

Об утверждении Правил производства полетов государственной авиации Республики Казахстан

Приказ Министра обороны Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 744. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 11 января 2018 года № 16210.

В соответствии с подпунктом 11) статьи 15 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон) **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила производства полетов государственной авиации Республики Казахстан.

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

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

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

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

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

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

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

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

генерал-полковник

"СОГЛАСОВАН"

Начальник службы
государственной охраны
Республики Казахстан
генерал-лейтенант

_____ А. Куренбеков

" ____ " _____ 2017 года

"СОГЛАСОВАН"

Председатель Комитета
национальной безопасности
Республики Казахстан

_____ К. Масимов

" ____ " _____ 2017 года

"СОГЛАСОВАН"

Министр внутренних дел
Республики Казахстан
генерал-полковник полиции

_____ К. Касымов

" ____ " _____ 2017 года

Утверждены
приказом Министра обороны
Республики Казахстан
от 14 декабря 2017 года № 744

Правила производства полетов государственной авиации Республики Казахстан

Раздел 1. Общие положения

1. Правила производства полетов государственной авиации Республики Казахстан (далее – Правила) определяют порядок производства полетов государственной авиации Республики Казахстан (далее – государственная авиация).

2. Основные определения, используемые в настоящих Правилах:

1) авиационная часть (далее – часть) – республиканское государственное учреждение, Авиационное управление Авиационной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан осуществляющее производство полетов воздушных судов (далее – ВС) истребительной, бомбардировочной, штурмовой, транспортной, армейской и учебной государственной авиации Республики Казахстан, их эксплуатацию, ремонт и хранение, авиационные комендатуры, склады авиационного имущества, структурные подразделения Министерства обороны Республики Казахстан

(далее – МО РК), Службы государственной охраны Республики Казахстан (далее – СГО РК), Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее – МВД РК) и Комитета национальной безопасности Республики Казахстан (далее – КНБ РК), в которые входят подразделения эксплуатирующие беспилотные воздушные судна (далее – БВС), а также учебные центры по подготовке авиационного персонала, учебные центры боевой подготовки и боевого применения БВС;

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

3) авиационные наземные специалисты по обслуживанию авиационной техники – авиационный персонал, имеющий специальную подготовку, осуществляющий деятельность по наземному обеспечению полетов воздушных судов, авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, эксплуатации наземных технических средств управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением;

3-1) автожир (гироплан) – летательный аппарат тяжелее воздуха, который поддерживается в полете за счет реакций воздуха, с одним или несколькими несущими винтами, свободно вращающимися вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

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

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

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

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

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

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

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

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

12) центры управления воздушным движением (далее – центры УВД) – оперативные органы управления воздушным движением Вооруженных Сил Республики Казахстан, предназначенные для планирования и координирования использования воздушного пространства Республики Казахстан, контроля над соблюдением порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан, обеспечения безопасности полетов и регулярности воздушного движения в пределах, установленных для них районов ответственности в соответствии с Инструкцией по управлению воздушным движением утверждаемой уполномоченным органом в сфере государственной авиации в соответствии с подпунктом 29) статьи 15 Закона;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25-1) тренажная подготовка – процесс приобретения, отработки и совершенствования практических умений и навыков экипажем (индивидуально) в полном объеме их функциональных обязанностей по летной эксплуатации ВС конкретного типа;

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

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

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

28-1) наземная станция управления (далее – НСУ) – элемент беспилотной авиационной системы, включающий комплекс наземных средств управления и связи обеспечивающих выполнение полета БВС;

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

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

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

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

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

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

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

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

37) беспилотная авиационная система (далее – БАС) – БВС и связанные с ним элементы (включая каналы связи и компоненты, управляющие БВС), которые необходимы для безопасной и эффективной эксплуатации БВС в воздушном пространстве;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

58) исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования);

59) оператор БВС – член расчета, манипулирующий БВС внеаэродромного базирования во время его полета;

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

60-1) летчик (пилот)-оператор БВС – член экипажа БВС допущенный к выполнению функций по управлению БВС аэродромного базирования;

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

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

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

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

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

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

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

68) полетное задание – задание на полет от взлета до посадки воздушного судна, определяемое Курсом или заданное летчику непосредственным командиром (

начальником), руководящим летным составом авиационной части, органом управления воздушным движением, органом управления государственной авиации;

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

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

70-1) расчет БВС – личный состав, которому поручено исполнение обязанностей по эксплуатации и обслуживанию БАС;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

болтанка умеренная – умеренное изменение положения и (или) абсолютной высоты ВС, но по-прежнему обеспечивающее надежное управление, где показания акселерометра составляют $0,5 \div 1,0g$ в центре тяжести ВС, а при взлете и посадке, умеренная болтанка при плюс $0,3 \div 0,4g$;

болтанка сильная – резкое изменение положения и (или) абсолютной высоты ВС, где в течение коротких периодов ВС не реагирует на управление, с характерными изменениями воздушной скорости, с показаниями акселерометра, превышающими $1.0g$ в центре тяжести ВС, а при взлете и посадке, с приращениями перегрузки больше плюс $0,4g$);

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

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

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

Сноска. Пункт 2 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменениями, внесенными приказом Министра

обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

3. К органам управления государственной авиации Республики Казахстан относятся :

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

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

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

Сноска. Пункт 3 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

3) заключение медицинской экспертизы о годности к профессиональной деятельности;

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

Сноска. Пункт 4 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

5. Орган управления государственной авиации обеспечивает:

1) понимание авиационным персоналом языка, на котором написаны РЛЭ, Руководства по технической эксплуатации, обслуживанию и ремонту ВС разработанные разработчиком ВС и другие документы, которые связаны с выполнением авиационным персоналом своих служебных обязанностей и его полномочиями или обеспечивает эксплуатанта ВС сертифицированным переводом вышеуказанной технической литературы;

2) возможность ведения радиообмена и общения – КВС и членов экипажа, в соответствии с содержащимися в РЛЭ процедурами, с авиационным персоналом,

наземными службами, включая органы ОВД и представителями уполномоченного органа иностранного государства на английском языке при выполнении международных полетов.

Раздел 2. Порядок производства полетов государственной авиации

Глава 1. Подготовка полетов

Параграф 1. Классификация воздушных судов и временные интервалы при взлете и посадке на одну взлетно-посадочную полосу.

6. ВС государственной авиации по назначению подразделяются на боевые, учебно-боевые, транспортные, транспортно-боевые, учебные и специальные.

7. Классификация ВС в зависимости от максимальной взлетной массы отражена в приложении 1 к настоящим Правилам.

8. В отношении ВС, имеющих категорию турбулентности, свойственной тяжелым воздушным судам, при первичном установлении связи между такими воздушными судами и органом управления воздушным движением (далее – органом УВД) перед вылетом или прибытием, к позывному ВС добавляется слово "тяжелый".

9. Минимальные временные интервалы при взлете с одной взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) устанавливаются:

- 1) для легких ВС за средними и тяжелыми воздушными судами – 3 минуты;
- 2) для тяжелых ВС за тяжелыми, а также средних ВС, следующих за тяжелыми – 2 минуты;
- 3) при выполнении групповых полетов – в соответствии с методическими рекомендациями утвержденными командиром части;
- 4) во всех остальных случаях – не менее 1 минуты.

10. Минимум эшелонирования, равный 3 минутам, применяется в отношении "легкого" или "среднего" ВС, взлетающего вслед за "тяжелым" ВС, или "легкого" ВС, взлетающего вслед за "средним" ВС, если взлет выполняется:

- 1) со средней части одной и той же ВПП;
- 2) со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 760 м одна от другой.

11. При смещенном пороге ВПП:

Между "легким" или "средним" ВС и "тяжелым" ВС, а также между "легким" ВС и "средним" ВС применяется минимум эшелонирования равный 2 минутам при использовании ВПП со смещенным порогом в случаях:

- 1) взлет "легкого" или "среднего" ВС следует за посадкой "тяжелого" ВС и взлет "легкого" ВС следует за посадкой "среднего" ВС;

2) посадка "легкого" или "среднего" ВС следует за взлетом "тяжелого" ВС и посадка "легкого" ВС следует за взлетом "среднего" ВС, если ожидается, что их расчетные траектории полета пересекутся.

Минимальный временной интервал между взлетом и посадкой ВС при полетах с одной ВПП и параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 760 м – 1 минута.

12. Минимальные временные интервалы при посадке на одну ВПП, устанавливаются:

- 1) для легких ВС за средними и тяжелыми воздушными судами – 3 минуты;
- 2) для средних и тяжелых ВС за тяжелыми воздушными судами – 2 минуты;
- 3) во всех остальных случаях – не менее 1 минуты.

Параграф 2. Классификация полетов

13. По назначению полеты подразделяются на:

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

2) специальные – для выполнения задач по обеспечению национальной безопасности и территориальной целостности государства, охраны правопорядка и Государственной границы, при объявлении чрезвычайного положения или особого периода;

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

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

5) учебные:

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

контрольные – для проверки летного состава к выполнению тренировочных полетов;

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 13 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

14. По количеству ВС полеты подразделяются на одиночные и групповые.

15. По высоте выполнения полеты подразделяются:

1) на предельно малых высотах – от 0 до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

2) на малых высотах – выше 200 м и до 1000 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;

3) на средних высотах – выше 1000 м и до 4000 м (включительно) от уровня моря;

4) на больших высотах – выше 4000 м и до 12000 м (включительно) от уровня моря;

5) в стратосфере – выше 12000 м от уровня моря.

16. По физико-географическим условиям полеты подразделяются:

1) над равниной и холмистой местностью;

2) над горной местностью;

3) над безориентирной и пустынной местностью и над водной поверхностью;

4) в полярных районах Северного и Южного полушарий.

17. По времени суток полеты подразделяются:

1) дневные, выполняемые в период между восходом и заходом солнца;

2) ночные, выполняемые в период между заходом и восходом солнца;

3) смешанные, при выполнении которых, в период от взлета до посадки ВС происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;

4) с пересечением 4 часовых поясов и более.

Параграф 3. Метеорологические условия полетов

18. Метеорологические условия по степени сложности выполнения полета в них делятся на простые и сложные.

Простые метеорологические условия (далее – ПМУ) – условия, при которых весь полет выполняется визуально (кроме визуального полета под облаками при низкой облачности или ограниченной полетной видимости).

Сложные метеорологические условия (далее – СМУ) – условия, при которых полет полностью или частично выполняется по приборам (при отсутствии видимости земли или естественного горизонта) или визуально под облаками при низкой облачности или ограниченной полетной видимости.

Максимальные и граничные значения параметров метеоэлементов при которых полеты считаются выполненными в СМУ и минимуме погоды приведены в приложении 2 настоящих Правил.

К полетам в СМУ относятся полеты:

в облаках, между слоями облаков, за облаками при облачности 7 баллов и более;

при максимальных значениях параметров метеоэлементов, при которых полеты под облаками или ухудшенной видимости считаются выполненными в СМУ согласно таблице 1 приложения 2 к настоящим Правилам;

над водными пространствами и без ориентирной местностью при отсутствии видимости естественного горизонта (береговой черты), а также в стратосфере.

19. Граничные параметры метеоэлементов, менее которых полеты считаются выполненными в минимуме погоды приведены в таблице 2 приложения 2 к настоящим Правилам. Для обеспечения безопасности полетов днем и ночью в СМУ различают следующие минимумы погоды: минимум аэродрома, минимум ВС, минимум КВС и установленный минимум погоды.

Минимум аэродрома – минимально допустимые значения видимости (видимости на взлетно-посадочной полосе), высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при которых на данном аэродроме допускается выполнять взлет или посадку ВС данного типа.

Минимумы погоды аэродромов (для каждого направления ВПП) устанавливаются аэронавигационными паспортами этих аэродромов (вертодромов), утверждаемыми руководителем органа управления государственной авиации (далее – аэронавигационный паспорт аэродрома) по принадлежности аэродромов к органам управления государственной авиации. Типовой аэронавигационный паспорт аэродрома приведен в приложении 3 к настоящим Правилам.

Минимум ВС – минимально допустимые значения видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) и высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости), при которых допускается безопасно производить взлет и посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум КВС – минимально допустимые значения, видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) и высоты принятия решения (высоты нижней границы облаков или вертикальной видимости), при которых КВС допускается выполнять взлет, посадку или полет по правилам визуальных полетов (далее – ПВП) на воздушном судне данного типа;

Установленный минимум погоды (далее – УМП) – установленные минимально допустимые значения высоты нижней границы облаков и видимости при выполнении полетов и перелетов. Минимум погоды устанавливает командир авиационной части или орган управления государственной авиации (командующий Военно-воздушными силами) в каждом конкретном случае в зависимости от фактического уровня подготовки и натренированности экипажей, минимума ВС и аэродромов.

Сноска. Пункт 19 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Организация воздушного движения

20. Воздушное движение в воздушном пространстве Республики Казахстан подразделяется на общее и операционное.

21. В соответствии с пунктом 129-3 Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 (далее – Правила использования воздушного пространства Республики Казахстан) общее воздушное движение представляет собой движение ВС всех видов авиации во всем воздушном пространстве Республики Казахстан, за исключением специально установленных зон полетов государственной авиации. Предоставление всех видов обслуживания воздушного движения для ВС общего воздушного движения относится к компетенции органов ОВД.

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

Сноска. Пункт 22 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

23. В соответствии с пунктом 129-5 Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан операционное воздушное движение представляет собой воздушное движение в специально установленных зонах (на маршрутах) полетов

государственной авиации, для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на малых и предельно малых высотах, пусков ракет, воздушных стрельб, отработки приемов маневрирования и других специальных полетов, или в случаях, когда экипажи ВС не обеспечивают выполнение требований, установленных для общего воздушного движения.

24. Управление операционным воздушным движением относится к компетенции органов УВД или группы руководства полетами от авиационной части.

25. Решение об отнесении конкретного полета ВС государственной авиации к операционному воздушному движению принимается главным центром УВД (далее – ГЦ УВД) или центром УВД путем определения (назначения) пунктов управления, введения временных режимов или кратковременных ограничений использования воздушного пространства.

26. Полеты ВС при операционном воздушном движении осуществляются в соответствии с настоящими Правилами.

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

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

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

Сноска. Пункт 27 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Правила полетов по приборам

28. Правила полетов по приборам (далее – ППП) предусматривают:

1) пилотирование ВС по пилотажно-навигационным приборам;

2) обеспечение органом УВД установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами.

29. Полеты по ППП применяются:

- 1) в нижнем районе полетной информации;
- 2) в верхнем районе полетной информации;
- 3) при полетах с применением шторок и других аналогичных устройств.

30. При полете по ППП экипаж ВС ведет постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой с использованием бортового пилотажно-навигационного оборудования и визуально.

31. КВС при выполнении полета по ППП:

- 1) выполняет установленные в документах аэронавигационной информации схемы взлета, выхода (входа) из района (в район) аэродрома и захода на посадку;
- 2) выдерживает установленные в документах аэронавигационной информации и назначенные органом обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;
- 3) обеспечивает информирование органа УВД по его запросу о фактическом местонахождении ВС, высоте и условиях полета;
- 4) выполняет указания органа УВД.

32. Переход от полетов по приборам к визуальным полетам осуществляется экипажами ВС по согласованию с органом УВД. Органу УВД не допускается принуждать экипаж ВС выполнять полеты по ПВП без его согласия.

33. В целях регулирования интервалов между воздушными судами органом УВД производится векторение, а также даются указания о выдерживании режимов поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах.

34. Персонал, осуществляющий УВД воздушным судном, выполняющего полет по ППП:

- 1) назначает ВС эшелон (высоту) полета;
- 2) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования;
- 3) осуществляет контроль выдерживания ВС маршрута полета, схемы выхода (входа) из района аэродрома, снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;
- 4) предоставляет своевременную и достоверную информацию экипажу ВС о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке, об отклонениях от заданной траектории полета при наличии радиолокационного контроля;
- 5) передает условия полета экипажам ВС.

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 34-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 34-2 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 34-3 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 34-4 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

35. КВС, при полетах по ППП, выдерживает заданный режим полета, информирует орган УВД о фактическом местонахождении воздушного судна, режиме полета и метеорологических условиях полета.

36. При наличии в районе полета воздушного судна других воздушных судов, которые создают угрозу опасного сближения, орган УВД разрешает полет по ПВП только после получения доклада командира воздушного судна о визуальном наблюдении этих воздушных судов.

Параграф 6. Правила визуальных полетов

37. Правила визуальных полетов предусматривают:

1) выдерживание установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем ВС за полетами других ВС;

2) определение пространственного положения ВС и его местонахождение пилотом (летчиком) визуальным по естественному горизонту и земным (надводным) ориентирам;

3) при полетах на высотах ниже нижнего безопасного эшелона выдерживание истинной безопасной высоты и обход искусственных препятствий визуальным наблюдением за расположенной впереди местностью;

4) выдерживание маршрута, схемы полета с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся пилотажно-навигационных средств.

38. Полеты по ПВП выполняются на высоте не менее чем на 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем на 100 м – в горной местности.

39. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотровельностью экипажа ВС.

40. Допускается обходить препятствия, наблюдаемые впереди по курсу ВС и превышающие высоту его полета, справа на удалении от препятствий не менее 500 м.

41. Обгон впереди летящего ВС на одной высоте выполняется справа, а при полете по кругу – с внешней стороны с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

Не допускается обгон ВС, следующего впереди на той же высоте, при визуальных полетах ночью.

42. При полетах ВС на пересекающихся курсах на одном и том же эшелоне (высоте) экипаж, заметивший другое ВС слева уменьшает, а заметивший справа увеличивает высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС.

Если изменить высоту невозможно, КВС (летчик) выполняет отворот своего ВС вправо для расхождения левыми бортами.

В процессе расхождения пилотам (летчикам) необходимо не терять из вида другое ВС.

43. В случаях, когда при выполнении полетного задания метеорологические условия становятся ниже установленного минимума по ПВП, экипаж ВС, выполняющего полет под управлением органа УВД, запрашивает разрешение на выполнение специального полета по ПВП или на выполнение полета в соответствии с ППП.

44. Персонал пункта управления авиации, осуществляющий в контролируемом воздушном пространстве управление ВС, выполняющим полет по ПВП:

1) назначает ВС эшелон (высоту) полета;

2) контролирует соблюдение временных интервалов при взлете ВС;

3) предоставляет своевременную и достоверную информацию, экипажу ВС о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;

4) назначает ВС безопасный эшелон (высоту) и обеспечивает установленные интервалы эшелонирования между воздушными судами при переходе на полет по ППП

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

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

Сноска. Пункт 45 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

46. Специальные полеты по ПВП выполняются при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, при проведении поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, при выполнении полетов в интересах МО РК, МВД РК, КНБ РК.

Минимальная видимость для визуальных полетов вертолетов приведена таблице 2 приложения 4 к настоящим Правилам.

Минимальные метеорологические условия и минимальные запасы высот над препятствием для специального полета по ПВП определяются согласно таблице 3 приложения 4 к настоящим Правилам.

47. исключен приказом приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

48. исключен приказом приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

49. исключен приказом приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

50. При полетах днем в равнинной или холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков не ниже 150 м и видимости 3000 м и более для ВС с приборной скоростью полета не более 300 километров в час (далее – км/ч) высота искусственных препятствий не учитывается.

Сноска. Пункт 50 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Минимальные интервалы продольного и бокового эшелонирования при полетах по ПВП

51. Минимальные интервалы продольного эшелонирования между воздушными судами, следующими по одному маршруту и на одном эшелоне (высоте) – 2 км.

В момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим ВС, а также пересечения маршрута полета на одном эшелоне (высоте):

- 1) 2 км для ВС со скоростями полета 300 км/ч и менее;

2) 5 км для ВС со скоростями полета более 300 км/ч.

52. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полете на одной высоте

:

1) для разведенных маршрутов при полетах по маршрутам ОВД ниже нижнего эшелона – 5 км. Термин "маршрут ОВД" используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета и других маршрутов;

2) при обгоне впереди летящего ВС справа (по аэродромному кругу – с внешней стороны) – 500 м.

Параграф 8. Вертикальное, продольное и боковое эшелонирование в контролируемом воздушном пространстве

53. При полетах по ППП применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

1) на эшелонах полета ниже 8850 м (FL290) – 300 м (1000 футов);

2) между эшелонами полета 8850 м (FL290) и 12500 м (FL410):

300 м (1000 футов) – между ВС, допущенными к полетам с RVSM;

600 м (2000 футов):

между государственными ВС, не допущенными к полетам с RVSM и другим ВС, выполняющим полет в воздушном пространстве RVSM;

между всеми государственными ВС, выполняющими полет в составе группы в воздушном пространстве RVSM и другим ВС;

в воздушном пространстве перехода от (к) RVSM между ВС, не допущенными к полетам с RVSM и другим ВС;

между ВС, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью и любым другим ВС, когда оба ВС выполняют полет в воздушном пространстве RVSM;

3) на эшелонах полета выше 12500 м (FL 410) – 600 м (2000 футов).

54. При полетах ниже нижнего эшелона вертикальное расстояние между нижним эшелонем и высотой полета устанавливается не менее 300 м.

На высотах ниже нижнего эшелона полеты ВС по ПВП со скоростями не более 300 км/ч эшелонируются через 150 м, со скоростями более 300 км/ч – во всех случаях через 300 м.

55. Вертикальное расстояние между высотой полета по кругу и нижним эшелонем зоны ожидания должно быть не менее 300 м.

56. Вертикальное расстояние между воздушными судами в районе аэродрома устанавливается не менее 300 м. Для самолетов с посадочной скоростью менее 169 км/ч и вертолетов, выполняющих полет по ПВП ниже нижнего эшелона, в местах

пересечения с маршрутами полетов ВС с посадочной скоростью более 169 км/ч при радиолокационном контроле и продольном расстоянии между ними не менее 5 км, вертикальный интервал устанавливается не менее 150 м.

57. Не допускается назначать одновременно один и тот же эшелон (высоту) для полетов ВС по ПВП и ППП.

58. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляется по полукруговой системе:

1) при направлении воздушных трасс и маршрутов с истинными путевыми углами от 0 до 179° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 900 м, 1500 м (FL50), 2150 м (FL70), 2750 м (FL90), 3350 м (FL110), 3950 м (FL130), 4550 м (FL150), 5200 м (FL170), 5800 м (FL190), 6400 м (FL210), 7000 м (FL230), 7600 м (FL250), 8250 м (FL270), 8850 м (FL290), 9450 м (FL310), 10050 м (FL330), 10650 м (FL350), 11300 м (FL370), 11900 м (FL390), 12500 м (FL410), 13700 м (FL 450), 14950 м (FL 490);

2) при направлении воздушных трасс и маршрутов с истинными путевыми углами от 180 до 359° (включительно) устанавливаются эшелоны полетов: 1200 м, 1850 м (FL60), 2450 м (FL80), 3050 м (FL100), 3650 м (FL 120), 4250 м (FL140), 4900 м (FL160), 5500 м (FL180), 6100 м (FL200), 6700 м (FL220), 7300 м (FL240), 7900 м (FL260), 8550 м (FL 280), 9150 м (FL300), 9750 м (FL320), 10350 м (FL340), 10950 м (FL360), 11600 м (FL380), 12200 м (FL400), 13100 м (FL430), 14350 м (FL 470).

59. Назначение эшелона (высоты) полета органами УВД осуществляется:

1) на эшелоне перехода (нижнем безопасном эшелоне) и выше в номерах эшелона (для боевой авиации, или по запросу экипажа любого ВС назначает соответствующий эшелон полета в метрах);

2) ниже эшелона перехода (нижнего безопасного эшелона) – в метрах.

60. При смене эшелона на поворотном пункте маршрута, из-за изменения общего направления полета, занятие нового эшелона выполняется за 20 км до пролета указанного пункта обязательного донесения, по разрешению органов УВД.

61. Если заданные истинные путевые углы большинства участков трассы (маршрута) находятся в пределах одного полукруга, а отдельных участков – в пределах другого, то для всей воздушной трассы (маршрута) устанавливаются единые эшелоны при условии соблюдения мер безопасности полета.

62. В районе аэродрома и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование производится независимо от заданных путевых углов полета.

Параграф 9. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем

63. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по ППП с радиолокационным контролем между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) составляют:

- 1) на воздушных трассах и по маршрутам -30 км;
- 2) на воздушных трассах и по маршрутам при использовании автоматических систем УВД (далее – АС УВД) – 20 км;
- 3) в зоне подхода – 20 км;
- 4) в зоне подхода при использовании АС УВД – 12 км;
- 5) в зоне взлета и посадки:
 - для всех ВС, следующих за воздушными судами с взлетной массой 136 тонн и более – 12 км;
 - для легких ВС, следующих за средними воздушными судами – 10 км;
 - во всех остальных случаях – 5 км.

64. При пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим ВС – 30 км в момент пересечения (с соблюдением 10 км бокового интервала).

65. При пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим ВС – 20 км, а в зоне подхода при использовании АС УВД – 12 км в момент пересечения.

66. Между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) – 40 км в момент пересечения.

Параграф 10. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования по ППП при отсутствии радиолокационного контроля

67. Временные интервалы между воздушными судами, следующими по одному маршруту и на одном эшелоне (высоте):

- 1) по маршрутам ОВД и в зоне подхода – 10 минут;
- 2) при выполнении маневра по схеме захода на посадку в зоне взлета и посадки – 3 минуты.

68. Временные интервалы при пересечении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим ВС – 20 минут в момент пересечения.

69. Временные интервалы между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) – 15 минут в момент пересечения.

70. При отсутствии радиолокационного контроля в районе аэродрома при полетах по ППП, на одной высоте допускается нахождение не более одного ВС.

71. Между воздушными судами, выполняющими полеты по ПВП и ППП, интервалы продольного эшелонирования выдерживаются не менее установленных для полетов по ППП.

Параграф 11. Минимальные интервалы бокового эшелонирования для полетов по ППП при радиолокационном контроле

72. Минимальные интервалы:

- 1) между осями параллельных воздушных трасс – 50 км;
- 2) при пересечении эшелона (высоты), занятого попутным ВС – 10 км в момент пересечения;
- 3) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным ВС – 10 км в момент пересечения (с соблюдением 30 км продольного интервала);
- 4) при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным ВС, когда ВС перемещаются параллельно друг к другу – 15 км в момент пересечения.

73. Не допускается боковое эшелонирование при отсутствии радиолокационного контроля при полетах по ППП.

Параграф 12. Изменение эшелона (высоты) полета и пересечения воздушных трасс

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

Сноска. Пункт 74 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

75. ВС, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), обладает преимуществом перед ВС, экипаж которого просит разрешения занять этот эшелон (высоту).

76. Эшелон, занятый ВС, задается другому ВС после доклада экипажа первого ВС о начале снижения или наборе высоты, если нет возможности применить другой вид эшелонирования.

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

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 77 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 13. Установка высотомеров

78. Отсчет барометрической высоты полета ВС производится при полетах:

1) в районе аэродрома в пределах аэродромного круга полетов, на высоте перехода и ниже – по значению атмосферного давления на уровне рабочего порога ВПП или приведенного к среднему уровню моря;

2) по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона – по минимальному атмосферному давлению на маршруте (участке маршрута), приведенному к среднему уровню моря;

3) на эшелоне перехода и выше – по стандартному атмосферному давлению 760 мм ртутного столба (1013,25 Мбар/ГПа).

79. В воздушном пространстве Республики Казахстан допускается применение единой абсолютной высоты перехода и/или единого эшелона перехода.

80. Перед взлетом экипаж ВС устанавливает на высотомерах давление на уровне порога ВПП (давление, приведенное к среднему уровню моря) и сравнивает показания высотомеров с отметкой "0" (ноль) на высотомере и (или) значения высоты аэродрома над уровнем моря.

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

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

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

Сноска. Пункт 81 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

82. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

1) по стандартному атмосферному давлению – от высоты перехода при наборе высоты и от эшелона полета до эшелона перехода при снижении ВС;

2) по атмосферному давлению аэродрома или давлению аэродрома, приведенному к среднему уровню моря – при полетах в районе аэродрома от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома до посадки.

83. Полеты ВС в переходном слое от высоты перехода до эшелона перехода в режиме горизонтального полета не допускаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода устанавливается как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

84. При полете ВС по маршруту ниже нижнего эшелона и необходимости занятия эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное атмосферное давление осуществляется при начале набора высоты для занятия эшелона.

85. При снижении ВС с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении нижнего безопасного эшелона или при начале снижения ВС до высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона при выполнении полета на нижнем безопасном эшелоне. При отсутствии сообщений автоматической передачи информации в районе аэродрома, эшелон перехода и значение давления, приведенного к среднему уровню моря, экипаж ВС судна получает от органа УВД.

86. Эшелон перехода устанавливается не ниже нижнего (безопасного) эшелона.

87. При посадке на аэродроме перевод шкалы давления барометрического высотомера производится:

1) со стандартного атмосферного давления 760 мм ртутного столба (1013,2 Мбар) на значение атмосферного давления на уровне рабочего порога ВПП (давление аэродрома, приведенного к среднему уровню моря) при пересечении эшелона перехода ;

2) при подходе к аэродрому на высоте ниже нижнего эшелона с минимального атмосферного давления по маршруту приведенного к среднему уровню моря на давление на уровне рабочего порога ВПП (давление аэродрома, приведенного к среднему уровню моря) – на установленном рубеже или по указанию органа УВД.

88. Перед вылетом с аэродрома, расположенного в равнинной или холмистой местности, где отсутствует метеорологическое наблюдение, давление, приведенное к

среднему уровню моря, определяет экипаж ВС по шкале давления барометрического высотомера, стрелки которого необходимо установить на значение высоты, равной абсолютной высоте аэродрома.

89. На горных аэродромах при атмосферном давлении на уровне ВПП, меньшем предельного значения, устанавливаемого на шкале давления барометрического высотомера, необходимо:

1) перед взлетом установить значение давления аэродрома, приведенное к среднему уровню моря. Показание высотомера в этом случае принимается за "условный ноль", относительно которого производится набор заданной высоты;

2) перед посадкой орган УВД сообщает экипажу ВС абсолютную высоту аэродрома и значение атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря, которое летный экипаж устанавливает на высотомерах и производит заход на посадку, учитывая, что высотомеры будут показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления – высоту аэродрома над средним уровнем моря.

90. Последовательность перевода шкал давления барометрических высотомеров и сверки их показаний определяется РЛЭ.

Параграф 14. Расчет высоты (эшелона) полета воздушного судна

91. Алгоритм расчета высоты (эшелона) полета ВС производится согласно приложению 5 к настоящим Правилам (далее – Алгоритм). При определении высоты (эшелона) рассчитываются:

1) нижний эшелон (эшелона перехода) района аэродрома;

2) безопасная высота полета по атмосферному давлению 760 миллиметров ртутного столба или 1013,25 Мбар (ГПа);

3) безопасная высота полета в районе подхода аэродрома;

4) минимальная безопасная высота полета по кругу над аэродромом (высоты круга);

5) минимальная безопасная высота в районе аэродрома (MSA);

6) безопасная высота в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона;

7) безопасная высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона;

8) нижний эшелон зоны ожидания;

9) высота (эшелон) полета при установке на барометрическом высотомере атмосферного давления на аэродроме;

92. Высота полета (эшелон) ограничивается в следующих случаях:

1) необходимость обеспечения безопасного полета по высоте в случае отказа двигателя (двигателей);

2) из-за особенностей структуры воздушного пространства района полетов (ограничения указываются в документах аэронавигационной информации);

3) необходимость обеспечения установленного минимального запаса высоты (безопасной высоты) над препятствиями.

93. При выполнении полета экипаж учитывает поправки высотомеров – инструментальные, аэродинамические, температурные. При этом необходимо учитывать влияние на безопасность полетов уменьшение истинной высоты при понижении температуры наружного воздуха, в особенности зимой при полетах на малых высотах, заходе на посадку и в горных районах. Значение температурной поправки зависит от высоты и отклонения фактической температуры от расчетной (плюс 15 градусов по Цельсию) и определяется по формуле, приведенной в Алгоритме.

Сноска. Пункт 93 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

94. Нижний (безопасный) эшелон полета по маршруту используется при выполнении полетов по стандартному атмосферному давлению.

95. Минимальная безопасная высота или минимальная безопасная высота в секторе, опубликованная в документах аэронавигационной информации, учитывается при полетах по ППП в районе аэродрома в аварийных случаях при уклонении ВС от установленной схемы маневрирования.

96. Безопасная высота для полета по маршрутам ОВД и в районе аэродрома ниже эшелона перехода, рассчитывается экипажем при подготовке к полету и используется при установке на высотомере минимального давления, приведенного к среднему уровню моря.

Если в районе полетов не установлено значение эшелона перехода, то для этого района при подготовке к полету рассчитывается нижний (безопасный) эшелон, который принимается в качестве эшелона перехода. Безопасная высота по стандартному давлению используется для расчета нижнего (безопасного) эшелона полета в случае, если в районе полетов не установлено значение эшелона перехода.

97. При определении и выдерживании безопасных высот полета применяется истинная безопасная высота полета по ППП и ПВП:

- 1) в зоне взлета и посадки;
- 2) в районе подхода, по маршрутам ОВД (в равнинной или холмистой местности и над водным пространством, в горной местности, где горы высотой 2000 м и менее; в горной местности, где горы выше 2000 м).

98. Истинная безопасная высота полета по ППП и ПВП устанавливается:

- 1) в зависимости от рельефа местности и высоты искусственных препятствий на ней, скорости полета ВС, применяемых требований (ППП и ПВП), района полета;
- 2) с учетом допусков в точности пилотирования и воздушной навигации, погрешностей высотомеров в измерении высот, возможных вертикальных отклонений от траектории полета в условиях турбулентности атмосферы и орнитологической обстановки;

3) при учебных полетах, полетах государственной авиации в целях обороны, безопасности государства, охраны общественного порядка, а также демонстрационных полетов истинные безопасные высоты полетов по ПВП устанавливаются органами управления государственной авиации (управлением командующего Военно-воздушными силами Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан).

Установленные истинные безопасные высоты полетов по ППП приведены в приложении 6 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 98 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

99. Перед каждым полетом по ППП определяются:

1) высота полета по аэродромному кругу (высота круга), минимальная безопасная высота в районе аэродрома и безопасная высота полета в районе подхода (по документам аэронавигационной информации);

2) высота нижнего безопасного эшелона.

100. Для каждого аэродрома устанавливаются минимальные абсолютные высоты, которые используются при снижении в аварийных ситуациях при выходе за пределы схемы захода на посадку и обеспечивают минимальный запас высоты полета 300 м над наивысшей точкой рельефа местности и искусственных препятствий в радиус 46 км от радионавигационного средства, на котором основывается схема захода на посадку по приборам. Если разница между абсолютными высотами составляет не более 100 м, минимальная абсолютная высота устанавливается единой для всего района аэродрома.

При большей разнице высот район аэродрома делится на секторы и для каждого сектора устанавливаются минимальные абсолютные высоты. Каждая минимальная абсолютная высота в секторе округляется в сторону увеличения до значения, кратного 50 м.

При полетах в горных районах минимальный запас высоты над препятствиями увеличить на 300 м.

101. Безопасная высота полета в районе подхода, высота круга и минимальная безопасная высота указываются в сборниках аэронавигационной информации на основании данных, предусмотренных в аэронавигационных паспортах аэродромов.

102. Высота нижнего безопасного эшелона определяется путем расчета безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 миллиметров ртутного столба (1013,25 Мбар/ГПа) с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего попутного эшелона.

103. Перед каждым полетом по ПВП рассчитываются:

1) безопасная высота в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона;

2) безопасная высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона;

3) высота нижнего безопасного эшелона.

104. При расчете безопасной высоты для полетов по ПВП ниже нижнего эшелона по маршруту и в районе аэродрома:

1) используется фактическое значение температуры на аэродроме вылета (посадки);

2) не учитывается в равнинной и холмистой местности высота искусственных препятствий, если истинная скорость полета ВС не превышает 300 км/ч. При этом экипаж ВС обеспечивает обход искусственных препятствий визуально на удалении не менее 500 м.

105. Ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в районе аэродромного круга полетов днем – по 5 км, ночью – по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

При полетах по маршрутам ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем – по 5 км, ночью – по 25 км, в обе стороны от оси маршрута.

Необходимо строго выдерживать значения истинных высот, которые установлены для всех типов ВС при полете по схеме захода на посадку до выхода на посадочный курс.

106. При полетах по ПВП в горной местности, ночью, а также днем в равнинной и холмистой местности при фактической и прогнозируемой видимости менее 2000 м, высота искусственных препятствий для расчета безопасной высоты учитывается независимо от истинной скорости полета.

Параграф 15. Экипаж воздушного судна

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

Полеты ВС государственной авиации выполняются полным или сокращенным составом экипажа.

Сокращенным составом экипажа допускается выполнять полеты в следующих случаях:

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

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

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

Сноска. Пункт 107 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

108. В состав экипажа ВС, определенного РЛЭ, допускается включение:

1) необходимых специалистов в соответствии с приказом руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами) – при выполнении специальных полетов (специальных заданий);

2) проверяющих (инструкторов) – при выполнении учебных и учебно-боевых полетов. Общее число проверяющих (инструкторов), включаемых в состав экипажа ВС (за исключением экипажей транспортных ВС), не более двух. При этом старшим в экипаже является проверяющий (инструктор), старший по занимаемой должности из числа летчиков. Проверяющий (инструктор) по специальности, производящий проверку или обучение членов экипажа ВС в полете, подчиняется КВС и отвечает за выполнение экипажем ВС своих обязанностей и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

109. Члены экипажа ВС выполняют полеты в индивидуальном полетном обмундировании, в защитном снаряжении с надетым спасательным парашютом (подвесной системой спасательного парашюта, при наличии на борту ВС необходимых аварийно-спасательных средств) и имеют при себе нож-пилу. Перечень типовых комплектов полетного обмундирования приведен в приложении 8 к настоящим Правилам.

110. Экипажам транспортных ВС при перевозке пассажиров, не имеющих парашютов, а также экипажам вертолетов, выполняющих полеты на предельно малых высотах, допускается не надевать подвесную систему спасательных парашютов.

Полеты без спасательных парашютов выполняются на воздушных судах, где их применение не предусмотрено конструкцией ВС и РЛЭ.

111. Члены экипажа ВС, экипированные с нарушением требований пункта 109 настоящих Правил, к выполнению полета не допускаются.

112. При выполнении боевых, специальных полетов (специальных заданий) и полетов над малонаселенной и (или) горно-пустынной местностью каждый член экипажа ВС обеспечивается личным оружием и боеприпасами к нему.

113. Полеты над водным пространством или вдоль береговой черты все члены экипажа ВС выполняют в морском спасательном комплекте (высотном морском спасательном комплекте) или в спасательных авиационных жилетах (поясах) в соответствии с оборудованием ВС и временем года. При перевозке пассажиров (грузов)

ВС комплектуется групповыми спасательными плавательными средствами или спасательными авиационными жилетами (поясами) по количеству пассажиров и членов экипажа ВС.

114. Экипаж ВС при выполнении полета:

- 1) соблюдает полетное задание и требования РЛЭ;
- 2) точно выполняет указания органа управления воздушным движением, осуществляющего непосредственное управление полетом ВС;
- 3) ведет наблюдения за воздушной, орнитологической обстановкой, метеорологическими условиями визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств. При обнаружении опасных явлений погоды или опасного сближения с другими воздушными судами принимает все возможные меры для обеспечения безопасного продолжения полета с докладом о них органу, осуществляющему непосредственное управление полетом.

115. Если ВС терпит или потерпело бедствие, экипаж ВС принимает все возможные меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также, по возможности, к сохранению ВС и находящегося на нем имущества.

116. В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, находящихся на борту судна, принимается решение с отступлением от плана полета, указаний органа управления воздушным движением и полетного задания. Экипажу ВС не допускается прекращать радиосвязь с органом, непосредственно осуществляющим управление полетом ВС в данный момент или переходить без его разрешения на связь с другим органом управления воздушным движением (кроме случаев неустойчивой двухсторонней радиосвязи).

117. КВС руководит деятельностью экипажа, обеспечивает соблюдение требований настоящих Правил и эксплуатации ВС.

КВС доводит меры безопасности и требует от всех лиц, находящихся на борту ВС, безоговорочного выполнения действий, связанных с их обеспечением. Распоряжения КВС выполняются всеми лицами, находящимися на борту ВС.

118. Командир воздушного судна:

- 1) готовится к полету, выполняет записи в рабочих тетрадях о своей готовности к выполнению запланированных полетных заданий.
- 2) проходит контроль готовности к полетам;
- 3) руководит подготовкой членов экипажа и оценивает их готовность к выполнению полетного задания;
- 4) разрабатывает конкретные меры безопасности на полет;
- 5) принимает меры по обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности ВС, груза и имущества;
- 6) готовит экипаж ВС к действиям в особых случаях в полете, а также к действиям после вынужденной посадки (покидания) ВС;

- 7) соблюдает предполетный режим и добивается его выполнения членами экипажа ВС;
- 8) осматривает, проверяет и принимает ВС перед полетом в объеме, установленном РЛЭ;
- 9) проверяет экипировку членов экипажа ВС и оснащение ВС на соответствие с требованиями пунктов 109, 112 и 113 настоящих Правил;
- 10) уточняет процедуру использования документов аэронавигационной информации, контролирует сверку бортовых экземпляров этих документов с контрольными;
- 11) контролирует размещение на борту ВС пассажиров, крепления (швартовки) имущества;
- 12) инструктирует пассажиров об условиях поведения на борту ВС и алгоритма использования необходимого оборудования и спасательных средств;
- 13) принимает решение на вылет;
- 14) руководит в полете работой членов экипажа ВС;
- 15) выполняет команды органа управления воздушным движением, командира (ведущего) группы, под управлением которого находится;
- 16) соблюдает режим ведения радиообмена и контролирует его соблюдение членами экипажа ВС;
- 17) выполняет полет в соответствии с полетным заданием;
- 18) ведет ориентировку в полете;
- 19) контролирует фактический остаток топлива и время полета;
- 20) анализирует метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и в полете, докладывает об опасных явлениях погоды органу УВД, под управлением которого находится; 21) принимает решение на продолжение (прекращение) полета при усложнении обстановки в воздухе;
- 22) ведет осмотрительность и не допускает опасного сближения с другими воздушными судами и наземными препятствиями;
- 23) докладывает органу УВД, под управлением которого находится, об отказах авиационной техники, об изменении или прекращении выполнения полетного задания, а также о принятии решения на вынужденную посадку или покидание ВС;
- 24) своевременно вносит в бортовой журнал или в журнал подготовки ВС записи об обнаруженных неисправностях на воздушном судне, об отклонениях в поведении ВС или работе его систем, остатка топлива по окончании полета;
- 25) проводит разбор полетов с экипажем ВС;
- 26) своевременно заполняет летную документацию и контролирует ее ведение членами экипажа ВС.

Сноска. Пункт 118 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

119. Другие члены экипажа ВС исполняют обязанности в соответствии с требованиями РЛЭ и указаниями КВС.

120. Каждый член экипажа ВС устно докладывает КВС, если считает полетное задание непосильным для себя или не уверен в безопасности его выполнения, а КВС – своему непосредственному начальнику и старшему авиационному начальнику аэродрома.

Параграф 16. Допуск летного состава к полетам

121. Летчики и штурманы допускаются:

- 1) на впервые осваиваемом типе (модификации) ВС;
- 2) тренировочным (самостоятельным) полетам днем и ночью в соответствующих метеорологических условиях по видам летной подготовки;
- 3) в качестве инструктора по видам летной подготовки;
- 4) специальным полетам и специальным заданиям.

Перечень допусков к полетам летчиков, штурманов и других членов экипажа определяется Курсами.

122. Сведения о допусках заносятся в летную книжку и скрепляются гербовой печатью части.

