству полетами или отстранение от руководства полетами (управления воздушным движением) должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением при выявлении недостатков в их личной подготовке на контроле готовности.</p>
<p>3. Недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением.</p>	<p>1. Должностные лица группы руководства полетами и дежурных смен органов управления воздушным движением должны иметь специальную подготовку, при необходимости, сертификат (свидетельство) и соответствующий допуск к руководству полетами (управлению воздушным движением).</p> <p>2. Должностные лица группы руководства полетами органов управления воздушным движением должны периодически или по необходимости проходить обучение на специальных курсах в центрах подготовки (учебных заведениях) с целью освоения новых комплексов по управлению воздушным движением и повышения профессиональной подготовки.</p> <p>3. В органах управления государственной авиации, авиационных военных учебных заведениях и авиационных частях ежегодно проводятся сборы (специальные занятия) со всеми должностными лицами группы руководства полетами (с привлечением специалистов органов управления воздушным движением) с целью проверки знаний и повышения их профессиональной подготовки.</p> <p>По результатам проведения сборов издаются приказы соответствующих командиров (начальников) с указанием недостатков по профессиональной подготовке лиц группы руководства полетами и сроками их устранения, о допуске их к руководству полетами по результатам сдачи зачетов.</p> <p>4. Использование для проведения тренировок (тренажей) цифровых учебных тренажеров. Оборудование рабочих мест пунктов управления автоматизированными средствами управления.</p> <p>5. Организация постоянного контроля за уровнем натренированности лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением, отсутствие перерывов в руководстве полетами (управлением воздушным движением), строгое соблюдение методики допуска лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением к руководству полетами (управлением воздушным движением) при перерывах, превышающих установленные сроки, с учетом фактического уровня подготовки.</p>

<p>4. Нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением.</p>	<p>1. Порядок взаимодействия военных и гражданских секторов центров органов управления воздушным движением определяется инструкциями по взаимодействию должностных лиц дежурных смен военных и гражданских секторов центров органов управления воздушным движением между собой и с другими органами, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства.</p> <p>2. Дежурные смены военного и гражданского секторов центра должны размещаться в общем зале.</p> <p>Организация и проведение периодических тренажей (тренировок) по организации взаимодействия должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением при управлении экипажами воздушных судов на различных этапах полета, оказании помощи при возникновении в полете особых (аварийных) ситуаций, полных или частичных отказах средств управления полетами.</p>
<p>5. Нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением вследствие снижения работоспособности.</p>	<p>1. Обязательное ежегодное медицинское освидетельствование должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением, прохождение медицинского осмотра в период предполетной подготовки.</p> <p>2. Анализ плановых таблиц полетов на соответствие нагрузки на должностных лиц группы руководства полетами органов управления воздушным движением уровню их профессиональной подготовки (интенсивность полетов по часам, количество экипажей воздушных судов, находящихся под управлением одновременно, характер полетных заданий и т.д.).</p>

Приложение 6
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

Перечень

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
<p>1) столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью и препятствиями на ней</p> <p>1) нарушение порядка и правил использования воздушного пространства;</p> <p>2) плохое знание летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности;</p> <p>3) нарушение членами экипажа воздушного судна методики использования бортовых систем обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;</p>	<p>1) систематический анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за столкновения воздушных судов с рельефом местности;</p> <p>2) регулярные проверки знания летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот полета, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности;</p> <p>3) проведение с летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления семинаров по порядку назначения и выдерживания заданных высот полета;</p>