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

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

Сноска. Пункт 123 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

124. Допуски летчиков к тренировочным полетам днем и ночью в простых и сложных метеорологических условиях и при установленном минимуме погоды (в том числе и при минимуме ВС) по видам летной подготовки производятся после проверки его в полете на учебном, учебно-боевом (однотипном с боевым) или боевом с двойным управлением воздушных судах в соответствующих метеорологических условиях, по упражнениям руководящих документов по летной подготовке, а при отсутствии

учебно-боевого ВС (однотипного с боевым) – после теоретического переучивания (прохождения специальной программы), по итогам результатов проверки знаний теоретических дисциплин и выполнения контрольных полетов на учебно-боевом воздушном судне другого типа.

Допуск других членов экипажа ВС производится согласно требований Курсов.

125. Летный состав к тренировочным полетам после личной проверки в полете допускают:

1) курсантов (слушателей) летных военных учебных заведений – их летчики-инструкторы, а также их командиры (начальники) и представители органов управления государственной авиации из числа авиационных специалистов, имеющие соответствующую специальность;

2) летчиков авиационной эскадрильи (до командира звена включительно) – заместитель командира авиационной эскадрильи и выше, а остального летного состава авиационной эскадрильи, начальников служб и заместителей командира авиационной эскадрильи, командира авиационной эскадрильи, летного состава управления авиационной части – соответствующие начальники служб авиационной части и их непосредственные начальники, из числа авиационных специалистов, имеющие соответствующую специальность;

3) командиров авиационных частей, летный состав органов управления государственной авиации (управления командующего Военно-воздушными силами) и органа по надзору за безопасностью полетов государственной авиации – летный состав, имеющий соответствующий уровень летной подготовки не ниже допускаемого (проверяемого), независимо от занимаемой должности.

126. Допуск летного состава к полетам в качестве инструктора по видам летной подготовки на данном типе (модификации) ВС производится по результатам проверки по соответствующим упражнениям Курсов или специальной программы.

127. Допуск летного состава к специальным полетам (специальным заданиям) производится после его подготовки по соответствующим программам.

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

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

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

Сноска. Пункт 128 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 128-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 129 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

130. Летный состав к полетам в качестве инструктора и к специальным полетам (специальным заданиям) допускают должностные лица руководящего летного состава (от начальника службы авиационной части и выше).

В летных военных учебных заведениях указанные допуски летному составу производятся в соответствии с программой организации и проведению летного обучения курсантов (слушателей).

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

Сноска. Пункт 131 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 17. Проверка летной подготовки и теоретических знаний летного состава

132. Каждый член экипажа независимо от занимаемой должности и классной квалификации ежегодно проверяется по видам летной подготовки, а также перед началом учебного года или в период проверок органами управления государственной авиации (управлением командующего Военно-воздушными силами, органом безопасности полетов государственной авиации) в знании теоретических дисциплин и документов, указанных в пунктах 141, 142 настоящих Правил.

Результаты проверок записываются в летную книжку.

133. Упражнения по видам летной подготовки, по которым проводятся проверки, в том числе и проверки летчиков, допущенных к инструкторским полетам и сроки этих проверок в зависимости от классной квалификации летного состава определяются Курсами.

134. Проверки летчиков одноместных ВС проводятся на однотипном воздушном судне с двойным управлением. Допускается проведение проверок по результатам тренировочного полета, если его бортовые средства объективного контроля совместно с наземными позволяют оценить параметры полета в соответствии с нормативами оценок руководящих документов по летной подготовке.

135. Проверка членов экипажа многоместного ВС, на котором возможно размещение проверяющих, осуществляется инструкторами и соответствующими специалистами. В случае отсутствия возможности размещения проверяющих на борту ВС, проверка проводится по результатам тренировочного полета по данным средств объективного контроля.

136. Летному составу, допущенному к полетам на нескольких типах ВС, количество и вид проверок на каждом типе ВС определяет командир части, руководящим должностным лицам от командира части и выше, летчикам – инспекторам (штурманам – инспекторам) – их непосредственные начальники.

137. Допускается совмещать в одном полете несколько проверок по видам летной подготовки. Их количество в одном полете определяется Курсами.

138. Проверка летного состава по видам летной подготовки проводится их начальниками, имеющими соответствующую летную специальность и допуск. В случаях, когда фактический уровень летной подготовки начальников не соответствует требованиям пункта 140 настоящих Правил, проверку летного состава осуществляют должностные лица, назначенные ими.

139. При отсутствии подготовленных инструкторов для проверок и обучения авиационного персонала привлекаются инструкторы других органов управления государственной авиации Республики Казахстан. В этом случае процедура организации и проведения полетов (занятий) с авиационным персоналом определяются (совместными) методическими рекомендациями руководителей соответствующих органов управления государственной авиации Республики Казахстан.

Проверки других членов экипажа проводятся в соответствии с документами по летной подготовке.

Бортовые инженеры (техники), допущенные к полетам на нескольких типах ВС, проверяются на каждом типе ВС.

Сноска. Пункт 139 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

140. Проверка осуществляется лицами:

1) имеющими допуск к полетам на воздушном судне того типа, что и проверяемый;
2) имеющими допуск к инструкторским полетам по соответствующему виду летной подготовки;

3) не имеющими максимальных перерывов в тренировочных полетах (в месяцах) для летчиков (штурманов) согласно приложению 9 к настоящим Правилам (далее – максимальные перерывы в полетах).

141. Летчики и штурманы проверяются на знание:

1) авиационной техники;
2) РЛЭ;
3) практической аэродинамики;
4) воздушной навигации;
5) средств спасения и жизнеобеспечения, находящихся на борту ВС и способов их применения в аварийной обстановке;

6) тактико-технических данных средств связи и радиотехнического обеспечения полетов аэродрома;

7) авиационной метеорологии;

8) документов, регламентирующих использование воздушного пространства и деятельность государственной авиации, производство полетов и летную подготовку;

9) аэронавигационного паспорта аэродрома, и аэронавигационного паспорта авиационного полигона, утвержденных руководителем органа управления государственной авиации;

10) условий проведения полетов в приграничной полосе согласно пунктам 237 – 244 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 141 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

142. Проверка знаний других членов экипажа ВС осуществляется в объеме, необходимом ему для выполнения в полете обязанностей со своего рабочего места в воздушном судне в соответствии с РЛЭ.

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

Сноска. Пункт 143 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

144. При переводе в другую авиационную часть летчики одноместных ВС проверяются по технике пилотирования и воздушной навигации, летчики

многоместных ВС при наличии в составе экипажа штурмана проверяются только по технике пилотирования, штурманы – по воздушной навигации.

Летчики-штурманы и летчики-операторы проверяются по воздушной навигации и технике пилотирования со своего рабочего места, остальные члены экипажа – в умении выполнять свои обязанности в полете.

Все члены экипажа проверяются в знании РЛЭ, а летчики и штурманы, кроме того, в знании практической аэродинамики эксплуатируемого ВС, средств связи и радиотехнического обеспечения полетов аэродрома, воздушной навигации, аэронавигационного паспорта аэродрома, аэронавигационного паспорта авиационного полигона.

145. Проверка знаний летного состава при полетах с других аэродромов (не основного базирования) проводится в объеме аэронавигационного паспорта аэродрома и аэронавигационного паспорта авиационного полигона (при его использовании).

Параграф 18. Допустимый перерыв и восстановление навыков летного состава

146. Допустимые перерывы в тренировочных полетах по видам (элементам видов) летной подготовки днем и ночью в различных метеорологических условиях летчикам (штурманам) авиационной эскадрильи с учетом их индивидуальных способностей, натренированности и классной квалификации устанавливает командир авиационной эскадрильи, но не более сроков, определенных документами по летной подготовке.

Должностным лицам от командира авиационной эскадрильи (отдельного звена, отряда) и выше эти перерывы устанавливают их непосредственные начальники.

Не допускается превышение значений максимальных перерывов в тренировочных полетах (в месяцах) для летчиков (штурманов) согласно приложению 9 к настоящим Правилам, а по отдельным элементам видов летной подготовки – установленным Курсами.

При прохождении тренажной подготовки с использованием комплексного пилотажного тренажера (FFS, Full Flight Simulator) руководствоваться требованиями пунктов 197-1 – 197-12 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 146 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

147. Выполнение полетов в качестве инструктора продлевает перерыв в полетах летному составу в соответствующих метеорологических условиях и по видам полетов на величину установленного перерыва, но не более, чем в 1,5 раза от даты тренировочного полета, а выполнение инструктором самостоятельного задания с инструкторского сиденья - не более, чем в 2 раза.

Командиру авиационной части допускается увеличивать не более чем в 2 раза максимальные перерывы в тренировочных полетах в сложных метеорологических

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

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

Сноска. Пункт 147 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

148. Максимальные перерывы в полетах на соответствующем типе ВС других членов экипажа устанавливаются Курсами.

149. При превышении максимальных перерывов в полетах, тренировочные полеты КВС допускается выполнять:

1) днем в простых метеорологических условиях – после контрольного полета днем в простых метеорологических условиях или сложных метеорологических условиях;

2) днем в сложных метеорологических условиях – после контрольного полета днем в сложных метеорологических условиях с заходом на посадку с применением посадочных систем, при отсутствии перерывов в тренировочных полетах днем в простых метеорологических условиях;

3) днем при установленном минимуме погоды – после контрольного полета с заходом на посадку с применением посадочных систем в данных метеорологических условиях и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах днем в сложных метеорологических условиях;

4) ночью в простых метеорологических условиях – после контрольного полета ночью в простых метеорологических условиях или сложных метеорологических условиях и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах днем;

5) ночью в сложных метеорологических условиях – после контрольного полета ночью в сложных метеорологических условиях с заходом на посадку с применением посадочных систем и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах ночью в простых метеорологических условиях и днем в сложных метеорологических условиях;

6) ночью при установленном минимуме погоды – после контрольного полета с заходом на посадку с применением посадочных систем в данных метеорологических условиях и при отсутствии перерывов в тренировочных полетах ночью в сложных метеорологических условиях;

7) допускается восстановление летчиков 1 и 2 класса в полетах в сложных метеорологических условиях днем и ночью с инструктором, имеющим перерывы в данных условиях, но выполнявшим ежемесячно не менее трех заходов на посадку под шторкой с открытием ее на минимально допустимой высоте, определяемой Курсами.

150. Восстановление навыков командиров и штурманов транспортных ВС, имеющих классную квалификацию не ниже летчика (штурмана) 1 класса, после перерывов в полетах более допустимых (не превышающих установленные максимальные перерывы в полетах более чем в 2 раза) допускается проводить при выполнении воздушных перевозок.

При этом, навыки командира и штурмана ВС одновременно не восстанавливаются.

151. При перерывах в полетах, превышающих установленные для летчика (штурмана) сроки в 2 раза и более, а также после авиационных происшествий или серьезных авиационных инцидентов по их вине, восстановление их навыков осуществляется по индивидуальному плану, утверждаемому командиром части.

152. Восстановление навыков летным составом при перерывах в полетах по отдельным видам летной подготовки устанавливается непосредственным командиром (начальником) в соответствии с требованиями Курсов.

Параграф 19. Налет и отдых летного состава

153. Количество полетов и общий налет в летную смену на экипаж ВС при выполнении полетов определяется Курсами. Максимальная продолжительность стартового времени при планировании летной смены – не более десяти часов.

Максимальная продолжительность стартового времени для летчика (второго пилота, летчика-штурмана, штурмана) при выполнении полетов на личное совершенствование не более 6 часов, для инструктора не более 7 часов. Продолжительность летной смены не более 7 часов.

На учениях, при выполнении специальных заданий (специальных полетов) количество полетов, общий налет и стартовое время экипажу устанавливает командир части, а продолжительность летной смены – командир, организующий учения по согласованию со старшим авиационным начальником на учениях.

При выполнении учебных полетов на аэродромах авиационных комендатур старшим авиационным начальником назначается должностное лицо, определяемое приказом руководителя органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами).

Стартовое время отсчитывается при выполнении аэродромных и внеаэродромных полетов от фактического, а при перелетах – от запланированного времени первого вылета.

Сноска. Пункт 153 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Пункт 154 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Сноска. Пункт 155 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

155-1. Экипажам автожиров (гиропланов), осуществляющим перевозки с выполнением посадок на площадки, выполняющим перелеты, допускается в сутки наличие общего налета не более 6 часов при стартовом времени 12 часов.

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 155-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

156. При перегоне и перелетах экипажей ВС (кроме транспортных самолетов) допускается выполнять не более трех этапов перелета при стартовом времени днем 12 часов, а ночью – 8 часов.

Дальнейшие полеты допускается выполнять после отдыха (сна) продолжительностью не менее 8 часов, при перерыве между полетами не менее 12 часов.

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

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

2) более 16 часов – не менее двух суток.

Сноска. Пункт 157 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 157-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

158. Для отдыха экипажа ВС, осуществляющего перелет, перегонку старшим авиационным начальником аэродрома, предоставляются специально оборудованные комнаты отдыха перелетающих экипажей.

159. Экипажу накануне дня полетов предоставляется отдых для сна не менее 8 часов, при этом, если экипаж участвовал в полетах предыдущей смены или находился на боевом дежурстве перерыв между полетами или окончанием дежурства и началом полетов должен быть не менее 12 часов.

Перед ночными и смешанными полетами экипажу предоставляется дополнительный отдых не менее 4 часов, а перед полетами во второй половине дня – не менее 2 часов.

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

Сноска. Пункт 160 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 20. Принятие решения, постановка задач на полеты

161. Организация и проведение полетов в авиационной части предоставляется командиру этой части, а на учениях или сборах – старшему над ним авиационному начальнику. При отсутствии командира авиационной части на полетах его обязанности по организации и проведению полетов в летную смену и проведению предварительного разбора полетов возлагаются на старшего летной смены или при полетах одной авиационной эскадрильей – на командира авиационной эскадрильи.

Выработка командиром решения на организацию и проведение полетов включает следующие элементы его деятельности:

- 1) оценку обстановки;
- 2) определение задач на полеты;
- 3) выбор оптимального варианта полетов;
- 4) окончательное формирование решения.

162. В ходе оценки обстановки учитываются и анализируются факторы, оказывающие основное влияние на выбор целей предстоящих полетов.

163. Оценивая обстановку командир руководствуется графиком распределения летных смен, планом-графиком летной подготовки на месяц и задачами, поставленными старшим начальником. При этом анализируются следующие факторы:

- 1) состояние боевой готовности эскадрилий и авиационной части;
- 2) итоги проведения предыдущего летного дня (ночи) и ход выполнения планов летной подготовки;
- 3) фактический уровень подготовки летного состава, инструкторов и их натренированность по видам летной подготовки;
- 4) состав и уровень подготовки лиц группы руководства полетами, их натренированность в руководстве полетами, а также возможность руководить в данную летную смену, при этом особое внимание обращается на подготовку руководителей полетами на аэродроме и в ближней зоне;
- 5) наличие и готовность авиационной техники, уровень подготовки и возможности личного состава отдела инженерно-авиационного обеспечения;
- 6) возможность использования средств управления и наземного обеспечения полетов, наличие и готовность личного состава подразделений обеспечения;
- 7) ожидаемые метеорологические условия и орнитологическую обстановку в предстоящую смену на своем и на запасных аэродромах;
- 8) условия и режим полетов в районе;
- 9) состояние элементов летного поля аэродрома и возможности их использования для буксировки, руления ВС, движения средств наземного обеспечения полетами в период подготовки и проведения полетов, а также после их окончания;
- 10) время необходимое, для подготовки к полетам летного состава, лиц группы руководства полетами, личного состава отдела инженерно-авиационного обеспечения, ВС, аэродрома, средств управления и наземного обеспечения полетов, личного состава подразделений (частей) обеспечения.

164. Для получения или уточнения необходимых сведений в ходе оценки обстановки командир авиационной части заслушивает предложения своих заместителей, командиров подразделений и начальников служб.

Содержание и очередность докладов для принятия решения на проведение полетов определяет командир авиационной части.

165. При определении командиром авиационной части задач на полеты, в первую очередь решаются задачи:

- 1) поддержания уровня натренированности летного состава;
- 2) восстановления утраченных навыков по видам летной подготовки;
- 3) повышения уровня боевой готовности летного состава в соответствии с планом-графиком летной подготовки;
- 4) групповой слетанности;
- 5) облета ВС;

б) проверки летного состава по видам летной подготовки.

166. Варианты полетов планируются по следующим признакам: общность задач полетов, характер метеоусловий, время суток, продолжительность и количество смен в летный день (ночь).

167. В соответствии с выводами из оценки обстановки, определив задачи и выбрав целесообразный вариант полетов, командир авиационной части принимает решение на подготовку и проведение полетов, в котором определяет:

- 1) дату проведения полетов;
- 2) время их начала и окончания;
- 3) основные задачи полетов, состав группы руководства полетами;
- 4) количество выводимых на полеты ВС и участвующего в них летного состава;
- 5) распределение эскадрилий и ВС по летным сменам;
- 6) процедуру использования воздушного пространства;
- 7) процедуру проведения подготовки к полетам;
- 8) процедуры управления и обеспечения полетов;
- 9) варианты разработки плановых таблиц и сроки их готовности.

168. После принятия решения командир авиационной части организует работу руководящего состава авиационной части, командиров эскадрилий и обеспечивающих подразделений (частей) по планированию, подготовке, проведению и обеспечению полетов. С этой целью накануне дня предварительной подготовки на специальном совещании или на предварительном разборе проведенных полетов определяет задачи указанным должностным лицам.

При проведении полетов в несколько летных смен, задачи на полеты могут ставиться на все эти смены. В таких случаях решение командира на полеты уточняется и дополняется перед каждой летной сменой. Командир авиационной части при постановке задачи руководящему составу:

- 1) доводит дату и время проведения полетов для каждого подразделения;
- 2) определяет основные цели и доводит задачи предстоящих полетов по летным сменам и дням в соответствии с ожидаемыми условиями метеорологической и орнитологической обстановки;
- 3) доводит перечень привлекаемых пунктов управления и средств обеспечения полетов, время их готовности к работе (обеспечению);
- 4) доводит организацию взаимодействия с частями (подразделениями) других родов авиации, сухопутных войск, военно-морских сил и другими органами управления;
- 5) при планировании учебных полетов с отработкой управления и наведения на воздушные цели в зоне ответственности пункта наведения, подчиненного другой авиационной части дает указание начальнику штаба части по организации взаимодействия между пунктами управления.

Сноска. Пункт 168 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 21. Планирование полетов

169. Штаб авиационной части на основании решения командира (начальника) проводит мероприятия по подготовке и обеспечению полетов и осуществляет контроль выполнения отданных командиром авиационной части распоряжений.

170. Заместитель командира авиационной части по летной подготовке на основании принятого командиром авиационной части решения на организацию и проведение полетов, совместно с командирами авиационных эскадрилий уточняет состав группы руководства полетами, экипажи разведчиков погоды и доразведки погоды, распределение между эскадрильями ВС инструкторов из числа руководящего состава авиационной части, распределение зон, маршрутов, полигонов, определяет резервные воздушные суда.

Командиры эскадрилий доводят до своих заместителей и командиров звеньев (отрядов) решение командира авиационной части на полеты, а командиры звеньев (отрядов), в свою очередь, докладывают предложения по экипажам, привлекаемым на полеты, номерам упражнений, которые необходимо отработать летному составу и их комплексированию с учетом уровня подготовки, индивидуальных качеств и результатов предыдущей летной смены. На основе этих данных заместителями командиров эскадрилий составляется плановая таблица полетов согласно приложению 10 к настоящим Правилам (далее – плановая таблица полетов), используя для этого условные знаки для составления плановых таблиц полетов, указанные в приложении 11 настоящих Правил. При этом плановые таблицы полетов разрабатываются в нескольких вариантах в зависимости от решаемых задач, уровня подготовки летного состава и ожидаемых метеоусловий.

При одновременных полетах нескольких подразделений сводную плановую таблицу полетов авиационной части составляет заместитель командира авиационной части по летной подготовке.

171. Разработанная плановая таблица анализируется и подписывается:

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

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

поддержание натренированности летного состава;

выполнение проверок по видам летной подготовки;

соблюдение последовательности прохождения задач (упражнений) Курсов;

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

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

соответствие запланированных самостоятельных (тренировочных) полетов Курсу;

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

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

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

правильность планирования межполетного анализа материалов объективного контроля;

2) начальником штаба авиационной части, который определяет:

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

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

соблюдение ограничений в районе полетов;

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

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

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

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

наличие полетов, подлежащих оперативному объективному контролю;

соответствие запланированных упражнений ограничениям в летной эксплуатации ВС;

соответствие авиационных средств поражения;

4) старшим штурманом авиационной части, который определяет:

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

маршруты и профили полета;

последовательность выполнения полетных заданий – от взлета до посадки;

боевую зарядку, полигоны (площадки десантирования);

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

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

соответствие запланированных упражнений уровню подготовки экипажей;

соблюдение ограничений по нагрузке на экипажи ВС;

соблюдение требуемых временных интервалов между экипажами на взлете, посадке, на маршрутах, в зонах;

наличие экипажей ВС доразведки погоды;

наличие необходимых сил поисково-спасательного обеспечения;

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

соответствие планируемой летной нагрузки состоянию здоровья и физической выносливости летного состава и лиц группы руководства полетами;

лиц, подлежащих межполетному и послеполетному осмотру;

соответствие режима отдыха летного состава и лиц группы руководства полетами требованиям пунктов 157, 159, 160, 464 – 466 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 171 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

После проведения контроля готовности к полетам летного состава плановая таблица полетов утверждается командиром части (начальником управления или самостоятельного отдела) и скрепляется гербовой печатью авиационной части.

Сноска. Пункт 172 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра обороны

РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

173. При организации одновременных полетов экипажей различных авиационных частей на одном аэродроме составляется сводная плановая таблица полетов заместителем командира авиационной части по летной подготовке данного аэродрома, которая дополнительно подписывается командирами авиационных частей (старшими авиационных групп), экипажи которых выполняют полеты, их заместителями по летной подготовке и по инженерно-авиационному обеспечению, утверждается старшим авиационным начальником аэродрома и скрепляется гербовой печатью авиационной части данного аэродрома.

174. Для помощника руководителя полетами на аэродроме, руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (дальней зоны) (офицера (по боевому управлению)), руководителя полетами в аэродромной зоне, заместителей командиров авиационной эскадрильи по инженерно-авиационному обеспечению готовятся, копии плановых таблиц, а для руководителя полетами на полигоне (на площадке целевого назначения, в зоне воздушных стрельб), начальника группы объективного контроля и старшего инженера полетов готовятся копии плановых таблиц, скрепленные гербовой печатью авиационной части.

Сноска. Пункт 174 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 22. Подготовка к полетам летного состава

175. Члены экипажа ВС не допускаются к выполнению полета без подготовки и проверки их готовности к выполнению полетного задания.

176. По времени проведения и содержанию, подготовка к полетам подразделяется на наземную, общую, предварительную и предполетную.

177. Наземная подготовка – процесс формирования и совершенствования летным составом на земле знаний, умений и навыков, необходимых для выполнения полетов на впервые осваиваемом типе (модификации) ВС. С курсантским составом проводится перед началом летного обучения по новым задачам (упражнениям) Курса.

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

Общая подготовка организуется начальником штаба авиационной части, заместителем органа управления государственной авиации (управления командующего Военно-воздушными силами) в соответствии с планом боевой подготовки на учебный

год и проводится под руководством командиров подразделений, начальниками структурных подразделений в конце каждого месяца в течение 3 рабочих дней.

Летный состав и лица ГРП, не прошедшие общую подготовку, к полетам и руководству полетами не допускаются.

Сноска. Пункт 178 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

179. Предварительная подготовка к полетам представляет собой процесс приведения летного состава в готовность к выполнению конкретных полетных заданий, запланированных на летную смену, в ожидаемых условиях обстановки. Предварительная подготовка проводится к одной или нескольким летным сменам и включает в себя:

- 1) постановку задач на полеты;
- 2) самостоятельную подготовку экипажей к полетам;
- 3) тренировку на тренажерах или в кабинах ВС;
- 4) контроль готовности к полетам.

Предварительная подготовка экипажей ВС к нескольким летным сменам проводится в полном объеме одновременно ко всем этим сменам или только к первой, а к остальным – лишь частично. В последнем случае командир части предусматривает время для уточнения (составления) плановых таблиц полетов на последующие летные смены и дополнительную подготовку экипажей ВС к ним.

180. Содержание и продолжительность предварительной подготовки определяется командиром части, организующим полеты, в зависимости от новизны и сложности выполняемых задач, уровня подготовки летных экипажей, возможностей учебно-материальной базы. Большая часть времени предварительной подготовки отводится на самостоятельную подготовку и тренировку на тренажерах (в кабинах ВС). Предварительная подготовка обеспечивает подготовку экипажей к полетам в полном объеме.

Совмещать предварительную подготовку с проведением других мероприятий, не связанных с подготовкой к полетам в этот день не допускается.

181. Командир авиационной части ставит задачи на полеты руководящему составу части, лицам группы руководства полетами, командирам обеспечивающих подразделений (частей) при проведении командирских полетов, при полетах в одну летную смену двух и более эскадрилий и в других случаях по его решению. При проведении полетов составом до одной эскадрильи включительно задачу на полеты должностным лицам ставит должностное лицо из числа заместителей командира части.

Командир авиационной части, при постановке задач:

- 1) доводит дату и время проведения полетов для каждого подразделения;
- 2) заслушивает доклад дежурного инженера-синоптика о метеорологической и орнитологической обстановке в районе полетов;
- 3) определяет основные цели и доводит задачи предстоящих полетов по летным сменам и дням в соответствии с ожидаемыми условиями метеорологической и орнитологической обстановки;
- 4) назначает старшего летной смены и состав группы руководства полетами и группы обеспечения полетов, количество ВС, горюче-смазочных материалов, необходимое количество и типы авиационных средств поражения;
- 5) доводит:
 - процедуру проведения разведки погоды, состав экипажей, выполняющих воздушную разведку и доразведку погоды;
 - ожидаемую воздушную и наземную (морскую) обстановку;
 - процедуру использования основных и запасных аэродромов, полигонов, площадок целевого назначения, пилотажных зон, маршрутов, зон воздушных стрельб и воздушных целей;
 - перечень привлекаемых пунктов управления и средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, способы их использования и время их готовности к работе (обеспечению);
 - способы взаимодействия между пунктами управления и рубежи передачи управления экипажами;
 - процедуру организации поисково-спасательного обеспечения полетов;
 - способы взаимодействия с частями (подразделениями) других родов авиации, Сухопутных войск, Военно-морских сил и другими органами управления;
 - особенности использования бортовых и наземных средств объективного контроля;
 - процедуру подготовки летного состава, экипажей, подразделений, лиц группы руководства полетами (время и способы проведения самостоятельной подготовки к полетам, использования тренажеров и тренажных ВС, контроля готовности к полетам) и авиационной техники к полетам;
 - сроки представления на утверждение плановых таблиц полетов;
 - меры по обеспечению безопасности полетов;
 - процедуру проведения предполетной подготовки.

182. Постановка задач на полеты летному составу документируется, а также регистрируются с использованием технических средств звуко- и (или) видеозаписи.

183. Командиры (начальники) доводят до подчиненного летного состава :

- 1) цель выполнения полетов;
- 2) состав экипажей ВС;
- 3) запланированные полетные задания;
- 4) бортовые номера ВС и время взлета;

5) боевую зарядку и объекты действия на полигоне;

6) особенности выполнения упражнений, меры по обеспечению безопасности полетов и разъясняют способы выполнения отдельных элементов полетных заданий.

Если член экипажа ВС считает задание на полет для себя непосильным, докладывает в устной форме об этом своему непосредственному начальнику. Начальник, получивший такой доклад, определяет экипажу ВС другое полетное задание, соответствующее уровню его подготовки и не вызывающее у члена экипажа ВС сомнений в его успешном выполнении или отстраняет члена экипажа ВС от выполнения полета.

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

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

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

Сноска. Пункт 184 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

185. Самостоятельная подготовка летного состава к полетам организуется и проводится под руководством и с участием непосредственных начальников, которые определяют ее объем и содержание.

186. Тренировки летного состава на тренажерах или в кабинах ВС проводятся после самостоятельной подготовки. Темы тренировок экипажам определяют командиры подразделений, которые организуют их проведение. Проводят тренировки непосредственные командиры. Последовательность и продолжительность тренировок летного состава на тренажерах и в кабинах ВС устанавливает командир авиационной части, исходя из наличия тренажеров и возможностей организации тренировок в кабинах ВС.

187. После окончания тренировок в целях недопущения к полетам неподготовленного летного состава и обеспечения высокого качества выполнения полетных заданий и безопасности полетов проводится контроль готовности экипажей к предстоящим полетам.

Контроль готовности экипажей к полетам подразделяется на индивидуальный и групповой:

1) индивидуальный контроль проводится непосредственными начальниками в форме, позволяющей убедиться в готовности экипажей к выполнению полетных заданий в процессе самостоятельной подготовки;

2) групповой контроль готовности к полетам проводится в дополнение к индивидуальному методом розыгрыша полетов при подготовке к групповым полетам, при проведении летно-тактических учений и упражнений, а также для отработки взаимодействия между экипажами и лицами группы руководства полетами на различных этапах полета и в особых случаях в полете в соответствии с плановой таблицей полетов. При этом групповой контроль готовности осуществляют:

пары – командир звена (отряда);

звена (отряда) – заместитель командира авиационной эскадрильи;

двух звеньев (отрядов) и авиационной эскадрильи – командир авиационной эскадрильи;

более авиационной эскадрильи – командир авиационной части или должностное лицо, из числа руководящего летного состава части.

Основной формой группового контроля готовности экипажей к групповым полетам и к полетам на летно-тактических учениях авиационной части (эскадрильи) является розыгрыш полетов методом "пеший по-летному".

Подготовка к розыгрышу полетов включает разработку плана розыгрыша, подготовку руководителя, учебных материалов и места проведения.

Продолжительность розыгрыша определяется командиром, организующим полеты, но не более одного часа.

По окончании розыгрыша руководитель оценивает действия летного состава (экипажей) и лиц группы руководства полетами, делает заключение об их готовности к выполнению полетов, при необходимости определяет время на дополнительную подготовку и дополнительный контроль готовности или отстраняет экипаж (группу) от полетов.

188. Командир (начальник) после проведения контроля готовности подчиненных ему экипажей устно докладывает вышестоящему начальству о готовности экипажей ВС к полетам.

189. Контроль готовности к полетам руководящего состава осуществляют их непосредственные начальники лично или через своих заместителей, а также летчиков (штурманов) – инспекторов. При этом допускается использование технических средств связи.

190. При выявлении недостаточной подготовленности экипажа ВС к полетам контролирующий организует дополнительную подготовку или отстраняет экипаж ВС от полетов.

Полнота и качество подготовки к выполнению полетных заданий возлагается персонально на каждого члена экипажа ВС.

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

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

Сноска. Пункт 191 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

192. По прибытии к месту командирования КВС (группы) устно докладывает командиру авиационной части, в которую КВС (группы) откомандирован, о цели командировки и уточняет все вопросы, связанные с выполнением поставленных перед ним задач.

193. Форму подготовки к полетам прикомандированных экипажей ВС устанавливает командир, к которому экипажи прикомандированы, а содержание и объем подготовки – КВС (группы).

194. При выполнении экипажами задач с посадочных площадок, на которых не базируются авиационные части, подготовку к полету организует и проводит КВС (группы).

195. Подготовка к полетам лиц группы руководства полетами осуществляется в последовательности, установленной для подготовки к полетам летного состава.

196. Руководитель полетами на аэродроме уточняет непосредственные задачи лицам группы руководства полетами на управление полетами. Самостоятельную подготовку к управлению полетами и тренировку на специальных тренажерах или непосредственно на рабочих местах по разработанным на предстоящие полеты плановым таблицам, а также индивидуальный контроль готовности лиц группы руководства полетами проводит руководитель полетами на аэродроме, который докладывает командиру авиационной части о готовности лиц группы руководства полетами к управлению полетами. После индивидуального контроля готовности лица группы руководства полетами в полном составе участвуют в групповом контроле готовности совместно с летным составом.

Параграф 22-1. Тренажная подготовка

Сноска. Глава 1 дополнена параграфом 22-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

197-1. Тренажная подготовка осуществляется на следующих типах тренажеров:

- 1) специализированные тренажеры членов экипажа;
- 2) тренажеры кабинных процедур;
- 3) комплексные пилотажные тренажеры;
- 4) тренажеры аварийного покидания.

197-2. Специализированный тренажер члена экипажа предназначен для закрепления полученных знаний, отработки навыков и умений эксплуатации систем ВС, а также взаимодействия в различных эксплуатационных условиях на рабочем месте члена экипажа.

Специализированный тренажер члена экипажа подразделяется на:

- 1) специализированный тренажер пилота;
- 2) специализированный тренажер штурмана;
- 3) специализированный тренажер бортинженера.

197-3. Специализированный тренажер пилота предназначен для закрепления знаний и отработки практических навыков, необходимых при взлете, полете по маршруту, выполнении боевых (специальных) задач и заходе на посадку с использованием различных радиотехнических систем.

197-4. Специализированный тренажер штурмана предназначен для закрепления знаний и отработки практических навыков выполнения процедур по правилам самолетовождения и навигации.

197-5. Специализированный тренажер бортинженера предназначен для закрепления знаний и отработки практических навыков летной эксплуатации систем ВС в различных условиях эксплуатации.

197-6. Тренажер кабинных процедур применяется в целях:

- 1) отработки элементов взаимодействия при предстартовой подготовке членов экипажа, подготовки и проверки систем ВС перед запуском двигателей;
- 2) отработки элементов взаимодействия в экипаже при выполнении и контроле операций согласно контрольным листам и картам контрольной проверки;
- 3) отработки навыков и элементов взаимодействия в экипаже при запуске двигателей, после запуска, выполнении работ перед выруливанием, на предварительном и исполнительном старте, после посадки, перед выключением двигателей и после их выключения.

197-7. Комплексный пилотажный тренажер (FFS, Full Flight Simulator) предназначен для подготовки экипажей в полном объеме их функциональных обязанностей по летной эксплуатации ВС конкретного типа, проверки и получения допуска по видам летной подготовки.

197-8. Тренажер аварийного покидания предназначен для закрепления знаний и отработки практических навыков по эксплуатации аварийно-спасательного снаряжения, а также для взаимодействия обучаемого с другими членами экипажа при вынужденной посадке и аварийном покидании ВС.

197-9. Летная подготовка на тренажерах выполняется в целях поддержания и совершенствования навыков управления ВС, заключается в выполнении летчиком не менее 3 заходов соответствующих присвоенному минимуму на комплексном тренажере в течение 12 месяцев от даты контрольного полета на восстановление (подтверждение) минимума. Из общего числа заходов на посадку, 1 заход выполняется в автоматическом режиме.

197-10. Лицам летного-инструкторского и летного состава ВС, допущенным к полетам на нескольких типах ВС, необходимо:

1) выполнить установленные 3 захода в СМУ на комплексном тренажере каждого типа ВС;

2) подтверждать присвоенный минимум КВС на каждом типе ВС.

197-11. При отсутствии 3 заходов в сложных метеорологических условиях на комплексном тренажере, выполняется тренировка в аэродромных условиях с инструктором в составе экипажа.

197-12. Летный состав, выполняющий полеты на ВС оборудованных системами автоматического захода на посадку и посадки, поддерживает навыки техники пилотирования в СМУ и подтверждает присвоенный минимум КВС на комплексных пилотажных тренажерах.

Параграф 23. Предполетная подготовка

197. Предполетная подготовка экипажей ВС к полетам проводится под руководством непосредственных командиров (начальников) на аэродроме непосредственно перед полетами с учетом конкретно складывающейся на это время метеорологической, орнитологической, воздушной и наземной (морской) обстановки.

Предполетная подготовка экипажей включает:

1) медицинский контроль;

2) тренировку в кабине ВС;

3) предполетные указания;

4) выполнение необходимых расчетов для конкретных условий полета;

5) подготовку и проверку защитного снаряжения;

6) прием ВС;

7) подготовку и проверку рабочих мест кабины ВС к предстоящему полетному заданию.

Время, необходимое на предполетную подготовку, устанавливается командиром, организующим полеты.

198. В период предполетной подготовки, в случаях проведения тренировок летного состава в кабинах ВС, командир авиационной части (старший летной смены) предоставляет дополнительное время на подготовку экипажей и ВС к полетам.

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

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

Сноска. Пункт 199 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

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

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

б) от дежурных:

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 200 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

201. Свое решение на проведение полетов командир авиационной части (старший летной смены) лично или по линии оперативных дежурных командных пунктов докладывает старшему начальнику и, после его утверждения, продолжает организацию производства полетов.

202. Приняв решение на проведение полетов командир авиационной части (старший летной смены) дает предполетные указания.

203. На предполетных указаниях устно докладывается:

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

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

3) начальником связи и радиотехнического обеспечения полетов – особенности использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов своего и запасных аэродромов, позывные и данные пунктов управления, средств связи и

радиотехнического обеспечения полетов, способы ведения радиосвязи, каналы управления, данные системы опознавания (парольные числа и сигналы);

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

Сноска. Пункт 203 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

204. В заключение предполетных указаний командир авиационной части (старший летной смены) доводит:

1) особенности выполнения полетных заданий и эксплуатации ВС;

2) меры безопасности, обусловленные фактическими метеорологическими условиями и характером полетных заданий;

3) местонахождение дежурных поисково-спасательных сил и средств, тип ВС, позывные КВС, способы их вызова (при полетах над водным пространством дополнительно доводятся сведения о дежурных поисково-спасательных кораблях, судах);

4) экипажи ВС доразведки погоды.

Предполетные указания заканчиваются с таким расчетом, чтобы оставить экипажам необходимое время для завершения их подготовки к полету, занятия рабочих мест в кабинах ВС, запуска двигателей, руления и взлета в установленное плановой таблицей полетов время. Предполетные указания документируются с использованием технических средств звуко- и (или) видеозаписи.

205. Прием и проверка готовности к полету ВС, подготовка и проверка рабочих мест кабины к предстоящему полетному заданию проводятся экипажами в соответствии с РЛЭ.

206. Высотно-компенсирующий костюм надевается за 15-20 минут до посадки в кабину самолета.

207. Предполетная подготовка заканчивается занятием каждым членом экипажа рабочего места в кабине ВС, докладом КВС о готовности к полету (запуску) и запросом КВС по радио разрешения на запуск двигателей.

Параграф 24. Особенности организации воздушных перевозок, перелетов и перегонки ВС

208. Воздушные перевозки, перелеты и перегонка ВС осуществляются на основании распоряжений руководителей органов управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами) и выполняются личным составом авиационной части, которой принадлежат или предназначаются перелетаемые (перегоняемые) ВС или специалистами от других авиационных частей.

209. При отсутствии в авиационной части, получающей ВС, подготовленного к их эксплуатации личного состава, по решению руководителя органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами) для осуществления приемки и выполнения перелета ВС выделяются необходимые специалисты от других авиационных частей.

210. Подготовка экипажей и контроль готовности к выполнению перегонки ВС осуществляются в авиационной части, от которой экипажи выделяются. При перегонке группы ВС командир этой авиационной части назначает старшего группы перегонки.

211. Перелеты ВС выполняются днем и ночью при метеоусловиях, определенных для конкретного типа ВС и его экипажа с учетом уровня подготовки и их натренированности.

212. Перелеты групп или одиночных экипажей ВС, допущенных к перелетам только днем, начинаются через 30 минут после восхода и заканчиваются за 30 минут до захода солнца. Для групп (одиночных экипажей), допущенных к перелетам ночью, перелеты начинаются и заканчиваются в сроки определенные старшим группы перелетающих экипажей ВС (командиром одиночного ВС).

213. Перелеты одноместных ВС выполняются группой в составе пары и более, а одиночно – согласно распоряжений руководителя органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами).

214. При выполнении перелетов летчик (штурман) при себе имеет свидетельство о прохождении врачебно-летной комиссии выданное в соответствии с Правилами медицинского обеспечения полетов государственной авиации Республики Казахстан, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере государственной авиации в соответствии с подпунктом 25) статьи 15 Закона.

215. Задачу экипажам ВС на воздушную перевозку (перелет, перегонку) ставит командир авиационной части или лицо, назначенное им из числа руководящего летного состава части с привлечением необходимых должностных лиц. Подготовку к указанным полетам одиночных экипажей проводит их непосредственный начальник, а групп ВС – должностное лицо, назначаемое командиром авиационной части. Подготовка проводится в объеме, необходимом для выполнения поставленной задачи.

216. Полетное задание экипажу (группе) ВС оформляется в виде полетного листа, форма которого указана в приложении 12 к настоящим Правилам (далее – полетный

лист), подписывается соответствующим командиром (начальником) и скрепляется гербовой печатью. Изменение полетного задания экипажу ВС предоставляется только должностному лицу, подписавшему полетный лист.

217. При изменении полетного задания на аэродроме промежуточной посадки государственной авиации КВС (старший группы) организует необходимую дополнительную подготовку экипажа ВС к полетам и прохождение контроля готовности у старшего штурмана и начальника связи авиационной части, обеспечивающих перелет. Результаты контроля заносятся в лист контроля готовности к перелету, согласно приложению 13 к настоящим Правилам, который выдается экипажу ВС. В том же листе ставится отметка о готовности ВС к вылету, которую делает должностное лицо, организовавшее и (или) выполнившее подготовку ВС к полету:

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 217 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

218. КВС (группы) устно докладывает о готовности экипажа (группы) к полету на пункт управления, передавший ему указание на изменение задания и сообщает авиационному диспетчеру промежуточного аэродрома посадки. Авиационный диспетчер устно докладывает о готовности экипажа к полету старшему авиационному начальнику и заносит изменения задания в полетный лист с отметкой о разрешении на использование воздушного пространства.

219. Медицинский контроль перелетающих экипажей проводится медицинским работником на аэродроме не ранее чем за 2 часа до вылета. Результаты осмотра заносятся в лист контроля готовности.

220. Командир авиационной части, авиационно-технической базы, передающий ВС, обеспечивает размещение, питание и отдых прибывающего к ним

инженерно-технического и летного состава, осуществляющего приемку и перегонку ВС. Кроме того, командир авиационной части организует:

1) изучение с летным и инженерно-техническим составом особенностей конструкции, эксплуатации и техники пилотирования принимаемых ВС (с учетом проведенных изменений по сериям ВС);

2) проведение с экипажами тренировок в кабинах ВС;

3) изучение экипажами особенностей выполнения полетов в районе аэродрома, проверку знаний ими практики ведения радиообмена, отхода от аэродрома и выхода на маршрут перелета;

4) контроль готовности экипажей к перелету;

5) изучение летным составом метеорологических условий по маршруту перелета до первой посадки;

6) медицинский контроль экипажей ВС перед вылетом;

7) доведение информации о базировании, количестве и типах дежурных поисково-спасательных сил и средств на участках маршрута перелета и способов их вызова.

221. При получении ВС с предприятий авиационной промышленности, авиационных ремонтных заводов, авиационно-технической базы и от других авиационных частей после приемки их инженерно-техническим составом летные экипажи выполняют на каждом из них ознакомительный полет ВС.

Ознакомительный полет ВС выполняется в районе аэродрома днем при метеорологических условиях не ниже минимума, определенного в программе ознакомительного полета и экипажу ВС на перелет.

Задание на ознакомительный полет ВС разрабатывает старший группы перегонки (для одиночного экипажа – КВС) совместно с начальником военного представительства на предприятии, начальником летно-испытательной станции авиационного ремонтного завода, командиром авиационно-технической базы, заместителем командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению (сдающей ВС) в объеме, не превышающем типовой программы ознакомительного полета ВС.