<p>4) ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;</p> <p>5) нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров;</p> <p>6) пренебрежение метеорологическим прогнозом на полеты;</p> <p>7) нарушение методики определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;</p> <p>8) нарушение установленных схем снижения в районе аэродрома при выполнении захода на посадку;</p> <p>9) плохое знание методики использования барометрических приборов при выполнении посадки на высокогорный аэродром;</p> <p>10) нарушение требований нормативных документов при организации подготовки к полетам на малых и предельно-малых высотах;</p> <p>11) нарушение мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности.</p>	<p>4) проведение комплексных тренажей по порядку использования бортовых систем обеспечения безопасности полетов, радиовысотомеров;</p> <p>5) проведение классно-групповых занятий по изучению метеорологических условий полета, способствующих возникновению опасности столкновения воздушных судов с препятствиями на земной (водной) поверхности;</p> <p>6) формирование (совершенствование) навыков выполнения штурманских расчетов при проведении учений, частных и комплексных тренировок с лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и расчетами пунктов управления;</p> <p>7) контроль соответствия установленных значений высот полета и схем снижения для захода на посадку, опубликованных в документах аэронавигационной информации, требованиям руководящих документов;</p> <p>8) организация и контроль учета суммарных поправок для барометрических высотомеров;</p> <p>9) контроль соблюдения методики выполнения расчетов безопасных высот полета по маршрутам, в районе аэродрома и аэродромных зонах;</p> <p>10) контроль знания личным составом мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно-малых высотах, в горной местности.</p>
--	--

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

<p>3. Полная выработка топлива в полете</p>	

<p>1) ошибки в выполнении штурманских расчетов при определении возможностей воздушных судов по досягаемости;</p> <p>2) вылет без уточнения инженерно-штурманского расчета по фактическим данным метеорологической обстановки на маршруте полета;</p> <p>3) нарушение экипажем воздушного судна методики контроля расхода топлива в полете;</p> <p>4) ошибки экипажа воздушного судна в определении минимального остатка топлива, необходимого для ухода на запасной аэродром;</p> <p>5) формальный контроль штурманской подготовки экипажа воздушного судна к полету (перелету);</p> <p>6) ошибочные действия летного состава, персонала группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурных смен пунктов управления при перенацеливании экипажей воздушных судов на запасные аэродромы.</p>	<p>1) регулярный анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за полной выработки топлива или посадки воздушных судов с аварийным остатком топлива;</p> <p>2) проведение комплексных тренажей с летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления по расчету (контролю) расхода топлива в полете;</p> <p>3) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления исходных данных и методики определения возможностей воздушных судов по досягаемости и времени дежурства в воздухе;</p> <p>4) уточнение инженерно-штурманского расчета перед вылетом с учетом фактических данных метеобстановки и изменений режима полета;</p> <p>5) выполнение расчета минимальных остатков топлива, потребных для выполнения полета и посадки на запасной аэродром. Наличие значений минимальных остатков топлива на стендах в классах предварительной подготовки к полетам, подготовки перелетающих экипажей;</p> <p>6) организация контроля качества штурманской подготовки экипажей воздушных судов к полету (перелету).</p>
<p>4. Потеря ориентировки в полете</p>	
<p>1) неудовлетворительные организация и управление полетами;</p> <p>2) нарушение экипажами воздушных судов основных правил воздушной навигации;</p> <p>3) нарушение требований руководящих документов по организации и выполнению девиационных работ;</p> <p>4) нарушение правил ведения ориентировки;</p> <p>5) недостаточное навигационное оборудование района полетов;</p> <p>6) нарушение методики комплексного использования бортовых и наземных средств воздушной навигации;</p> <p>7) плохое знание района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования в полете;</p>	<p>1) анализ случаев потери ориентировки и доведение экипажам воздушных судов рекомендаций по их недопущению;</p> <p>2) организация изучения и принятие зачетов по знанию района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования воздушных судов;</p> <p>3) организация тренажей с летным составом по методике использования бортовых и наземных средств воздушной навигации;</p> <p>4) контроль знания летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами пунктов управления порядка действий при потере экипажем воздушного судна ориентировки в полете;</p> <p>5) своевременное выполнение девиационных и радиодевиационных работ в строгом соответствии с требованиями руководящих документов по выполнению девиационных и радиодевиационных работ;</p> <p>6) контроль правильности составления графиков остаточной девиации и их наличие на борту воздушного судна;</p> <p>7) организация навигационного оборудования района полетов;</p>

<p>8) недостаточная подготовка экипажей воздушных судов к полетам в условиях усложнения навигационной обстановки.</p>	<p>8) разработка мер безопасности, направленных на исключение случаев потери ориентировки и доведение их летному составу, персоналу группы руководства полетами, руководителям полетов на полигонах и дежурным сменам пунктов управления.</p>
<p>5. Попадание воздушного судна в зоны с опасными для полета метеорологическими условиями</p>	
<p>1) несвоевременное информирование экипажей воздушных судов, находящихся в полете, об ухудшении погодных условий и развитии опасных явлений погоды на маршруте полета, полигоне (площадке десантирования) и в районе аэродрома;</p> <p>2) выдача руководителем полетов заведомо неправильных данных о фактическом состоянии погоды на аэродроме посадки (полигоне, площадке десантирования);</p> <p>3) ошибочные действия экипажа воздушного судна при попадании в метеорологические условия, к полетам в которых он не подготовлен;</p> <p>4) пренебрежение требованиями руководящих документов, регламентирующих организацию и проведение полетов и мерами безопасности при обходе опасных явлений погоды.</p>	<p>1) анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов из-за попадания воздушных судов в опасные явления погоды;</p> <p>2) изучение причин попадания воздушных судов в опасные явления погоды и действий экипажа воздушного судна в этих случаях;</p> <p>3) обучение летного состава применению бортовых РЛС для обнаружения мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и построения маневра с целью их обхода;</p> <p>4) проведение тренажей по отработке летным составом действий при попадании в метеоусловия, к полетам в которых он не подготовлен;</p> <p>5) глубокое изучение требований руководящих документов, регламентирующих организацию и проведение полетов и мер безопасности при обходе опасных явлений погоды.</p>
<p>6. Авиационные происшествия и авиационные инциденты при выполнении боевого применения</p>	
<p>1) нарушение требований руководящих документов по организации и проведении руководства полетами на полигоне (площадке десантирования);</p> <p>2) недостатки в оборудовании полигона (площадки десантирования) средствами наблюдения за воздушной обстановкой;</p> <p>3) выдерживание заданного режима полета и места в боевом порядке с грубыми ошибками;</p> <p>4) нарушение безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения (десантирования);</p> <p>5) незнание летным составом ориентиров в районе полигона (площадки десантирования) и мишенной обстановки;</p> <p>6) слабые навыки работы с органами управления прицельно-навигационного оборудования и вооружения воздушных судов;</p> <p>7) нарушение мер безопасности при выполнении боевого применения;</p> <p>8) незнание летным составом, персоналом группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами</p>	<p>1) анализ авиационных происшествий и авиационных инцидентов, имевших место при выполнении боевого применения;</p> <p>2) контроль знания летным составом характерных ошибок и случаев нарушения мер безопасности при выполнении боевого применения;</p> <p>3) проведение с руководителями полетов на полигоне (площадке десантирования) занятий по методике и особенностям руководства, контролю, оказанию помощи экипажам воздушных судов при выполнении боевого применения;</p> <p>4) организация тренажей с летным составом по порядку работы с органами управления вооружением, прицельно-навигационного оборудования и распределению внимания на боевом пути;</p> <p>5) доведение личному составу мер безопасности при выполнении боевого применения в период предварительной и предполетной подготовки;</p> <p>6) контроль знания летным составом безопасных условий применения авиационных средств поражения;</p> <p>7) контроль знания летным составом мишенной обстановки, способов отыскания и выхода на заданные мишени, порядка маневрирования в районе полигона и ведения радиосвязи;</p> <p>8) контроль выполнения требований руководящих документов по размещению оборудования на полигоне</p>

пунктов управления безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения.

элементов мишенного поля и средств объективного контроля.