222. Подготовку экипажей ВС к ознакомительному полету ВС осуществляет старший группы перегонки, а подготовку старшего группы (КВС) и контроль готовности всей группы (экипажа) организует начальник военного представительства на предприятии (начальник летно-испытательной станции авиационного ремонтного завода, командир авиационно-технической базы, командир авиационной части, сдающей ВС).

Разрешение на ознакомительный полет ВС дает должностное лицо, осуществлявшее контроль готовности экипажей ВС к полету. После ознакомительного

полета ВС производится дешифрирование материалов бортовых средств объективного контроля. Результаты полета и заключение КВС об исправности ВС заносятся в формуляр ВС и карточку ознакомительного полета ВС.

223. Предполетная подготовка экипажей ВС, перегоняющих ВС, организуется начальником военного представительства на предприятии (начальником авиационного ремонтного завода, командиром авиационно-технической базы, командиром авиационной части, сдающей ВС), а при вылете с промежуточного аэродрома – старшим авиационным начальником аэродрома. После проведения контроля готовности экипажей к перегонке командир (начальник) ставит в полетном листе каждого экипажа отметку о разрешении на вылет ВС.

224. Старшие авиационные начальники аэродромов промежуточных посадок, эксплуатанты посадочных площадок, организуют охрану ВС, обеспечивают своевременную заправку, подготовку ВС к вылету и предоставляют перелетающим летным экипажам независимо от их ведомственной принадлежности:

- 1) связь для решения вопросов, связанных с перелетом;
- 2) средства наземного и радиотехнического обеспечения полетов;
- 3) размещение, питание, отдых (при наличии соответствующих помещений и столовых, талонов на питание у перелетающих экипажей) и медицинское обслуживание;
- 4) информацию о погоде и необходимые консультации;
- 5) автотранспорт для доставки на аэродроме к местам размещения, питания и стоянки ВС;
- 6) персонал группы руководства полетами для обеспечения приема и выпуска ВС;

На аэродроме промежуточной посадки, принадлежащем гражданской авиации, допустимо предоставление аэропортовых услуг коммерческими организациями в соответствии с действующим законодательством.

225. Командиры (начальники) всех степеней и пункты управления обеспечивают выполнение перелетающими экипажами заданий в установленные сроки.

226. Лицам, находящимся на борту ВС в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых ВС выделено, не допускается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения полетного задания.

Параграф 25. Особенности организации облетов воздушных судов

227. Облет ВС в авиационной части организуется в соответствии с документами, регламентирующими инженерно-авиационное обеспечение государственной авиации.

228. Облет ВС выполняется днем. Облет ВС после устранения неисправностей пилотажно-навигационных приборов и неисправностей, влияющих на устойчивость и управляемость ВС выполняется только в простых метеорологических условиях. В других случаях, метеорологические условия для облета с учетом его цели, характера

задания и уровня подготовки экипажа ВС определяет командир части. Минимум погоды, при котором допускается производить облет ВС в авиационных частях, приведен в приложении 14 к настоящим Правилам.

229. Облет ВС выполняется по программе облета. Не допускается совмещать облет с выполнением других заданий.

Параграф 26. Особенности организации полетов при ограниченном использовании средств связи и радиотехнического обеспечения

230. При организации полетов с ограниченным использованием средств связи и радиотехнического обеспечения полетов командир авиационной части с учетом запланированных упражнений, метеорологических условий и времени суток определяет, какие средства связи и радиотехнического обеспечения полетов исключаются, а какие работают только для обеспечения контроля полетов без передачи данных на борт ВС, а также устанавливает условия ограничения радиообмена и выполнения полетов по маршрутам и захода на посадку.

231. В результате подготовки к полетам с ограниченным использованием или без использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов экипажам ВС, группе руководства полетов, специалистам средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, инженерно-техническому составу (для регулирования движением ВС на земле) необходимо знать:

1) какие средства связи и радиотехнического обеспечения полетов и в каком объеме ограничиваются или исключаются при обеспечении данных полетов;

2) способы ведения воздушной навигации и возможность использования бортовых пилотажно-навигационных комплексов, а так же режимы ведения радиообмена;

3) характерные ориентиры в районе своего и запасных аэродромов, обеспечивающие выход и заход на посадку ВС днем и ночью на эти аэродромы;

4) особенности построения маневра для захода на посадку днем и ночью;

5) действия для полного использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

6) дублирующие сигналы и знаки для управления движением воздушных судов в воздухе, сигналы регулирования движения воздушными судами на земле, согласно приложению 15 к настоящим Правилам, сигналы (команды), подаваемые эволюциями воздушного судна при управлении группой согласно приложению 16 к настоящим Правилам.

232. При ограниченном использовании средств связи и радиотехнического обеспечения полетов (при их наличии), не допускается выключать радиолокационные станции и средства связи, необходимые руководителю полетами (лицам группы руководства полетов) для контроля за положением ВС и обеспечения их безопасности.

233. Выключенные или ограниченные в использовании средства связи и радиотехнического обеспечения полетов немедленно включаются:

- 1) по запросу экипажей ВС;
- 2) по требованию руководителя полетами (группы руководства полетов);
- 3) при поступлении сигнала "Терплю бедствие" от экипажей ВС;
- 4) при ухудшении метеорологических условий в районе аэродрома посадки;
- 5) при потере радиосвязи с экипажами ВС;
- 6) при возникновении особых случаев в полете;
- 7) в случаях, необходимых для обеспечения безопасности полетов.

Параграф 27. Особенности организации полетов в условиях высоких (низких) температур наружного воздуха

234. При планировании полетов командир авиационной части учитывает температуру наружного воздуха на предстоящие полеты в целях обеспечения безопасности полетов и рационального использования стартового времени.

235. Разведка погоды производится при температуре плюс 37 градусов по Цельсию и менее (при понижении температуры). В качестве запасного аэродрома допускается использование аэродрома с температурой плюс 40 градусов по Цельсию.

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

Если к началу, в период полетов температура воздуха достигла плюс 30 градусов по Цельсию и понижается ниже плюс 30 градусов по Цельсию в течение одного часа полетов, то продолжительность летной смены не ограничивается.

Все виды полетов, за исключением перелетов, прекращаются при температуре плюс 38 градусов по Цельсию и более. Учебные полеты для самолетов фронтовой авиации прекращаются при температуре воздуха плюс 35 градусов по Цельсию и более.

Перелеты при температуре наружного воздуха плюс 38 градусов по Цельсию и более выполняются только на вертолетах и самолетах военно-транспортной авиации с разрешения органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан) после оценки возможности безопасного выполнения взлета (посадки) в соответствии с ограничениями, изложенными в руководствах (инструкциях) по эксплуатации по типам ВС.

Сноска. Пункт 235 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

236. В процессе подготовки к полетам в районах жаркого климата экипажи ВС оценивают условия, рассчитывают возможности безопасного выполнения взлета и посадки ВС.

Параграф 28. Особенности организации полетов в приграничной полосе

237. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы выполняются с использованием аэронавигационных карт установленного масштаба с обозначенной линией Государственной границы Республики Казахстан, с указанием ширины приграничной полосы и ограничительных пеленгов от радиосредств.

238. Не допускаются полеты ВС, не оборудованных средствами радиосвязи, в воздушном пространстве приграничной полосы.

239. При выполнении полетов в приграничной полосе отклонения ВС от заданного маршрута в сторону границы не допускаются.

240. Экипажи ВС допускаются к полетам в приграничной полосе после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знаний этих особенностей.

241. Выполнение полетов в приграничной полосе согласовывается с Пограничной службой Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, органами войск противовоздушной обороны (далее – ПВО), центрами управления воздушным движением не менее чем за 5 суток до начала деятельности.

242. Экипажу ВС в процессе подготовки к полету в приграничной полосе необходимо изучение и знание:

- 1) точных очертаний Государственной границы и приграничной полосы в данном районе;
- 2) рельефа местности, характерных радиолокационных и визуальных ориентиров;
- 3) расположения и режима работы средств связи и радионавигации, значений ограничительных пеленгов и их координат;
- 4) процедуры ведения связи с органами УВД;
- 5) метеорологической обстановки по маршруту полета;
- 6) способов восстановления ориентировки;
- 7) алгоритма действий при возникновении особых условий и особых случаев в полете.

243. При потере ориентировки в воздушном пространстве приграничной полосы КВС немедленно берет курс по направлению полета от Государственной границы вглубь территории Республики Казахстан и далее действует в соответствии с пунктами 499 – 501 настоящих Правил. Производить маневры для восстановления ориентировки в воздушном пространстве приграничной полосы не допускаются.

Орган УВД получив доклад от КВС о потере ориентировки или установив факт потери ориентировки по другим данным, действует в следующей последовательности:

- 1) дает указание КВС о включении сигнала "Бедствия";
- 2) используя радиотехнические средства, принимает меры по определению местонахождения ВС;
- 3) докладывает о случившемся центру УВД в зоне (районе) которого произошла потеря ориентировки, а также сообщает в органы войск ПВО, указав позывной ВС, предполагаемый район его местонахождения и высоту полета;
- 4) после обнаружения ВС оказывает помощь его экипажу в восстановлении ориентировки и выводе на маршрут полета или аэродром посадки.

244. Пересечение ВС Государственной границы Республики Казахстан без радиосвязи не допускается, за исключением случаев, когда отказ радиосвязи произошел в полете после получения экипажем воздушного – судна условий на пересечение Государственной границы Республики Казахстан. Если экипаж ВС принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение Государственной границы Республики Казахстан в обратном направлении выполняется по той же международной воздушной трассе или маршруту полета с занятием попутного эшелона

Глава 2. Проведение полетов

Параграф 1. Порядок проведения полетов

245. При выполнении полетов на борту ВС необходимо наличие:

- 1) полетного листа (при перелетах);
- 2) полетных карт (радионавигационных карт для транспортных ВС и вертолетов);
- 3) соответствующей документации аэронавигационной информации (для транспортных ВС и вертолетов);
- 4) бюллетеня погоды (при перелете, перегонке и перевозке). При перелете группы ВС – только на борту ведущего группы);
- 5) документов на получение горюче-смазочных материалов, аэропортовых услуг;
- 6) бортовой карточки ВС на перелет (бортового журнала подготовки ВС).

Сноска. Пункт 245 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

246. Производить полеты допускается при наличии не менее одного запасного аэродрома. При отсутствии в районе полетов аэродромов, пригодных по составу радиотехнического оборудования и техническим характеристикам летных полос к

использованию в качестве запасных, допускается проводить полеты без запасных аэродромов (в том числе и при минимуме погоды при устойчивых метеорологических условиях). Перечень таких аэродромов определяется приказом руководителя органа управления государственной авиации. При полетах без запасных аэродромов запасная взлетно-посадочная полоса аэродрома должна быть пригодна для посадки ВС.

247. Выполнение полетов на вертолетах в районе аэродрома в простых и сложных метеорологических условиях, а вне аэродрома – в простых метеорологических условиях допускается без наличия запасного аэродрома.

248. При проведении полетов в несколько летных смен между ними планируется перерыв не менее 1 часа (в вертолетных авиационных частях и летных военных учебных заведениях – не менее 30 минут), необходимый для подготовки аэродрома к полетам в следующую летную смену.

249. Перед началом летной смены руководитель полетами на аэродроме получает доклад о готовности лиц группы руководства полетов с их рабочих мест к непосредственному управлению и не позже чем за 10 минут до запланированного времени начала полетов докладывает в центр УВД о готовности к началу деятельности, связанной с использованием воздушного пространства.

250. Полеты начинаются и заканчиваются в установленное плановой таблицей полетов время.

251. С подачей команды руководителя полетами на аэродроме на запуск двигателей первому вылетающему воздушному судну производится подъем авиационного флага на сигнальной мачте командно-диспетчерского пункта или стартово-командного пункта и пуск зеленой ракеты.

После окончания летной смены производится спуск авиационного флага и пуск красной ракеты (после заруливания крайнего ВС на стоянку и выключения двигателей).

252. Основанием для выполнения полета экипажем ВС является утвержденная плановая таблица полетов или полетный лист. Полеты по плану летной подготовки проводятся по плановой таблице полетов. Полетный лист выписывается при выполнении внеаэродромных, а также контрольных полетов в целях проверки в полете работоспособности систем и оборудования транспортных, транспортно-боевых ВС.

253. Вылет без утвержденной плановой таблицы полетов или полетного листа допускается в случаях выполнения боевой, специальной (оперативно-служебной, служебно-боевой) задачи или специального полета (специального задания), при проверке боевой готовности, проведения поисково-спасательных работ, оказания срочной медицинской помощи, при стихийных бедствиях и других чрезвычайных ситуациях.

254. Все изменения полетных заданий экипажам вносятся в плановую таблицу полетов, доводятся до экипажей, группы руководства полетов и старшего инженера полетов.

255. Начало полетов допускается переносить на поздний срок. При этом окончание полетов переносится с разрешения командного пункта органа управления государственной авиации и по согласованию с центром управления воздушным движением, но не более чем на 2 часа.

256. При изменении метеоусловий в процессе летной смены и приближении их значений к максимально-допустимым для данного варианта плановой таблицы командир авиационной части (старший летной смены) принимает решение о продолжении (прекращении) полетов или переходе к полетам по другому варианту плановой таблицы.

При переходе к полетам по другому варианту плановой таблицы полеты прекращаются, даются необходимые указания об условиях их дальнейшего проведения. При переходе от полетов в простых метеорологических условиях к полетам в сложных метеорологических условиях проводится доразведка погоды.

Решение о прекращении полетов по метеорологическим условиям принимается руководителем полетами с последующим докладом командиру авиационной части (старшему летной смены).

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

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 257 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

258. Полеты на самолетах и вертолетах на одном аэродроме по ППП производятся в разное время. Допускаются совместные полеты во всех метеорологических условиях вертолетов и малоскоростных самолетов.

259. Решением старшего авиационного начальника аэродрома полеты на вертолетах в районе аэродрома проводятся одновременно с полетами на самолетах по ПВП, при выполнении таких полетов для вертолетов отводится маркированная площадка с отдельным стартом с назначением руководителя полетами вертолетов, который является помощником руководителя полетами на аэродроме. По указанию руководителя полетами, экипажи вертолетов используют любую часть летного поля аэродрома для выполнения взлета и посадки.

260. При подготовке ВС на стоянках (технических позициях), буксировке из укрытий (в укрытия), со стоянок (технических позиций), а также при запуске двигателей применяются сигналы регулирования движения воздушными судами на земле приведенные в приложении 15 к настоящим Правилам.

261. Движение ВС, автомобилей и других транспортных средств впереди и сзади ВС с работающим двигателем должно проводиться на расстоянии, которое обеспечивает безопасность движения и исключает попадание посторонних предметов, пыли (снега) в работающий двигатель.

262. Руление и буксировка ВС по аэродрому в период проведения полетов без разрешения руководителя полетами не допускается.

263. Время запуска двигателя (двигателей) определяется в зависимости от заданного времени взлета. Запуск двигателя (двигателей) проводится с разрешения руководителя полетами или по его команде. Запуск двигателя (двигателей) без команды допускается только при полетах с ограниченным использованием средств связи и радиотехнического обеспечения с соблюдением мер безопасности.

264. Перед вырубиванием КВС (группы) убеждается в готовности экипажа (группы) ВС к вылету, устанавливает радиосвязь с руководителем полетами и экипажами ВС группы, которая поддерживается с момента запуска до момента выключения двигателя (двигателей) по окончании полета.

При отсутствии устойчивой двухсторонней радиосвязи вылет не допускается.

265. При введении ограничений по радиосвязи радиообмен при запуске, вырубивании и на отдельных этапах полета не проводится.

266. Скорость руления КВС выдерживает в зависимости от состояния рулежных дорожек, наличия препятствий, полетной массы ВС и условий видимости, но не более

скорости, установленной РЛЭ и руководителем полетами на аэродроме. Руление вблизи препятствий и мест стоянки ВС проводится на скорости, обеспечивающей немедленную остановку ВС при торможении.

При рулении легких ВС в сильный ветер, при ограниченной видимости, при минимально допустимых значениях коэффициента сцепления или по требованию КВС проводится сопровождение ВС лицом, назначенным для этой цели или специально выделенным автотранспортом.

267. При неудовлетворительном состоянии рулежных дорожек и мест стоянки, ВС буксируется к месту взлета или месту стоянки. Скорость буксировки определяется РЛЭ. В кабине буксируемого ВС находится авиационный техник или летчик.

268. Одновременное руление нескольких ВС в одном направлении производится на интервалах и дистанциях, исключающих попадание в двигатели пыли или снега и посторонних предметов, поднятых впереди рулящим ВС.

Обгон рулящего (буксируемого) ВС не допускается.

Если направления руления ВС пересекаются, КВС, видящему другое рулящее ВС справа, необходимо остановиться и пропустить его.

При рулении навстречу друг другу каждому КВС необходимо уменьшить скорость руления до минимальной и держаться правой стороны, чтобы ВС разошлись левыми бортами.

Встречное руление (буксировка) допускается при расстоянии между концами крыльев самолетов не менее 5 м (для вертолетов – не менее одного диаметра несущего винта между концами лопастей) и только на прямолинейном участке рулежной дорожки.

Пересечение рулящим (буксируемым) ВС взлетно-посадочной полосы во время полетов производится только с разрешения и по команде руководителя полетами.

Команда на прекращение руления подается по радио или сигналами. По этой команде КВС немедленно прекращает руление и ждет дальнейших указаний.

269. Выруливание на взлетно-посадочную полосу для взлета производится с разрешения руководителя полетами или помощника руководителя полетами.

270. Взлет одиночных ВС или групп ВС производится на временных интервалах, указанных в плановой таблице полетов и установленных аэронавигационным паспортом аэродрома.

Взлет без разрешения руководителя полетами (помощника руководителя полетами) не допускается.

271. Преимущества при взлете имеют следующие ВС:

- 1) выполняющие задание по охране интересов государства;
- 2) выполняющие поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы;
- 3) задания по оказанию срочной медицинской помощи;

4) другие ВС, в зависимости от складывающейся воздушной обстановки, местных условий и процедур, связанных с эксплуатацией ВС или аэродрома.

272. Сообщение о начале полетов передается руководителем полетами на аэродроме через командный пункт и авиационного диспетчера на вышестоящий командный пункт и в центр управления воздушным движением не позже чем через 5 минут после взлета первого ВС. Сообщение об окончании или временном прекращении полетов передается не позже чем через 5 минут после посадки всех ВС.

273. Полеты в районе аэродрома выполняются согласно процедур установленных аэронавигационным паспортом аэродрома. Изменять установленные аэронавигационным паспортом аэродрома процедуры выполнения полетов в районе аэродрома допускается только КВС, идущих на внеочередную (вынужденную) посадку.

274. Внеаэродромные полеты по планам боевой подготовки выполняются в специально установленных районах (зонах) и по маршрутам операционного воздушного движения.

275. Минимально допустимую высоту нижней границы облаков и полетную видимость для выполнения задания определяет командир авиационной эскадрильи в зависимости от уровня подготовки экипажа и характера полетного задания, но не ниже минимальных метеорологических условий для полетов по ПВП указанных в приложении 4 к настоящим Правилам и установленных истинных безопасных высот полетов по ППП указанных в приложении 6 к настоящим Правилам.

276. Безопасный заход на посадку и посадка обеспечивается дистанцией между воздушными судами, летающими по кругу (заходящими на посадку). Дистанция устанавливается аэронавигационным паспортом аэродрома в зависимости от типов ВС. Выход из круга и вход в круг полетов производится по касательной линии к одному из разворотов на высоте полета по кругу и в соответствии с аэронавигационным паспортом аэродрома.

277. Полеты ВС в районе аэродрома выполняются при радиолокационном контроле или без радиолокационного контроля.

Без радиолокационного контроля допускается выполнять аэродромные полеты для ВС с максимальной скоростью полета 300 км/ч и менее, при наличии устойчивой двусторонней радиосвязи и при метеорологических условиях, позволяющих выполнить заход на посадку по ПВП днем и ночью.

Для ВС с максимальной скоростью полета более 300 км/ч при отсутствии на аэродроме радиолокационного контроля допускается выполнять полеты по кругу и в зоны на пилотаж при визуальном контроле и устойчивой двусторонней радиосвязи с органом управления воздушным движением.

278. Одновременно в пилотажной зоне находится одно ВС или группа ВС под управлением ведущего группы. Нахождение в одной зоне одновременно нескольких ВС (групп) допускается при условии эшелонирования их по высоте, обеспечивающей

безопасность полета с учетом возможных ошибок экипажей в выдерживании заданных высот.

279. Посадка ВС производится с разрешения руководителя полетами (помощника руководителя полетами) и в соответствии с РЛЭ.

КВС, находящемуся на предпосадочной прямой необходимо прекратить снижение и уйти на второй круг (выполнить повторный заход) в случаях:

если до достижения минимума погоды КВС не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

положение ВС в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасной посадки;

по команде руководителя полетами (помощника руководителя полетами).

280. Для выполнения немедленной (внеочередной) посадки на аэродром, КВС докладывает об этом руководителю полетами и выполняет по его указанию выход на аэродром и заход на посадку способом, обеспечивающим посадку в минимальное время.

При полете по ПВП КВС усиливает осмотрительность и, если не последует дополнительных указаний руководителя полетами, самостоятельно принимает решение на выполнение посадки.

Экипажу, находящемуся в воздухе, необходимо уступить маршрут воздушному судну, идущему на внеочередную посадку и ограничить свой радиообмен. При заходе экипажа ВС на внеочередную посадку в сложных метеорологических условиях другим экипажам ВС занимать его высоту не допускается.

281. Преимущества при посадке имеют следующие ВС:

1) выполняющие экстренную (или аварийную) посадку;

2) санитарной авиации или воздушные суда, на борту которых больные или тяжелораненые, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

3) занятые поисково-спасательными операциями;

4) другие воздушным судам в зависимости от складывающейся воздушной обстановки, местных условий и процедур, связанных с эксплуатацией ВС или аэродрома.