Приложение 7

к Инструкции по предотвращению авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов
1. Нарушения в содержании и подготовке аэродрома к полетам.	<ol style="list-style-type: none">1. Проведение технического осмотра аэродрома комиссией старшего авиационного начальника аэродрома (не менее 2 раз в год). Результатом работы комиссии является акт и план устранения выявленных недостатков.2. Контроль строительства на приаэродромной территории объектов и сооружений, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов в ходе проведения технического осмотра аэродрома.3. Планирование полетов с учетом выделения времени, необходимого части (подразделению) обеспечения на ремонт и подготовку покрытия аэродрома:<ol style="list-style-type: none">1) не менее 3 суток подряд каждый месяц;2) не менее 3 часов при подготовке к плановым полетам;3) не менее 1 часа при подготовке к полетам между сменами.4. Проверка надежности закрытия колодцев дренажно-водосточной системы в пределах взлетно-посадочной полосы, концевых и боковых полос безопасности при приеме аэродрома к полетам руководителем полетов совместно с командиром подразделения обеспечения.5. Сдача аэродрома руководителю полетов по журналу учета состояния готовности аэродрома к полетам с указанием прочности и ровности грунта (снежного покрытия) по окончании проверки аэродрома.6. Осмотр искусственной взлетно-посадочной полосы в ходе полетов не менее 1 раза в летнюю смену.7. Ограждение аэродрома по периметру колючей проволокой в два ряда.8. Соответствие геометрических размеров элементов летной полосы формуляру и генплану аэродрома после выполнения капитального ремонта и реконструкции аэродрома.9. Немедленное устранение дефектов:<ol style="list-style-type: none">1) наличие на поверхности искусственных покрытий посторонних предметов, гололеда;2) острые концы оголенной арматуры, сколы плит с острыми краями и сколы глубиной более 30 мм;3) взаимные уступы плит на взлетно-посадочной полосе и магистральной рулежной дорожке, превышающие соответственно 25 и 30 мм;4) валики из резинобитума, лежащего над швами, высотой более 30 мм;5) колеи, волны и сдвиги у асфальтобетонных покрытий на взлетно-посадочной полосе глубиной более 30 мм и на рулежных дорожках более 50 мм.

	<p>10. Контроль ровности поверхности с помощью нивелирной съемки весной и после ремонта грунтовой части летного поля (грунтовой взлетно-посадочной полосы, полос безопасности).</p> <p>11. Контроль неровности на грунтовой части летной полосы при укладке 3-х метровой рейки для транспортных самолетов не более 15 см, для воздушных судов других типов – не более 10 см (требования к ровности снежных покрытий аналогичны).</p> <p>12. Наличие площадки аварийного торможения длиной не менее 200 м (270 м – в зависимости от типа воздушного судна), шириной – не менее 100 м.</p> <p>13. Соответствие высоты препятствий в полосах воздушных подходов предельно допустимым уклонам на участках от торца взлетно-посадочной полосы: 400 м – 0,005; 1450 м – 0,013; 9000 м – 0,02.</p> <p>14. Наличие на торцах взлетно-посадочной полосы 20-ти метровых переходных участков с менее жестким покрытием, по бокам искусственных покрытий – отмостки не менее 0,5 м.</p> <p>15. Отсутствие брустверов снега в границах летной полосы. Выкладка снега должна выполняться с уклоном не более 1:15.</p> <p>16. Отработка план мероприятий в органах управления государственной авиации и авиационных частях для предупреждения преждевременного съема авиационных двигателей, ежегодно.</p>
<p>2. Недостатки в организации приема, хранения и контроля качества авиационного топлива.</p>	<p>1. Соблюдение технологии закрытой перекачки авиационного топлива (начиная от слива его из железнодорожных цистерн и до заправки в баки воздушных судов) на аэродромном складе горючего и смазочных материалов.</p> <p>2. Наличие в расходных резервуарах приемного, сливного и зачистного трубопроводов, сливных кранов и воздушных фильтров.</p> <p>3. Соответствие схемы фильтрации топлива установленным требованиям и обеспечение двойного фильтрования горючего с номинальной тонкостью не более 5 – 7 мкм.</p> <p>4. Соответствие укомплектованности лаборатории и контрольного пункта склада горючего и смазочных материалов оборудованием и материалами контроля требованиям руководящих документов.</p> <p>5. Строгое соблюдение положений технологической карты выполнения основных работ, обеспечивающих заправку воздушных судов качественным горючим.</p> <p>6. Применение авиационных масел (жидкостей) только после отстаивания, фильтрования и проверки чистоты. Контрольный анализ масла (жидкости) проводить при каждом заполнении расходной емкости.</p> <p>7. Испытания топливных трубопроводов с установленным на них оборудованием на прочность и герметичность (заглубленные – 1 раз в год, незаглубленные – 1 раз в два года) с составлением акта.</p>
<p>3. Недостатки (упущения) в работе зарядных аккумуляторных станций.</p>	<p>1. Наличие в помещениях зарядных аккумуляторных станций соответствующего количества комнат с принудительной вентиляцией (раздельно для кислотного и щелочного цехов), центральным отоплением и водопроводом.</p> <p>2. Соответствие требованиям руководящих документов укомплектованности зарядных аккумуляторных станций контрольно-измерительной аппаратурой, инструментом, установками, посудой и другим имуществом.</p> <p>3. Выполнение регламентных работ на аккумуляторных батареях в сроки, предусмотренные планом-графиком, который разрабатывается в авиационной части и согласовывается с частью (подразделением) обеспечения.</p>
	<p>1. Планирование и выполнение регламентных работ через каждые 50 ± 10 и 200 (+40, – 30) часов наработки основной силовой установки (системы,</p>

<p>4. Недостатки в организации эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов.</p>	<p>агрегата) при эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов. Регламентные работы совмещать с проведением номерных технических обслуживаний базового шасси.</p> <p>2. Недопущение использования автомобильной и специальной автомобильной техники, не прошедшей положенное техническое обслуживание и регламентные работы, а также имеющей другие недостатки, перечень которых объявлен в руководящих документах.</p>
<p>5. Нарушения в организации движения автотранспорта, средств наземного обеспечения полетов и пешеходов на аэродроме.</p>	<p>1. Движение машин на аэродроме по установленным маршрутам и направлениям, имеющим маркировку (разметку), в соответствии со схемой маршрутов движения личного состава и автомобильной техники по летному полю аэродрома.</p> <p>2. Соблюдение водителями машин следующих правил:</p> <p>1) получив разрешение для выезда на взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку водитель обязан, не доезжая 50 м до взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки остановиться, убедиться, нет ли на них воздушных судов и только после этого продолжать движение;</p> <p>2) при движении по рулежной дорожке водитель обязан не менее чем за 100 м до встречного рулящего воздушного судна освободить рулежную дорожку для обеспечения безопасности его движения, съехать в сторону и остановиться.</p> <p>3. Выполнение водителями машин, прибывших к воздушному судну для его обслуживания, всех команд и распоряжений техника воздушного судна. Подъезд машины к воздушному судну ближе 10 м без разрешения техника воздушного судна запрещается.</p> <p>4. Подчинение водителя лицу, руководящему буксировкой при буксировке воздушного судна. Буксировка производится плавно (без рывков, крутых поворотов) со скоростью не более 20 км/ч для исключения поломки воздушного судна. При буксировке в ночное время и при плохой видимости на воздушном судне обязательно включаются аэронавигационные огни, а на тягаче – ближний свет фар.</p>
<p>6. Нарушения (упущения) в электроснабжении аэродрома и объектов управления воздушным движением.</p>	<p>1. Электроснабжение аэродромов не менее чем от двух независимых взаимно резервирующихся источников питания электроэнергией.</p> <p>2. Электроснабжение объектов управления воздушным движением, радионавигации, посадки и связи от щитов гарантированного питания электроэнергией.</p> <p>3. Запрет подключения отопительных приборов, а также любых других объектов аэродрома к щитку гарантированного питания объектов управления воздушным движением, радионавигации, посадки и связи.</p>