282. Приземление ВС производится на осевую линию взлетно-посадочной полосы в зоне приземления. Если группа выполняет посадку на сокращенных дистанциях (или в паре), воздушные судна приземляются левее и правее оси взлетно-посадочной полосы (в зависимости от направления ветра).

После посадки КВС необходимо без задержки освободить взлетно-посадочную полосу и доложить об этом руководителю полетами.

283. Посадка на запасную взлетно-посадочную полосу производится с разрешения руководителя полетами.

284. Запрещение посадки экипажам дается по радио, огнями запрещения посадки или ракетой красного цвета.

Параграф 2. Разведка погоды

285. Разведка погоды проводится в целях изучения и уточнения фактической метеорологической и орнитологической обстановки, возможного ее изменения в период полетов и оценки соответствия метеорологических условий уровню подготовки летного состава и решаемым задачам.

286. Разведка погоды подразделяется на радиолокационную и воздушную.

287. Радиолокационная разведка погоды проводится для определения и уточнения зон облачности, осадков, грозových явлений, скорости и направления их движения, а также для обнаружения скопления птиц в воздухе, определения высоты и направления их полета. Радиолокационная разведка организуется руководителем полетами и проводится руководителем дальней зоны (офицером боевого управления), руководителем ближней зоны, руководителем полетами (зоны посадки), дежурным оператором радиолокационных систем подразделения связи и радиотехнического обеспечения полетов за 1 час и за 20-25 минут до вылета разведчика погоды, а также за 30 минут до начала полетов, во время полетов – по указанию руководителя полетами.

Сноска. Пункт 287 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

288. Воздушная разведка погоды является одним из наиболее оперативных средств получения полной и достоверной информации о погодных и орнитологических условиях в районе аэродрома и полетов. Воздушная разведка проводится в целях определения и уточнения фактической метеорологической и орнитологической обстановки, возможного ее изменения в период полетов, а также оценки соответствия метеорологических условий уровню подготовки летного состава и возможности выполнения задач летной смены.

Не допускается совмещать воздушную разведку погоды с выполнением других полетных заданий.

По времени проведения воздушная разведка погоды подразделяется на предварительную и предполетную разведку:

1) предварительная воздушная разведка погоды проводится за несколько часов до начала полетов для уточнения общей метеорологической обстановки, если имеющихся сведений недостаточно для определения возможных изменений атмосферных процессов;

2) предполетная воздушная разведка погоды проводится до начала предполетных указаний для уточнения метеорологической и орнитологической обстановки в районе (на маршрутах, полигонах, площадках десантирования) предстоящих полетов, а также

для проверки работоспособности основных и резервных средств связи и радиотехнического обеспечения полетов и готовности их расчетов к обеспечению полетов. На основании результатов предполетной разведки погоды принимается окончательное решение на проведение полетов.

289. Допускается не планировать и не проводить предполетную воздушную разведку погоды при устойчивых простых метеорологических условиях, а также при полетах в несколько летных смен, когда достаточно данных для последующей смены о метеорологической и орнитологической обстановки в районе (на маршрутах) полетов, полученных от находящихся в воздухе экипажей предшествующей смены и при наличии на аэродроме службы автоматической передачи информации в районе аэродрома или автоматических систем метеорологического наблюдения.

В указанных случаях полеты начинаются с доразведки погоды, в ходе которой также проверяется работоспособность средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.

290. Воздушная разведка погоды проводится на учебно-боевых (учебных) воздушных судах, боевых воздушных судах с двойным управлением и специальных воздушных судах. Воздушную разведку погоды допускается выполнять одновременно на нескольких воздушных судах.

291. В ходе полетов в целях уточнения метеорологической и орнитологической обстановки в районе (на маршруте) полетов производится доразведка погоды (в простых метеорологических условиях – не реже чем через 2 часа, в сложных метеорологических условиях – ежечасно, а при минимуме погоды – через 30 минут), которую допускается совмещать с выполнением полетного задания.

292. К выполнению воздушной разведки погоды в качестве КВС допускаются летчики по занимаемой должности не ниже заместителя командира (начальника) подразделения, а в составе экипажа – не ниже командира звена (отряда), прошедшие специальную подготовку и допущенные приказом командира авиационной части к проведению разведки погоды. Для истребителей дальнего действия в составе экипажа – также и штурманы не ниже штурмана авиационной эскадрильи, прошедшие специальную подготовку и допущенные приказом командира части к проведению разведки погоды.

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

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

При отсутствии в авиационной части экипажей подготовленных к полетам в прогнозируемых на время воздушной разведки погоды метеорологических условиях, воздушную разведку погоды допускается выполнять экипажам имеющим допуск к

полетам в соответствующих метеорологических условиях и выполнявших в прошедшем месяце не менее трех полетов с заходом на посадку с применением посадочных систем под шторкой.

Сноска. Пункт 292 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

293. Командир авиационной части (старший летной смены) в присутствии руководителя полетами и КВС разведчика погоды перед принятием решения на воздушную разведку погоды:

1) определяет готовность своего и запасных аэродромов, полигонов средств управления и обеспечения полетов;

2) проверяет подтверждение заявок на полеты;

3) анализирует аэросиноптический материал, расчетные данные об ожидаемых опасных явлениях погоды и данные радиолокационной разведки погоды;

4) заслушивает доклад дежурного синоптика о прогнозе погоды на своем и запасных аэродромах, в районе (на маршрутах) полетов и об орнитологической обстановке;

5) определяет совместно с дежурным синоптиком инструментально высоту нижней границы облаков, видимость на взлетно-посадочной полосе и в районах расположения приводных радиомаркерных пунктов, видимость на акватории моря, наиболее целесообразный маршрут (вариант) разведки погоды и способ ее выполнения;

6) оценивает воздушную и наземную (морскую) обстановку района полетов.

294. Приняв решение на воздушную разведку погоды, командир авиационной части (старший летной смены) проводит предполетные указания на воздушную разведку погоды, на которых доводятся:

1) время начала и окончания воздушной разведки погоды;

2) фактическая метеорологическая, орнитологическая обстановки и прогноз погоды в районе (на маршрутах) полетов, на запасных аэродромах;

3) воздушная, наземная (морская) и навигационная обстановки в районе полетов;

4) состояние аэродрома;

5) взлетный и посадочный курсы;

6) маршрут и профиль полета для определения соответствия метеорологических условий в районе полетов характеру запланированных полетных заданий;

7) действия при встрече с опасными явлениями погоды;

8) способ передачи данных с борта ВС;

9) способ проверки основных и резервных средств связи и радиотехнического обеспечения полетов своего аэродрома и полигона;

10) запасные аэродромы, с которыми необходимо установить связь в целях определения их готовности к работе и получения информации о фактической погоде в их районе;

11) способ захода на посадку;

12) эшелон (высоту) для выхода на аэродром ВС с отказавшими средствами радиосвязи;

13) местонахождение дежурных поисково-спасательных сил и средств, тип ВС, позывные КВС, процедуру их вызова (при полетах над водным пространством дополнительно доводятся сведения о дежурных поисково-спасательных кораблях, судах);

14) меры безопасности при выполнении воздушной разведки погоды;

15) точное время и другие необходимые данные.

Предполетные указания на проведение воздушной разведки погоды документируются с использованием технических средств звуко- и (или) видеозаписи.

295. На предполетные указания на разведку погоды привлекаются:

1) КВС разведчика погоды;

2) начальник метеослужбы (дежурный синоптик);

3) начальник связи и радиотехнического обеспечения части;

4) старший штурман части (дежурный штурман);

5) руководитель полетами;

6) старший инженер полетов;

7) командиры подразделений обеспечения;

8) дежурные от подразделений обеспечения.

296. КВС разведчика погоды в полете определяет и докладывает по радио:

1) количество, форму, высоту нижней и верхней границ облаков, количество облачных слоев и условия полета в них, явления погоды;

2) районы с опасными явлениями погоды;

3) видимость на взлетно-посадочной полосе (взлетную, посадочную) и полетную видимость;

4) видимость естественного горизонта и условия пилотирования на высотах предстоящих полетов;

5) температуру воздуха, направление и скорость ветра по высотам (при наличии соответствующего оборудования на борту ВС);

6) наличие и степень обледенения;

7) орнитологическую обстановку в районе аэродрома и на маршруте полета;

8) качество работы средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, фактическую высоту прохода дальней и ближней приводных радиостанции с радиомаркером на глиссаде снижения;

9) эффективность торможения на взлетно-посадочной полосе.

При планировании полетов на полигон, экипаж разведчика погоды дополнительно определяет и докладывает по радио фактические условия выполнения задания, видимость наземных целей и качество работы средств связи и радиотехнического обеспечения полетов на полигоне.

297. После выполнения воздушной разведки погоды КВС разведчика погоды в присутствии руководителя полетами и дежурного инженера-синоптика докладывает о результатах разведки командиру авиационной части (старшему летной смены), который с учетом фактических данных о погоде, прогноза погоды и фактического уровня подготовки летного состава принимает решение на выполнение полетов по одному из вариантов плановой таблицы.

298. В период воздушной разведки погоды работа средств связи и радиотехнического обеспечения полетов осуществляется от автономных источников электропитания.

299. Во время полетов руководитель дальней зоны (офицер боевого управления), руководитель ближней зоны, руководитель полетами (в зоне посадки) результаты наблюдений за развитием и перемещением мощной кучевой, кучево-дождевой облачности, грозowymi очагами, осадками и перелетами птиц докладывают руководителю полетами и передают дежурному синоптику.

300. Воздушная разведка погоды в интересах перелетающих групп (одиночных) ВС на аэродромах промежуточной посадки организуется и проводится по решению старшего авиационного начальника аэродрома.

В целях уточнения метеорологической обстановки по маршруту полета, по решению старшего перелетающей группы из состава перелетающей группы выделяется ВС (пара ВС) для выполнения доразведки погоды, которое следует впереди основной группы на удалении устойчивой радиосвязи с ведущим группы.

Глава 3. Разбор полетов

301. Разбор полетов подразделяется на:

- 1) межполетный;
- 2) предварительный;
- 3) полный.

302. Межполетный разбор полетов проводится непосредственными начальниками (инструкторами) с летным составом в процессе летной смены с целью исключить повторение ошибок в технике пилотирования, воздушной навигации, боевом применении, летно-тактической подготовки и эксплуатации систем и оборудования ВС, допущенных членами экипажей при выполнении полетных заданий, а также предотвратить выпуск в последующий полет неподготовленные экипажи ВС.

Для межполетного разбора используются:

- 1) данные бортовых и наземных средств объективного контроля;

2) доклады членов экипажей ВС, выполнявших полетное задание;

3) результаты личных наблюдений командира (начальника), проверяющего (инструктора);

4) доклады руководителя полетами, других лиц группы руководства полетами и старших от инженерно-технического состава.

Межполетный разбор полета проводится инструктором (ведущим пары, командиром звена, экипажа) с летчиком (ведомыми, штурманом, членами экипажа), с которым выполнялся совместный полет на учебно-боевом (боевом) воздушном судне или в группе ВС.

Командир эскадрильи (командир авиационной части, старший летной смены) проводит межполетный разбор со всеми экипажами, если характер ошибок требует доведения их до всего летного состава, а также в том случае, когда в первых полетах летчиков (экипажей), звеньев отмечены характерные ошибки или совершены авиационные инциденты. Чтобы избежать повторения их в последующих полетах данной смены, командир детально разбирает недостатки, анализирует ошибки и нарушения и показывает правильный способ действий при выполнении полетного задания.

303. Предварительный разбор полетов проводится командиром авиационной части (старшим летной смены) после окончания летной смены в форме послеполетного совещания с целью подвести предварительные итоги полетов, дать указания руководящему составу авиационной части и подразделений (частей) обеспечения по устранению недостатков в организации и проведении полетов, оценить работу подразделений (частей) обеспечения, а также определить алгоритм подготовки и проведения полного разбора полетов.

Для предварительного разбора используются:

1) данные о выполнении плановой таблицы полетов;

2) записи в журналах руководителей полетами на аэродроме, на полигоне, старшего инженера полетов, помощника руководителя полетами;

3) данные хронометража, средств объективного контроля;

4) сведения о недостатках и нарушениях, полученные в результате личных наблюдений командиров, начальников служб, лиц группы руководства полетами и других должностных лиц.

304. На предварительном разборе присутствуют:

1) должностные лица авиационной части (от командира авиационной эскадрильи и выше);

2) руководитель полетами;

3) старший инженер полетов;

4) дежурный по аэродромно-техническому обеспечению;

5) старший дежурный по связи и радиотехническому обеспечению полетов;

6) дежурный инженер-синоптик;

7) командир (начальник) подразделения объективного контроля, а так же другие должностные лица авиационной части и частей (подразделений) обеспечения по решению командира части.

305. Командир авиационной части (старший летной смены) заслушивает устные доклады:

1) командиров авиационных эскадрилий – о выполнении плановой таблицы полетов, причинах невыполнения полетных заданий, недостатках и нарушениях, допущенных личным составом при проведении полетов;

2) командира (начальника) подразделения объективного контроля – о результатах анализа бортовых средств объективного контроля и недостатках в их использовании;

3) старшего инженера полетов – об отказах авиационной техники, о нарушениях требований по ее эксплуатации и мер безопасности, о качестве аэродромно-технического обеспечения полетов, о количестве израсходованного авиационного топлива;

4) руководитель полетами – о количестве выполненных полетов и общем налете, о недостатках в управлении полетами, нарушениях условий использования воздушного пространства и режима полетов, об ошибках летного состава при выполнении полетных заданий, а также о качестве метеорологического, аэродромно-технического, радиотехнического обеспечения полетов и связи.

Доклады других должностных лиц заслушивается по необходимости.

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

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

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

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

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

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

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

Сноска. Пункт 306 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

307. На основе указаний командира авиационной части начальник штаба авиационной части разрабатывает план проведения полного разбора полетов.

308. Полный разбор полетов проводится в авиационной части и ее подразделениях по итогам проведения одной или нескольких летных смен.

В авиационной эскадрилье полный разбор полетов проводит командир авиационной эскадрильи после каждой летной смены с летным составом авиационной эскадрильи с привлечением, при необходимости, лиц группы руководства полетов.

В авиационной части полный разбор полетов проводит командир авиационной части с летчиками и штурманами (с другими членами экипажей – решением командира авиационной части) и лицами группы руководства полетов. По указанию старшего летной смены на разбор привлекаются различные специалисты авиационной части и частей (подразделений) обеспечения.

Полный разбор полетов с остальными членами экипажей по специальностям проводят их непосредственные начальники.

309. Подготовка к полному разбору полетов должна начинаться сразу после постановки задачи на полеты руководящему составу и включает в себя:

- 1) сбор и обобщение данных для разбора;
- 2) обработку и дешифрирование материалов объективного контроля;
- 3) расчеты и подбор теоретического материала, раскрывающего физический смысл анализируемых элементов полета;
- 4) изготовление схем, таблиц и другого материала, иллюстрирующего итоги полетов, качество выполнения экипажами полетных заданий и тому подобное;
- 5) составление плана разбора.

310. В подготовке материалов для полного разбора полетов участвуют заместители командира авиационной части, начальники служб, командиры эскадрилий, руководители полетами. Подготовкой материалов для полного разбора полетов руководит начальник штаба авиационной части.

311. В зависимости от характера проведенных полетов и серьезности выявленных недостатков весь разбор проводит лично командир авиационной части или привлекает для доклада по отдельным вопросам своих заместителей, начальников служб, руководителей полетами.

312. На полном разборе полетов:

- 1) подводятся итоги выполнения задач, поставленных на полеты;
- 2) оценивается качество полетов по видам летной подготовки;
- 3) анализируются недостатки и ошибки, допущенные летным составом и лицами группы руководства полетов;

- 4) проводится разбор авиационных инцидентов (при завершении их расследования до начала полного разбора полетов);
- 5) оценивается качество организации и проведения полетов;
- 6) отмечаются экипажи ВС, выполнившие полетные задания с высоким качеством;
- 7) даются указания по устранению отмеченных недостатков и по использованию опыта летной работы передовых экипажей и подразделений;
- 8) разбираются другие вопросы, направленные на повышение качества летной подготовки и безопасности полетов.

Глава 4. Особенности выполнения полетов

Параграф 1. Полеты на вертолетах

313. Полеты на вертолетах производятся с аэродромов и посадочных площадок.

314. Посадочные площадки подразделяются на обозначенные и необозначенные.

Полеты с площадок (в том числе, подобранных с воздуха) допускается производить днем и ночью по ПВП. На обозначенную площадку по решению командира, организующего полеты, назначается руководитель полетами на площадке приземления (целевого назначения). На площадку при этом выделяются радиотехнические и другие средства обеспечения полетов (при их наличии).

315. Обозначенные площадки подбираются и оборудуются заблаговременно, наносятся на карту и учитываются в соответствующих органах управления воздушным движением и пунктах управления, осуществляющих управление движением ВС в зоне своей ответственности. Площадкам присваивается свой порядковый номер. Сведения о площадках содержат:

- 1) краткое описание;
- 2) координаты;
- 3) кроки, размеры;
- 4) состояние и плотность грунта;
- 5) маркировку и основные курсы захода на посадку.

Маркировка и оборудование посадочных площадок осуществляется в зависимости от характера и целей полетов.

316. Запуск и опробование двигателей вертолетов производится полным составом экипажа.

317. Руление вертолета вблизи препятствий и при ухудшении видимости наземных ориентиров менее одного диаметра несущего винта выполняется с сопровождающим. Решением командира экипажа для этой цели допускается назначать одного из членов экипажа, не участвующего в управлении ВС на рулении.

318. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от конца лопастей несущего винта должно быть не менее:

- 1) до ближайшего ВС – двух диаметров несущего винта;
- 2) до других препятствий – половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;
- 3) до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками – согласно маркировке этих площадок и РЛЭ;
- 4) при выполнении специальных задач, связанных с десантированием (эвакуацией) групп специального назначения на здания, сооружения, транспортные средства, плавательные средства и иные морские объекты высота висения и расстояние до препятствий определяется КВС, с учетом обеспечения специальных мер безопасности, разработанных для конкретного полетного задания.

319. Вертолеты с ползковым шасси производят руление по воздуху от места стоянки к месту взлета и обратно по разметкам методом подлета с использованием влияния земной поверхности на расстоянии до препятствий не менее одного диаметра несущего винта.

320. При наборе высоты и заходе на посадку допускается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над ВС, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

321. Контрольное висение выполняется перед вылетом для проверки центровки и определения способа взлета, а также опробования систем вертолета, проверки работы его силовой установки и управления.

Висение вертолетов над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта (кроме вертолетов, оборудованных для посадки на водную поверхность).

322. Перемещения, руление по воздуху и подлеты допускается выполнять в целях обучения, при производстве специальных авиационных работ, а также в тех случаях, когда состояние грунта не позволяет выполнять руление.

Высоту и скорость перемещения, руления по воздуху или подлета определяет КВС (вертолета) в зависимости от наличия препятствий с учетом ограничений, определенных РЛЭ.

323. Взлет и посадка вертолетов производится, по возможности, против ветра.

324. Взлет вертолетов с места стоянки и посадка на нее допускается (если это определено аэронавигационным паспортом аэродрома) в случаях, если:

- 1) конструкция вертолета не позволяет производить руление;
- 2) не создаются помехи для взлета и посадки другим воздушным судам.

325. Взлет, висение и посадка вертолетов в пыльном (снежном) облаке при отсутствии видимости наземных ориентиров не допускается.

326. Взлет и посадка на площадки, подобранные с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря,

выполняются с полетной массой, обеспечивающей висение вертолета вне зоны влияния земли.

327. Посадка на подобранную с воздуха площадку выполняется после ее наземного осмотра одним из членов экипажа с целью определения прочности поверхности грунта и пригодности ее для посадки вертолетов.

К выполнению этой задачи допускается КВС имеющий соответствующий допуск к полетам с посадкой на площадке, самостоятельно подобранной с воздуха.

328. В случае встречи с опасными явлениями погоды при невозможности обойти их и развернуться на обратный маршрут или при потере ориентировки, когда всеми способами ее восстановить не удастся, а остаток топлива ограничен, КВС (старшему группы) допускается производить вынужденную посадку на площадку, подобранную с воздуха.

Взлет с этой площадки допускается при метеорологических условиях, соответствующих минимуму КВС. При наличии связи с пунктом управления, осуществляющим управление полетом данного вертолета, КВС информирует его о своих действиях.

329. Посадки вертолетов ночью на аэродроме выполняются с использованием и без использования посадочных прожекторов, посадочных (рулежных) фар в соответствии с полетным заданием.

Посадки вертолетов ночью в составе групп допускается производить на площадках, маркированных светотехническими средствами (световыми ориентирами).

Параграф 2. Полеты в облаках и с использованием шторки (системы имитации видимости)

330. Полеты в облаках или с использованием шторки (системы имитации видимости) выполняются в аэродромных (пилотажных) зонах по определенным схемам и маршрутам на заданных эшелонах и высотах (находящихся под радиолокационным контролем) для исключения опасного сближения ВС.

331. Снижение под облака в зоне (на маршруте), если это предусмотрено заданием, допускается, но не ниже нижнего безопасного эшелона (минимально безопасной высоты для вертолетов армейской авиации) полета в зоне (на данном этапе маршрута) по ППП. Если после занятия нижнего безопасного эшелона (минимально безопасной высоты для вертолетов армейской авиации) полета по ППП ВС не вышло под облака или полет по ПВП невозможен, дальнейшее снижение не допускается.

332. Сбор группы ВС в сомкнутый боевой (полетный) порядок, выдерживаемый визуально и роспуск ее выполняются над облаками или под ними. При наличии на борту ВС аппаратуры межсамолетной навигации сбор группы допускается выполнять и в облаках.

333. Полет в облаках в сомкнутом боевом (полетном) порядке допускается выполнять на воздушном судне только парой, когда экипажами отработана групповая

слетанность и видимость в облаках обеспечивает хорошее наблюдение за ведущим (впереди летящим) ВС.

Вход в облака строим, если это не предусмотрено заданием, а также без знания фактических условий полета в них не допускается.

334. Полеты с использованием шторки (системы имитации видимости) выполняются с соблюдением мер безопасности, предусмотренных для полетов по ППП

Высота закрытия и открытия шторки устанавливается руководящими документами по летной подготовке.

Полеты под шторкой (системы имитации видимости) в облаках не допускаются.

335. Допускается контрольные полеты по упражнениям Курсов, предусматривающие заход на посадку и посадку в сложных метеорологических условиях, выполнять под шторкой с ее открытием на высоте соответствующей уровню подготовки летчика-инструктора.

Полеты на допуск к тренировочным полетам по этим упражнениям выполнять в сложных метеорологических условиях.

Параграф 3. Полеты ночью

336. Ночные полеты допускается выполнять на аэродромах и воздушных судах, имеющих специальное оборудование для полетов ночью.

337. Руление ночью производится с включенными аэронавигационными (контурными) огнями и рулежными фарами.

В случае ослепления светом КВС руление прекращается и продолжается после адаптации зрения.

338. Посадка ночью выполняется на обозначенную огнями взлетно-посадочную полосу с использованием посадочных прожекторов и (или) посадочных фар (кроме случаев, когда их выключение предусмотрено заданием) и других источников света, освещающих поверхность приземления (приводнения) ВС.

Посадки на необозначенные площадки ночью с самостоятельным подбором с воздуха выполнять на вертолетах оборудованных специальными поисковыми фарами.

Допускается посадка вертолетов на необозначенную огнями взлетно-посадочную полосу (площадку) без включения фар при использовании приборов (очков) ночного видения с учетом их эксплуатационных ограничений.

339. Посадочные прожекторы включаются не позднее выхода ВС из четвертого разворота, а в случае захода на посадку с использованием инструментальных систем посадки – не позднее доклада экипажа о проходе дальней приводной радиостанции. При полетах вертолетов включение посадочных прожекторов осуществляется не позднее прохода экипажем высоты 100 м.

Выключение прожекторов производится во второй половине пробега ВС (после посадки вертолета). При уходе на второй круг (для исключения потери экипажем пространственной ориентировки) посадочные прожекторы выключаются после перехода ВС в набор высоты.

340. При выполнении посадки с посадочными фарами включение их осуществляется на посадочной прямой после прохода дальней приводной радиостанции с радиомаркером в соответствии с РЛЭ, а при наличии облаков – после выхода из них. На вертолетах при выполнении посадки включение посадочных фар производится на высотах определенных РЛЭ. Выключение посадочных фар осуществляется после окончания пробега ВС (посадки вертолета).

341. Пользоваться посадочными фарами в интенсивных осадках, тумане и густой дымке не допускается.

342. На воздушных судах, оборудованных приборами (очками) ночного видения полеты ночью допускается выполнять по ПВП, с учетом их эксплуатационных ограничений.

Параграф 4. Групповые полеты

343. Групповые полеты выполняются в боевых (полетных) порядках. Параметры боевого (полетного) порядка устанавливаются командиром группы или старшим авиационным начальником в зависимости от характера выполняемой задачи.

344. Интервал и дистанция, превышение или принижение ведомого относительно ведущего (впереди летящего) ВС устанавливаются такими, чтобы ведомые (ВС следующие за ведущим ВС – далее ведомый) не попадали в спутный след (струи) ВС ведущего (головного, ведущего ВС – далее ведущий) и имели благоприятные условия для наблюдения за ним.

345. Групповой полет выполняется под управлением командира (ведущего), находящего в составе группы.

Для повышения надежности управления группой в полете назначается заместитель командира группы. В случае, когда командир (ведущий) группы не в состоянии исполнять свои обязанности, заместитель командира группы принимает командование группой на себя.

346. Ведущий в полете:

1) управляет группой по радио и (или) эволюциями ВС от начала запуска двигателей и до заруливания на стоянку после посадки ВС;

2) знает положения ВС в боевом (полетном) порядке, условий полета и контролирует действия своих ведомых в процессе всего полета;

3) выдерживает режим полета, обеспечивающий сохранение ведомым своего места в боевом (полетном) порядке и безопасное маневрирование, предупреждает ведомых о характере предстоящего маневра;

4) уделяет больше внимания при вводе в разворот и в процессе разворота ведомым, находящимся с внутренней стороны разворота, а при выводе из разворота – ведомым с внешней стороны разворота;

5) ведет осмотрительность, сохраняя ориентировку, оценивает воздушную и метеорологическую обстановку;

6) назначает, в зависимости от условий обстановки, экипаж ВС для сопровождения вышедшего из боевого (полетного) порядка ВС;

7) контролирует запросом по радио остатка топлива на воздушных судах ведомых экипажей;

8) передает эволюциями ВС управление группой своему заместителю при отказе радиосвязи в полете.

347. Ведущему группы не допускается выполнять полет в метеорологических условиях более сложных, чем позволяет уровень подготовки ведомых экипажей и входить в облака, предварительно не разомкнув группу (если заданием не предусмотрен полет в облаках).

348. Ведомый в полете:

1) выдерживает установленные параметры боевого (полетного) порядка, следит за ведущим (впереди летящим) ВС и исключает его потерю из виду;

2) выполняет пристраивание к ведущему (впереди летящему) воздушному судну на прямой, сначала установив заданную дистанцию на увеличенном интервале и с принижением (на предельно малых и малых высотах – с превышением), а затем – заданный интервал;

3) следит за командами (сигналами) ведущего и выполняет их;

4) ведет осмотрительность во избежание опасного сближения с другими воздушными судами и столкновения с препятствиями;

5) знает и учитывает маневренные возможности ВС на различных высотах;

6) докладывает командиру группы о всех неисправностях систем и оборудования ВС и в случае появления необходимости изменения параметров боевого (полетного) порядка;

7) сохраняет ориентировку, докладывает командиру группы о замеченных отклонениях от заданного маршрута, готов в любой момент перейти на самостоятельное выполнение полета или занять место ведущего.

349. Ведомому не допускается:

1) пристраиваться к группе (ведущему) и менять место в боевом (полетном) порядке без разрешения ведущего;

2) выходить из боевого (полетного) порядка, кроме случаев, не позволяющих сохранять в нем свое место;

3) вести без необходимости радиообмен.

350. При потере из виду ведущего (впереди летящего) ВС ведомый докладывает об этом ведущему по радио с указанием курса, высоты полета своего ВС. При этом:

1) в горизонтальном полете выдерживает прежний режим, усиливает осмотрительность и, будучи внешним ведомым, плавным увеличением интервала выходит из боевого (полетного) порядка, а будучи внутренним ведомым, изменяет высоту на 300 м;

2) на развороте, будучи внешним ведомым, уменьшает крен, а будучи внутренним ведомым, увеличивает его, а затем выходит из боевого (полетного) порядка;

3) в наборе высоты, на снижении (на пикировании) прекращает набор, снижение (пикирование), не изменяя направления полета.

После выполнения маневра докладывает ведущему курс и высоту полета своего ВС и в дальнейшем действует по его указанию.

351. При полете в боевом (полетном) порядке интервал, дистанция и принижение (превышение) относительно ведущего (впереди летящего) ВС устанавливаются такими, чтобы ведомые не попадали в спутную струю и имели благоприятные условия для наблюдения за ведущим.

352. Одновременная посадка группы ВС на одну взлетно-посадочную полосу днем, допускается при ее количественном составе не более звена.

Посадку ночью допускается выполнять только одиночными воздушными судами.

На вертолетах одновременную посадку днем и ночью допускается выполнять группой до эскадрильи.

Параграф 5. Демонстрационные полеты

353. Демонстрационные полеты ВС организуются и проводятся в авиационных частях, в специально определенных местах или других пунктах демонстрации (показа), утверждаемыми органом управления государственной авиации.

354. Демонстрационные полеты выполняются наиболее подготовленными экипажами авиационных частей с разрешения руководителя органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами), с утверждением их персонального списка после проведения необходимых мероприятий.

355. Для проведения мероприятий по подготовке и проведению демонстрационных полетов, а также организации и осуществления взаимодействия между авиационными частями различных органов управления, решением руководителей органов управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами) назначается ответственный за демонстрационные полеты. Все должностные лица, участвующие в демонстрационных полетах, подчиняются ответственному за их проведение.

356. Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с планом (плановой таблицей), по отработанным полетным заданиям. Изменять полетное задание

допускается только в сторону упрощения (в зависимости от условий складывающейся обстановки) с разрешения ответственного за демонстрационные полеты.

357. Основные требования к безопасности при проведении демонстрационных полетов:

1) пилотаж (проходы) выполнять в пределах пилотажной зоны демонстрационных полетов при устойчивой двусторонней радиосвязи, строго по оси зоны, не уклоняясь в сторону зрителей ближе ограничительной линии 200 м, а при выполнении фигур на зрителей – не ближе 500 м по касательной к фигуре;

2) минимальная высота пилотирования в прямолинейном горизонтальном полете должна быть не менее 100 м, а при выполнении фигур пилотажа – не менее 200 м;

3) при выполнении задания в облака не входить, при непреднамеренном попадании в облака оценить обстановку и принять меры для безопасного выхода из них в направлении от зрителей;

4) при возникновении особой ситуации, не позволяющей продолжать полет, отвернуть в свободную сторону от зрителей, жилых строений и катапультироваться (покинуть ВС), предварительно, по возможности, выключив двигатели.

Параграф 6. Перелеты воздушных судов

358. Перелеты ВС выполняются по воздушным трассам и внетрассовым маршрутам на установленных эшелонах.

359. Перелеты ВС со скоростью полета 300 км/час и менее, допускается выполнять на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона.

360. Полеты вне маршрутов ОВД производятся на установленных эшелонах или высотах, в том числе и на высотах ниже нижнего эшелона с заданными безопасными (линейными или временными) интервалами.

361. Выбор и назначение эшелона производится с учетом тактико-технических данных и оборудования ВС, расхода топлива, выполняемой задачи, метеорологических условий, рельефа местности, воздушной и орнитологической обстановки по маршруту полета.

362. Для обеспечения безопасности полетов групп ВС, следующих в боевых (полетных) порядках авиационных подразделений и частей, эшелонированных по высоте, в направлении маршрута полета выделяется диапазон эшелонов, свободный от других ВС. Процедуру эшелонирования и интервалы между воздушными судами в боевом (полетном) порядке группы определяет командир (начальник), организующий полеты, с учетом уровня подготовки экипажей, общей дальности полета, количества поворотных пунктов на маршруте, скорости полета, применяемых средств воздушной навигации и контроля полетов ВС.

363. Перелет по ПВП полета выполняется, если по маршруту полета и на аэродроме посадки метеорологическая обстановка в период от взлета до посадки позволяет осуществлять полет по ПВП.

Перелет по ППП и ПВП выполняется в случае, если к расчетному времени прибытия ВС на аэродром посадки там ожидаются метеорологические условия, соответствующие минимуму КВС (не ниже минимума аэродрома) и при условии, что остаток топлива будет достаточен для полета от аэродрома посадки до запасного аэродрома (аэродрома взлета).

В исключительных случаях, когда неблагоприятная обстановка и остаток топлива не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения, старший группы (КВС) принимает решение на вылет с расчетом рубежа ухода на запасной аэродром (рубежа возврата на аэродром вылета). При этом расчетное количество топлива на воздушном судне определяется таким образом, чтобы при выходе на запасной аэродром остаток топлива был не менее гарантийного.

364. Решение о готовности к вылету на всех этапах перелета принимает старший группы (командир одиночного ВС) после проверки готовности ВС и экипажей к полету и уточнения фактических и ожидаемых метеорологических условий на аэродромах вылета, посадки и по маршруту полета.

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

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

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

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

Сноска. Пункт 364 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

365. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков КВС необходимо учитывать:

- 1) характер гроз (внутримассовые, фронтальные);

2) расположение и перемещение грозových (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

3) необходимость дополнительной заправки топливом.

При наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета, проходящему в горной местности, КВС принимать решение на вылет по ППП ниже нижнего эшелона не допускается.

366. Если в период между получением диспетчерского разрешения и вылетом ВС обстановка изменилась (ухудшились метеорологические условия и другие) и не соответствует условиям в момент принятия решения на вылет, органы управления воздушным движением сообщают об этом экипажу ВС. КВС в этом случае пересматривает решение на вылет.

367. При задержке более чем на 30 минут от согласованного времени вылета, предусмотренного планом полета, КВС получает повторное разрешение на вылет. Повторное разрешение и метеорологическую информацию допускается получать по радио (по другим средствам связи).

368. Прием ВС на аэродромах посадки допускается производить только при соответствии метеорологических условий на аэродроме минимуму погоды КВС (не ниже минимума аэродрома).

Для обеспечения перелетов в сложных метеорологических условиях на аэродромах взлета и посадки допускается производить разведку погоды.

369. Не допускается выпускать экипаж ВС в полет, а экипажу вылетать:

1) без установленных полетных и личных документов;

2) без бюллетеня погоды или с просроченным (более одного часа) бюллетенем;

3) без предполетного медицинского контроля (осмотра) и заключения врача (медицинского работника), кроме случаев вылета с временных аэродромов (посадочных площадок), на которых отсутствует медицинский пункт;

4) при неполном составе экипажа, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 107 настоящих Правил;

5) при отсутствии установленного времени и условий для отдыха экипажа перед полетом, а также при неудовлетворительном состоянии здоровья хотя бы одного из членов экипажа ВС;

6) при фактической погоде на аэродроме вылета ниже минимума, установленного для взлета КВС;

7) при наличии на маршруте полета опасных метеорологических условий, обход которых невозможен;

8) при прогнозируемой погоде на аэродроме посадки ко времени прилета ВС ниже минимума КВС;

9) при отсутствии запасных аэродромов (кроме случаев, предусмотренных пунктом 246 настоящих Правил), а также при фактической и прогнозируемой погоде на них ниже минимума КВС;

10) при направлении и скорости ветра (с учетом его порывов) на аэродроме назначения и запасном превышают ограничения для ВС или КВС;

11) при условиях предстоящего полета не соответствующих уровню подготовки экипажа ВС;

12) без отметки в полетном листе (задании на полет) о результатах контроля готовности экипажа ВС (при вылете с промежуточного аэродрома контроль готовности производится только в случае, предусмотренном пунктом 217 настоящих Правил);

13) без отметки авиадиспетчера аэродрома в полетном листе (задании на полет) о разрешении вылета с указанием времени вылета, условий полета, аэродрома посадки и запасных аэродромов;

14) без согласия на прием ВС на аэродроме первой посадки;

15) при неисправности ВС или его обледенении на земле;

16) при неправильной загрузке, при перегруженности ВС, а также с недостаточным запасом топлива;

17) при отсутствии графиков поправок к навигационно-пилотажным приборам с указанием даты их проверок, а также с истекшими сроками проверки;

18) без средств спасения и жизнеобеспечения, предусмотренных для данного типа ВС и определенных условий полета;

19) с неисправной аппаратурой регистрации параметров полета;

20) с не сверенными (контрольными экземплярами аэронавигационных документов) данными работы средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, схемами захода на посадку и снижения на аэродромах посадки и запасных аэродромах или при отсутствии этих данных;

21) с неисправной аппаратурой радиолокационного опознавания;

22) при превышении стартового времени к моменту спланированной посадки ВС.

370. КВС (группы) до выхода из района аэродрома вылета устанавливает радиосвязь с органом УВД, осуществляющим дальнейшее обслуживание (управление) полетом данного ВС. При подходе к аэродрому посадки за 150 – 80 км, а при полетах ниже нижнего эшелона – за 80 – 30 км до выхода на аэродром необходимо установить связь с группой руководства полетами аэродрома, доложить эшелон (высоту), курс и условия полета, расчетное время прибытия, получить у руководителя полетами разрешение входа в зону аэродрома (ожидания), информацию о воздушной и метеорологической обстановках и указания по дальнейшему полету и заходу на посадку.

371. Экипажу ВС при получении команды на выполнение посадки на запасном аэродроме необходимо следовать на указанный аэродром и доложить об этом группе руководства полетами аэродрома вылета (при наличии радиосвязи с ним).

372. После посадки на промежуточном или конечном аэродроме КВС (группы) необходимо зарегистрироваться у авиадиспетчера. Одновременно с регистрацией КВС (группы) подает заявку на необходимые средства обеспечения и сдает ВС под охрану.

373. Экипаж ВС перед вылетом с промежуточного аэродрома:

1) оценивает метеорологическую обстановку по маршруту полета и на аэродромах взлета и посадки;

2) уточняет данные работы средств связи и радиотехнического обеспечения по маршруту полета, схемы захода на посадку и снижения на аэродромах посадки и запасных аэродромах по контрольным экземплярам аэронавигационных документов или выпискам из них;

3) уточняет данные работы пунктов управления, которые выделены для контроля и управления его полетом, способы управления и связи;

4) при необходимости получает консультации об условиях выполнения дальнейшего полета у старшего штурмана, начальника связи и других должностных лиц авиационной части.

Параграф 7. Полеты в условиях горной местности

374. При полетах с высокогорных аэродромов КВС необходимо учитывать:

1) значительное увеличение длины разбега и пробега ВС;

2) затруднение ведения детальной ориентировки и пилотирования на малых и предельно-малых высотах из-за резко пересеченной местности.

375. При пересечении горных хребтов КВС необходимо учитывать наличие нисходящих и восходящих потоков воздуха, при этом полет выполняется на истинных высотах не менее 900 м над рельефом местности.

376. Выполнение визуальных полетов в ущельях и горных долинах допускается у одного из склонов при условии, что горы не имеют крутых поворотов и не прерываются горами выше заданной высоты полета, а их ширина позволяет в необходимых случаях безопасно выполнить разворот для выхода из ущелья (долины).

377. На горных аэродромах выполнять заход на посадку по схемам, отличающимся от установленных на данном аэродроме, не допускается.

При полетах вертолетов с выполнением посадок в горах как на обозначенные, так и подобранные с воздуха площадки схему и способ посадки и взлета вертолета определяет КВС с учетом соблюдения необходимых мер безопасности.

378. Набор высоты полета в горной местности допускается выполнять по маршруту следования только при условии обеспечения набора безопасного эшелона (высоты) полета до установленного рубежа.

В других случаях устанавливается минимальный допустимый эшелон (высота) отхода от аэродрома, набор которого производится над аэродромом по установленной схеме.

379. Снижение ВС, выполняющего полет по ППП в горной местности, допускается только после пролета установленного рубежа начала снижения при радиолокационном контроле и устойчивой двусторонней радиосвязи.

При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ниже минимального безопасного эшелона (высоты) допускается по схеме снижения и захода на посадку только после пролета приводной радиостанции аэродрома.

Параграф 8. Полеты над безориентирной, пустынной местностью и над водной поверхностью

380. При подготовке к полету над безориентирной и пустынной местностью кроме проведения обычной подготовки на экипаж дополнительно возлагается:

- 1) обратить особое внимание на прогноз температуры воздуха и на возможность возникновения пыльной и песчаной бурь;
- 2) при подготовке карт уточнить на них границы распространения барханов, русла рек и высохшие озера, пригодные для ведения ориентировки и посадки, караванные тропы и колодцы с пресной водой;
- 3) взять на борт запас питьевой воды.

381. При полетах над пустынной местностью экипаж ВС ознакамливается с расположением характерных ориентиров, высохших озер и русл рек, пригодных для выполнения вынужденной посадки, а также учитывает влияние высоких температур воздуха на летно-технические характеристики ВС (увеличение длины разбега и пробега, уменьшение скороподъемности и максимально допустимой взлетной массы, перегрев двигателей).

382. При подготовке к полету над морем (водной поверхностью) кроме проведения обычной подготовки на экипаж дополнительно возлагается:

- 1) уточнить места расположения поисково-спасательных кораблей (судов), их позывные и способ радиосвязи с ними;
- 2) подобрать для пользования в полете и изучить в необходимом объеме лоцию моря, таблицы и справочные материалы для астроориентировки;
- 3) изучить месторасположение и режимы работы береговых и островных свето- и радиомаяков;
- 4) проверить исправность астрономических и радиотехнических средств воздушной навигации;
- 5) проверить наличие и правильность размещения групповых и индивидуальных спасательных плавательных средств, средств сигнализации, запаса пищи и воды;

б) изучить характерные изгибы береговой черты, острова и площадки на них и ознакомиться с ледовой обстановкой на случай вынужденной посадки.

Параграф 9. Полеты на малых и предельно малых высотах

383. Полеты на малых и предельно малых высотах выполняются в простых и сложных метеорологических условиях. Во всех случаях полет выполняется на высоте большей минимально допустимой высоты полета, устанавливаемой летному составу его непосредственным начальником в зависимости от опыта, уровня подготовки и натренированности летного состава в полетах на малых и предельно малых высотах, но не меньше высоты, определенной Курсами.

384. При полетах на воздушном судне с использованием информации бортовой радиолокационной станции следования рельефу местности с облетом и обходом препятствий минимальная высота полета определяется РЛЭ.

385. Минимальные метеорологические условия для полетов по ПВП указаны в таблице 1 приложения 3 к настоящим Правилам.

386. При полете на предельно малых и малых высотах по ПВП в случае попадания экипажа в метеорологические условия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета, доложив органу УВД.

При переходе с предельно малой высоты на заданный эшелон полета по маршруту перевод шкалы давления высотомера на 760 мм ртутного столба осуществлять в момент занятия приборной безопасной высоты полета.

Параграф 10. Полеты на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости

387. Полеты в стратосфере выполняются летным составом на воздушных судах с герметизированными кабинами и в высотном-компенсирующем костюме.

388. КВС необходимо знать особенности пилотирования, воздушной навигации и эксплуатации авиационных двигателей, влияющие на обеспечение безопасности, выполнения полетов на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости.

389. При подготовке к полету на больших высотах, в стратосфере и на сверхзвуковой скорости на экипаж ВС возлагается:

1) производство расчета потребности кислорода на полет и определение соответствия запаса кислорода на борту ВС расчетной продолжительности полета;

2) проверка готовности ВС и специального оборудования к высотному полету, надежности герметизации кабины и исправности комплекта кислородного оборудования;

3) проверка подгонки и фиксирования высотного-компенсирующего костюма.