Приложение 8
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

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

<p>Опасные факторы</p>	<p>Основные мероприятия, проводимые для исключения опасных факторов</p>
------------------------	---

<p>1. Ошибки операторов радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов в выдаче данных экипажам воздушных судов и группе руководства полетами.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Анализ уровня профессиональной подготовки личного состава, способностей выполнять функциональные обязанности. 2. Организация эффективного, с применением тренажей, процесса обучения расчетов радиолокационных станций и пеленгаторов действиям по правильной выдаче информации экипажам воздушных судов и лицам группы руководства полетами, обращая внимание на действия в нестандартной обстановке. 3. Обеспечение регулярных (не реже двух раз в год) проверок знаний и навыков операторов в определении координат воздушных судов, считывания значений высоты, пеленга и т.д. 4. Подбор на должности операторов подготовленных в профессиональном отношении и психологически устойчивых военнослужащих, обладающих хорошей дикцией и реакцией.
<p>2. Прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течении трех и более оборотов антенны подряд. Прекращение выдачи радиолокационной информации на конечном этапе наведения.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Организация технического обслуживания радиолокационных станций, анализ и предупреждение наиболее часто повторяющихся отказов многофункциональных систем радиолокационных станций. 2. Комплексное применение имеющихся средств радиолокации, создание резерва радиолокационных станций для обеспечения непрерывной выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией. 3. Проведение систематических тренировок расчетов радиолокационных станций по оперативному использованию имеющихся резервов в выдаче радиолокационной информации.
<p>3. Пропуск сигнала "Бедствие" или задержка с его выдачей более двух минут операторами радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Проведение тренировок операторов в действиях по получению сигналов "Бедствие", их своевременной выдаче группе руководства полетами. 2. Периодический контроль работоспособности аппаратуры получения сигналов, в том числе в ходе предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения и в процессе обеспечения полетов.
<p>4. Использование для обеспечения полетов, не облетанных средств связи и радиотехнического обеспечения.</p>	<p>Исключение случаев выделения для обеспечения полетов днем по правилам полетов по приборам и ночью не облетанных средств связи и радиотехнического обеспечения, в том числе при отсутствии предполетного облета, а эксплуатацию радиомаячных систем, не проверенную летным контролем, запрещать в любых метеоусловиях.</p>
<p>5. Неграмотные действия личного состава по включению средств связи и радиотехнического обеспечения, приводящие</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Организация обучения личного состава основным принципам работы средств связи и радиотехнического обеспечения, их устройства и технических возможностей, постоянного контроля этих знаний. 2. Достижение высокого уровня натренированности личного состава в действиях по переключению средств связи и радиотехнического обеспечения на резервные комплекты приемопередающих устройств.

к прекращению передачи информации (или к ее искажению) летным экипажам воздушных судов и лицам группы руководства полетами.	3. Воспитание у личного состава дежурных смен высокой ответственности, исполнительности и дисциплинированности, понимания своего служебного долга и важности четкого выполнения функциональных обязанностей на рабочем месте.
6. Отказы в системе электропитания средств связи и радиотехнического обеспечения, несвоевременное включение автономных источников.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Регулярное проведение проверки работоспособности основных и резервных источников электропитания. 2. Совершенствование системы электроснабжения объектов средств связи и радиотехнического обеспечения, повышение устойчивости ее элементов к отказам. 3. Использование автономных автоматизированных источников электропитания. 4. Проведение тренажей с личным составом дежурных смен по переключению потребителей с внешнего источника электропитания на автономный, постоянный контроль уровня натренированности личного состава.
7. Нарушения в оборудовании рабочих мест лиц группы руководства полетами на пунктах управления и их эксплуатации.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Первичное оборудование рабочих мест лиц группы руководства полетами на пунктах управления выносными индикаторными устройствами в строгом соответствии с требованиями нормативных и эксплуатационных документов. 2. Правильная подготовка рабочих мест на пунктах управления и их передача на обеспечение полетов должностным лицам группы руководства полетами. 3. Исключение в процессе эксплуатации изменения состава оборудования рабочих мест и произвольного ориентирования индикаторов кругового обзора на них (по отношению к взлетно-посадочной полосе). 4. Контроль работоспособности и полноты оборудования рабочих мест лиц группы руководства полетами, их соответствие типовому перечню.
8. Развертывание средств связи и радиотехнического обеспечения на аэродроме с отклонениями от типовой схемы .	<ol style="list-style-type: none"> 1. Выбор высоты антенных мачт ближних приводных радиомаяков с учетом ограничений по высоте препятствий. На равнинной местности она может составлять от 6,5 до 10 м при размещении антенны на удалении от начала взлетно-посадочной полосы – 850 и 1200 м соответственно. 2. Установка всех огней и аэродромных светодорожек с ослабленным сечением в основании (ломкие опоры) вдоль взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек, в зоне концевых полос безопасности и у мест стоянок самолетов. 3. Исключение превышения высоты огней взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек, входных и ограничительных огней более 0,45 м от поверхности, на которой они установлены.
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Контроль своевременности и качества ежедневного, ежемесячного, сезонного технического обслуживания (2 раза в год), годового технического обслуживания. 2. Регулярные проверки основных и резервных средств связи и радиотехнического обеспечения. 3. Проведение комплексных проверок готовности личного состава и техники к обеспечению полетов.

9. Отказ средств связи и радиотехнического обеспечения во время полетов.	<p>4. Проверка соответствия настройки средств связи и радиотехнического обеспечения и режимов их работы требованиям технологических карт.</p> <p>5. Проведение контрольных осмотров выносного оборудования пунктов управления, средств объективного контроля, управления и сигнализации.</p> <p>6. Выполнение методики предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения полетов на пунктах управления.</p>
--	--

Приложение 9
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

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

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

	<p>полетов; при отсутствии полетов – оперативному дежурному командного пункта, дежурному по приему и выпуску самолетов (дежурному авиадиспетчеру). Кроме того, штормовые предупреждения докладываются командиру и другим должностным лицам согласно инструкции авиационной части по штормовому предупреждению.</p>
<p>2. Пренебрежение метеорологическими условиями со стороны руководящего летного состава и персонала группы руководства полетами, выпуск в полет экипажей воздушных судов в метеоусловиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполнения полетных заданий.</p>	<p>1. Контроль начальниками смен метеорологических подразделений органов управления государственной авиации соответствия фактической и ожидаемой метеорологической обстановки на аэродромах (маршрутах) характеру выполняемых в авиационных частях полетов.</p> <p>2. Немедленный доклад дежурного синоптика оперативным дежурным командных пунктов и выдача рекомендаций о прекращении полетов при несоответствии метеоусловий.</p> <p>3. Принятие мер командиром авиационной части (руководителем полетов) при сложных, резко меняющихся (неустойчивых) метеоусловиях:</p> <p>1) прекращение полетных заданий, заслушивание дежурного синоптика, если позволяют метеоусловия, проведение доразведки погоды и после новой оценки метеорологической обстановки принятие решения на дальнейшее продолжение полетов.</p> <p>2) при получении штормового предупреждения заслушивание доклада дежурного синоптика об ожидаемом изменении метеорологической обстановки, оценка ожидаемого изменения и прекращение полетов за 30 мин до начала ожидаемого опасного явления погоды.</p> <p>3) при внезапном ухудшении погоды в районе аэродрома организация посадки самолетов на своем аэродроме. Если метеоусловия не соответствуют уровню подготовки летающих экипажей воздушных судов, направить их на запасной аэродром.</p>
<p>3. Неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведок погоды, необъективная информация о погоде от летных экипажей воздушных судов.</p>	<p>1. Проведение радиолокационной разведки погоды по указанию руководителя полетов за 1 ч до начала воздушной разведки погоды и за 20-25 мин перед вылетом самолета – разведчика, за 30 мин до начала полетов, во время полетов в ПМУ через каждые 2 часа, в СМУ – через каждый час, УМП – через каждые 30 минут (при необходимости – чаще).</p> <p>2. Проведение воздушной разведки погоды непосредственно перед летной сменой до начала предполетных указаний.</p> <p>3. Проведение доразведки погоды в ходе полетов. При полетах по правилам визуальных полетов – не реже чем через 2 ч, по правилам полетов по приборам – ежечасно, а при установленном минимуме погоды – через 30 минут (при необходимости – чаще).</p>
<p>4. Несоответствие технического оснащения в метеорологическом отношении аэродрома установленному минимуму погоды.</p>	<p>Определение состава метеорологического оборудования аэродромов, обеспечивающих взлет и посадку при различных значениях минимума погоды руководящими документами, регламентирующими метеорологическое обеспечение полетов.</p>

Приложение 10
к Инструкции по предотвращению
авиационных происшествий и
инцидентов в государственной
авиации Республики Казахстан

Форма

Планируемый налет и основные задачи войсковой части _____

номер войсковой части

на _____ 20__ года

месяц

1. Основные задачи летной подготовки войсковой части

_____ (учения, практические пуски ракет, перелет групп

номер войсковой части

воздушных судов, показы авиационной техники, сборы, конференции и

другие задачи, относящиеся к полетам, их обеспечению и работе по обеспечению безопасности полетов).

2. Количество запланированных летных смен и полетов

№ п/п	Наименование	Планируется	Примечание
	Летные смены, из них:		
	День, простые метеорологические условия		
	День, сложные метеорологические условия		
	Ночь, простые метеорологические условия		
	Ночь, сложные метеорологические условия		
	Полеты, из них:		
	День, простые метеорологические условия		
	День, сложные метеорологические условия		
	Ночь, простые метеорологические условия		
	Ночь, сложные метеорологические условия		

3. Планируемый налет летчиков на следующий месяц

--	--	--	--

№ п/п	Вид налета	Планируется	Примечание
1	Общий налет, из них:		
2	На учебно-боевую подготовку		
3	На взаимодействие		
4	На перевозку		
5	День всего		
6	День, сложные метеорологические условия		
7	День облака		
8	Ночь всего		
9	Ночь, сложные метеорологические условия		
10	Ночь облака		
11	Под шторкой ночью		
12	Под шторкой днем		
13	Инструкторский		
14	Подготовка курсантов		
15	На тренажере		

4. Предложения по обеспечению безопасности полетов (текстуально и план мероприятий по безопасности полетов на следующий месяц).

Командир войсковой части _____

Готовность к боевым действиям						Проверки			
Ночью						Техника пилотирования	Воздушная навигация	Боевое применение	Имитация отказа двигателя
простые метеорологические условия		сложные метеорологические условия		установленный минимум погоды					
Подготовлен	В строю	Подготовлен	В строю	Подготовлен	В строю				

Командир войсковой части _____
 номер войсковой части _____

_____ воинское звание

_____ Ф.И.О. (при его наличии)

Таблица 2

Уровень подготовки персонала группы руководства полетами войсковой части _____

номер войсковой части _____
 (а также данные по летному составу, имеющему допуск к руководству полетами, руководитель полетами, руководитель полетами на полигоне, руководитель ближней зоны, руководитель захода на посадку, руководитель дальней зоны, офицер боевого управления)

№ п/п	Должность	Воинское звание Ф.И.О. (при его наличии)	Класс	Допуск к руководству полетами				
				№ приказа	Днем		Ночью	
					простые метеорологические условия	сложные метеорологические условия	простые метеорологические условия	сложные метеорологические условия
1.								
2.								
...		...						

Командир войсковой части _____
 номер войсковой части _____

_____ воинское звание

_____ Ф.И.О. (при его наличии)