390. При несении боевого дежурства время нахождения в высотном-компенсирующем костюме определяется РЛЭ.

Доставка экипажей от мест переодевания в высотном-компенсирующий костюм к воздушному судну и обратно выполняется на специально выделенном автомобильном транспорте. Время пребывания экипажей в высотном-компенсирующем костюме у ВС или на старте перед вылетом должно быть сокращено до минимума.

391. Полеты ВС на высотах более 4000 м выполняются с исправным кислородным оборудованием. Способ его использования определяется РЛЭ.

392. В процессе всего полета на больших высотах и в стратосфере на членов экипажа ВС возлагается постоянно следить за исправностью кислородного оборудования, герметичностью кабины.

Члены экипажа ВС докладывают КВС (группы):

- 1) о большом или малом расходе кислорода;
- 2) о прекращении или уменьшении подачи воздуха в герметизированную кабину;
- 3) о нарушении герметизации;
- 4) о плохом самочувствии членов экипажа и пассажиров.

КВС (группы) в полете необходимо периодически запрашивать самочувствие членов экипажа ВС (группы).

393. Экипаж ВС пользуется чистым кислородом:

- 1) при наличии дыма в кабине;
- 2) при ведении воздушного боя;
- 3) при взлете с зараженного аэродрома;
- 4) при полете в зоне радиоактивных воздушных масс;
- 5) при полетах в районах применения пассивных помех.

Параграф 11. Полеты в сложной орнитологической обстановке

394. Перед принятием решения на взлет КВС учитывает орнитологическую обстановку в районе аэродрома и маршруте полета.

На исполнительном старте после получения информации от группы руководства полетов об усложнении орнитологической обстановки КВС оценивает возможность выполнения взлета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

395. При полете по маршруту, в случае обнаружения скопления птиц, экипаж обходит их стороной или пролетает над ними. Особенное внимание экипажу уделять во время встречи в воздухе с крупными хищными птицами, которые могут проявить агрессивность по отношению к воздушным судам. В этом случае необходимо предпринять действия по предотвращению сближения с ними.

396. При невозможности обойти зону сложной орнитологической обстановки КВС рекомендуется возвратиться в пункт вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

При подходе к аэродрому посадки после получения информации от группы руководства полетов о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипажу необходимо:

- 1) повысить осмотрительность;
- 2) включить фары (если фары не включены ранее);
- 3) повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- 4) при необходимости уйти на второй круг.

397. При полетах на малых высотах пролет над птичьими базарами и местами возможного скопления птиц на земле и воде рекомендуется на высоте, гарантирующей от столкновения с птицами. Экипажи ВС, заметившие во время полета скопления птиц, представляющих опасность для полетов, немедленно передают информацию о них руководителю полетами.

Параграф 12. Полеты в неблагоприятных условиях

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

К ним относятся:

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

Сноска. Пункт 398 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 399 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 400 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-2 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-3 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-4 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

400-5. При полетах по ПВП в горной местности на высотах менее 900 м и попадании ВС в зону турбулентности (болтанки) КВС с разрешения органа УВД выводит ВС из этой зоны с набором высоты, возвращается на аэродром (площадку) вылета или следует на запасный аэродром.

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-5 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

- 1) шумы и треск в наушниках;
- 2) беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;
- 3) искрение на остеклении кабины экипажа и свечение законцовок крыльев в темное время суток.

Возникновение электризации наиболее вероятно в слое облаков в интервале температур от плюс 5 до минус 10 градусов по Цельсию.

КВС при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу УВД и выполняет его команды по выходу из опасной зоны. При этом экипажу

необходимо выключить командную радиостанцию (при наличии нескольких радиостанции на борту ВС). Ночью (при ослеплении), экипаж увеличивает степень освещения кабины.

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-6 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества экипажу необходимо:

доложить органу УВД (ОВД) о данном факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;

проконтролировать параметры работы двигателей;

проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования

;

осмотреть ВС в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-7 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

400-8. При взлете и заходе на посадку в условиях сдвига ветра необходимо:

1) увеличить расчетные скорости в соответствии с требованиями РЛЭ;

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-8 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); в редакции

приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-9 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 400-10 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 3. Руководство полетами воздушных судов

Глава 5. Организация руководства полетами

Параграф 1. Условия назначения группы руководства полетами

401. Руководство полетами включает в себя:

1) обеспечение выпуска ВС в установленное время для выполнения полетных заданий и посадки на аэродромах;

2) управление экипажами в процессе выполнения ими полетных заданий от запуска двигателей до их выключения после полета;

3) информирование экипажей о метеорологических условиях и воздушной обстановке в районе полетов;

4) контроль за соблюдением экипажами установленного режима полетов;

5) принятие необходимых мер по обеспечению безопасности и оказанию помощи экипажам в особых случаях в полете и при бедствии.

402. Руководство полетами в районе аэродрома осуществляет группа руководства полетами, которая назначается на летную смену из должностных лиц авиационной части в составе:

- 1) руководитель полетами на аэродроме;
- 2) помощник руководителя полетами на аэродроме;
- 3) руководитель полетами (ближней зоны);
- 4) руководитель полетами (зоны посадки).

Кроме указанных лиц в зависимости от характера решаемых на полетах задач, условий базирования авиационной части и ее организационно-штатной структуры в состав группы руководства полетами решением командира авиационной части назначаются:

- руководитель полетами (дальней зоны);
- офицеры (по боевому управлению) (штурман наведения);
- дежурный штурман;
- руководитель полетами на полигоне;
- помощник руководителя полетами на полигоне (тактическом);
- руководитель полетами в зоне воздушных стрельб (боевых пусков ракет);
- руководитель полетами в аэродромной зоне;
- руководитель полетами на площадке приземления (целевого назначения);
- руководитель выброски на площадке приземления.

403. Для руководства полетами перелетающих одиночных ВС и ВС, вылетающих из положения дежурства на аэродроме, когда нет плановых полетов, назначается сокращенная группа руководства полетами в составе:

- 1) дежурный по приему и выпуску ВС;
- 2) руководитель полетами (зоны посадки);
- 3) офицер (по боевому управлению) (руководитель дальней зоны).

Для руководства полетами перелетающих групп, а также одиночных ВС с пассажирами, в состав сокращенной группы руководства полетами дополнительно назначается руководитель и помощник руководителя полетами на аэродроме.

При выполнении парашютных прыжков, когда нет плановых полетов, назначается сокращенная группа руководства полетами в составе:

- 1) дежурный по приему и выпуску ВС;
- 2) руководитель полетами (зоны посадки);
- 3) руководитель выброски на площадке приземления.

404. Для приема и выпуска перелетающих одиночных ВС на аэродромах, обслуживаемых авиационными комендатурами, назначается группа руководства полетами в составе:

- 1) руководитель полетами на аэродроме;
- 2) руководитель полетами (зоны посадки).

405. Руководителями полетами на аэродроме назначаются начальник группы руководства полетами, штатные руководители полетами или летчики (штурманы), прошедшие теоретическую подготовку Курса специальной подготовки группы

руководства полетами утверждаемого органами управления государственной авиации (далее – Курс специальной подготовки) и имеющие допуск к руководству полетами:

- 1) в отдельном авиационном звене (отряде) – из числа КВС;
- 2) в отдельной авиационной эскадрилье на вертолетах – из числа командиров звена (отряда);
- 3) в отдельной авиационной эскадрилье – из числа заместителей командира авиационной эскадрильи, а при полетах ВС одного звена (отряда) этой авиационной эскадрильи – из числа командиров звена (отряда);

4) в авиационной части при полетах одной авиационной эскадрильи – из числа заместителей командира авиационной эскадрильи, а при полетах составом авиационной части – из числа командиров авиационных эскадрилий, заместителей командира авиационной части, старший штурман авиационной части, начальник воздушно-огневой и тактической подготовки.

При одновременных полетах экипажей (подразделений) двух и более авиационных частей, а также при полетах руководящего летного состава на летно-методических сборах, руководитель полетами на аэродроме назначается приказом руководителя органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами).

Кроме вышеперечисленных должностных лиц руководителем полетами на аэродроме так же назначаются старшие над ними начальники, имеющие специальность летчика (штурмана) и соответствующий допуск к руководству полетами.

406. В период проведения полетов руководитель полетами на аэродроме подчиняется старшему летной смены и является непосредственным начальником для всего личного состава, участвующего в проведении и обеспечении полетов.

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

Помощнику руководителя полетами подчиняются:

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

Сноска. Пункт 407 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 408 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

409. Руководителем полетами (зоны посадки) назначаются лица, занимающие штатные должности руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами или летчиков и штурманов. Руководитель полетами (зоны посадки) является старшим для расчета радиолокационной системы посадки.

410. Руководителем полетами (дальней зоны) назначаются начальник командного пункта или офицеры (по боевому управлению), а в авиационных частях, где руководители полетами (дальней зоны) штатами не предусмотрены – летный состав от штурмана звена (отряда) и выше. Руководитель полетами (дальней зоны) является старшим для офицера (по боевому управлению) и расчетов радиолокационных станций и автоматизированной системы управления.

411. Офицером (по боевому управлению) назначаются лица, занимающие штатные должности начальников и офицеров (по боевому управлению) (руководителей полетами (дальней зоны) командного пункта, центра боевого управления, пункта наведения и других пунктов управления или летчиков и штурманов. Офицер (по боевому управлению) является старшим для расчетов радиолокационных станции и автоматизированной системы управления.

412. Руководителями полетами на полигоне назначаются штатные руководители полетами имеющие соответствующий допуск к руководству полетами на полигоне или летчики (штурманы), имеющие опыт полетов на боевое применение авиационных средств поражения и соответствующий допуск к руководству полетами на полигоне:

- 1) в отдельном авиационном звене (отряде) – от КВС;
- 2) в отдельной авиационной эскадрильи – от командиров (штурманов) звена (отряда);
- 3) в авиационной части при полетах экипажей одной авиационной эскадрильи – из числа заместителей командира или штурман авиационной эскадрильи, а при полетах экипажей нескольких эскадрилий – штурман авиационной части, начальник воздушно-огневой и тактической подготовки или из числа заместителей командира авиационной части;
- 4) на временном (подвижном) полигоне – из числа заместителей командира авиационной эскадрильи или штурман авиационной эскадрильи (авиационной части), начальник разведки или начальник воздушно-огневой и тактической подготовки авиационной части.

При одновременных полетах экипажей (подразделений) двух и более авиационных частей, а также при полетах руководящего летного состава на летно-методических сборах руководители полетами на полигоне назначаются приказом руководителя

органа управления государственной авиации (командующего Военно-воздушными силами).

Кроме всех вышеперечисленных должностных лиц руководителем полетами на полигоне назначаются старшие над ними начальники, имеющие специальность летчика (штурмана) и допуск к руководству полетами на полигоне.

К руководству полетами при транспортировке воздушными судами грузов на внешней подвеске и при выполнении спасательных работ с водной поверхности допускаются летчики от КВС и выше, имеющие опыт практического выполнения этих полетов.

Сноска. Пункт 412 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

413. Помощник руководителя полетами на полигоне назначается из числа летчиков, штурманов и офицеров боевого управления.

В случае, выполнения боевого применения разными типами ВС в состав группы руководства полетами назначаются помощники руководителя полетами на полигоне на каждый тип ВС, имеющих допуск к руководству полетами на полигоне, за исключением типа ВС, к руководству которым допущен руководитель полетами на полигоне.

414. При выполнении полетов на стрельбы и пуски ракет в состав группы руководства полетами назначаются руководитель полетами в зоне воздушных стрельб и офицер боевого управления.

415. Руководителем полетами в аэродромной зоне назначаются, летчики и штурманы, имеющие соответствующий допуск:

1) при отработке техники пилотирования – из числа заместителей командира авиационной эскадрильи;

2) при отработке боевого применения в авиационной эскадрилье – из числа командиров или штурман звена (отряда), а в авиационной части – из числа заместителей командира или штурман авиационной эскадрильи.

Кроме вышеперечисленных должностных лиц руководителями полетами в аэродромной зоне назначаются старшие над ними начальники, имеющие летную специальность и соответствующий допуск.

416. При выполнении вертолетами десантирования посадочным способом руководителем полетами на площадке приземления (целевого назначения) назначаются штатные руководители полетами или летчики:

1) до звена (отряда) – из числа КВС;

2) одной авиационной эскадрильи – из числа командиров звена (отряда) или заместителей командира авиационной эскадрильи;

3) одновременно двумя авиационными эскадрильями или авиационной частью – из числа командиров авиационной эскадрильи или заместителей командира авиационной части.

Кроме указанных должностных лиц руководителями полетами на площадке так же назначаются старшие над ними начальники при наличии соответствующего допуска к руководству полетами.

417. Руководителем выброски на площадке приземления (целевого назначения) назначаются штатные руководители полетами или летчики и штурманы:

1) при выброске парашютистов (грузов) одиночным экипажем или выполнении условной выброски группой составом до звена – из числа командиров или штурманов ВС;

2) при выброске парашютистов (грузов) группой ВС составом до звена или выполнении условной выброски группой составом до авиационной эскадрильи – из числа командиров или штурмана звена отряда);

3) при выброске парашютистов (грузов) группой ВС составом до авиационной эскадрильи или выполнении условной выброски в составе авиационной части – из числа заместителей командира авиационной эскадрильи или штурмана авиационной эскадрильи;

4) при выброске парашютистов (грузов) составом авиационной части – из числа заместителей командира авиационной части или старших штурманов авиационной части.

Кроме указанных должностных лиц руководителем выброски при десантировании парашютным способом назначаются старшие над ними начальники, имеющие соответствующий допуск к руководству полетами.

418. Дежурный штурман назначается из числа летчиков, штурманов, летчиков-штурманов или летчиков-операторов. В летнюю смену допускается назначение двух дежурных штурманов, которые поочередно выполняют свои обязанности в первую и вторую половины летной смены.

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

Сноска. Пункт 419 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Организация руководства полетами на аэродромах государственной авиации

420. Управление полетами осуществляется с пунктов управления, при устойчивой двусторонней радиосвязи экипажа ВС с пунктом управления и при обеспечении

непрерывного радиолокационного контроля. В случае, когда не обеспечивается непрерывный радиолокационный контроль, полеты ВС допускаются только при обязательной устойчивой двусторонней радиосвязи с пунктом управления, осуществляющим непосредственное управление полетами.

421. На пункте управления полигона находится документация, установленная аэронавигационным паспортом авиационного полигона.

422. Контроль за наличием у лиц группы руководства полетами необходимой документации и ее своевременным обновлением осуществляет начальник штаба авиационной части.

423. Расчеты пунктов управления, осуществляющих управление полетами экипажей ВС, постоянно изучают воздушную, метеорологическую и орнитологическую обстановку, состояние основных и запасных аэродромов в соответствии с планом полетов в своей зоне ответственности, информируют об этом экипажи ВС и принимают своевременные меры по оказанию помощи экипажам ВС, терпящих или потерпевших бедствие, при возникновении особых случаев в полете и при наличии опасных метеорологических условий полета.

424. Передача управления полетом ВС между пунктами управления осуществляется на установленных рубежах и согласованных высотах (эшелолах).

425. Управление считается принятым, когда пункт управления, которому передается управление, установил двустороннюю радиосвязь с экипажем ВС, установив радиолокационный контроль за его полетом (при его наличии) и подтвердил экипажу ВС прием его на управление, сообщив об этом пункту управления, от которого передается управление данным ВС, по наземным каналам связи (радиоканалам) или через экипажи ВС, находящимися в воздухе.

426. Руководитель полетами на аэродроме управляет полетами экипажей ВС лично и через лиц группы руководства полетами по данным наблюдений за воздушными судами визуально, с помощью радиотехнических станций и по докладам экипажей.

427. Для руководства полетами устанавливаются зоны:

1) зона визуального контроля – летное поле аэродрома и воздушное пространство в пределах фактической визуальной видимости руководителя полетами или помощника руководителя полетами до дальности не более 5 км от контрольной точки аэродрома;

2) зона посадки – воздушное пространство на посадочном курсе, ограниченное сектором плюс/минус 25 градусов относительно посадочного курса и дальностью 60 км от начала взлетно-посадочной полосы;

3) ближняя зона – воздушное пространство до удаления 75 км от контрольной точки аэродрома (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки);

4) дальняя зона – воздушное пространство с удаления 75 км от контрольной точки аэродрома и до границы, установленной аэронавигационным паспортом аэродрома.

Сноска. Пункт 427 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

428. Управление экипажами ВС осуществляют:

1) в зоне визуального контроля – руководитель полетами (помощник руководителя полетами) на аэродроме от начала запуска двигателей и выруливания ВС до передачи управления руководителю полетами (ближней зоны) и от визуального обнаружения ВС или приема управления от руководителя полетами (зоны посадки) до заруливания ВС на стоянку и выключения двигателей или в границах, установленных аэронавигационным паспортом аэродрома;

2) в ближней зоне – руководитель полетами (ближней зоны) с момента обнаружения на индикаторах кругового обзора или на индикаторах воздушной обстановки отметки от взлетевшего (ушедшего на второй круг) ВС (приема управления от руководителя полетами (помощника руководителя полетами) до передачи управления руководителю полетами (дальней зоны) руководителю полетами (зоны посадки) и с момента приема управления от руководителя полетами (дальней зоны) до передачи управления руководителю полетами (зоны посадки) или в границах, установленных аэронавигационным паспортом аэродрома;

3) в дальней зоне – руководитель полетами (дальней зоны) с момента приема управления от руководителя полетами (ближней зоны) до передачи управления офицеру боевого управления (взаимодействующего пункта управления) или руководителю полетами (ближней зоны) (после выполнения экипажем задания), а также с момента приема управления от офицера (по боевому управлению) (взаимодействующего пункта управления) до передачи управления руководителю полетами (ближней зоны) или в границах, установленных аэронавигационным паспортом аэродрома;

4) в зоне посадки – руководитель полетами (зоны посадки) с момента приема управления от руководителя полетами (ближней зоны) до дальности ближней границы зоны видимости посадочного радиолокатора, определенной технической документацией и подтвержденной результатами облета летающей лабораторией.

429. Передача управления движением ВС из ближней зоны в зону посадки производится в точке начала разворота ВС на посадочный курс в пределах зоны посадки.

430. Рубежи передачи управления при полетах на полигон, зоны стрельб и так далее определяются аэронавигационным паспортом аэродрома.

431. Команда на передачу управления экипажем в соответствующую зону ответственности сопровождается доведением следующих сведений: позывной летчика, азимут, дальность, высота полета. При необходимости сообщаются и другие сведения. Получив команду на прием управления экипажем, лицо группы руководства полетами

по полученным координатам определяет местонахождение ВС по индикаторам радиолокационных станции (при отсутствии радиолокационного контроля – по штилевой прокладке), устанавливает с ними связь и руководит его полетом согласно полетному заданию. Управление считается переданным, если лицо группы руководства полетов установило связь с экипажем, знает местонахождение ВС и наблюдает его с использованием радиолокационных средств (при отсутствии радиолокационного контроля ведет штилевую прокладку).

432. Управление экипажами принимают:

1) руководитель полетами (ближней зоны) от руководителя полетами (помощника руководителя полетами) – с момента обнаружения на индикаторах кругового обзора отметки от взлетевшего ВС;

2) руководитель полетами (дальней зоны) от руководителя полетами (ближней зоны) (руководитель полетами (ближней зоны) от руководителя полетами (дальней зоны)) – на границе между ближней и дальней зонами или на рубежах, установленных аэронавигационным паспортом аэродрома;

3) руководитель полетами (в зоне посадки) от руководителя полетами (ближней зоны) – в пределах зоны посадки с началом разворота ВС на посадочный курс;

4) руководитель полетами (помощник руководителя полетами) от руководителя полетами (зоны посадки) – в пределах визуальной видимости после прохода ВС дальнего приводной радиостанции с радиомаркером (в простых метеорологических условиях).

433. В авиационных частях, где штатами не предусмотрены должности руководителя полетами (ближней зоны), функции по руководству полетами в ближней зоне распределяются между руководителем полетами на аэродроме и руководителем зоны посадки. При этом:

1) руководитель полетами на аэродроме определяет экипажам ВС эшелоны полета и способы захода на посадку, дает команды на занятие и освобождение аэродромных зон, выход на дальнюю приводную радиостанцию с радиомаркером (маяк радиотехнической станции ближней навигации), вход в зону ожидания, вход в круг и выход из круга полетов, оказывает помощь руководителю полетами (зоны посадки) в формировании потока ВС, заходящих на посадку;

2) руководитель полетами (в зоне посадки) управляет экипажами ВС, выполняющими полет по схемам захода на посадку, формирует поток ВС, заходящих на посадку, передает (принимает) управление экипажами ВС, осуществляющими полеты в дальнюю зону. При наличии в штате подразделения (части) связи и радиотехнического обеспечения оператора диспетчерского радиолокатора, последний оказывает помощь руководителю полетами (зоны посадки) в контроле за воздушными судами, находящимися в ближней зоне.

434. В авиационных частях, где штатами не предусмотрен командный пункт, руководство полетами в дальней зоне возлагается на руководителя полетами на аэродроме, а контроль за полетами ВС в этой зоне – на дежурного штурмана.

При этом особенности управления экипажами и способы передачи (приема) управления излагаются в аэронавигационном паспорте аэродрома.

435. На аэродромах, обеспечиваемых авиационными комендатурами, функции по руководству полетами распределяются между руководителем полетами на аэродроме и руководителем полетами (зоны посадки) в соответствии с пунктом 433 настоящих Правил. Зоны ответственности и рубежи передачи управления устанавливаются аэронавигационным паспортом аэродрома в зависимости от возможностей радиолокационных средств аэродрома и органов управления воздушным движением.

436. При проведении полетов радиообмен на всех каналах связи, переговоры группы руководства полетами и пунктов управления по громкоговорящей и телефонной связи, а также радиолокационная информация записываются средствами регистрации информации в течение всей летной смены.

437. Особенности распределения воздушного пространства и управления экипажами ВС на всех этапах полета, определяемых условиями расположения аэродрома и возможностями радиотехнических средств, а также способы передачи (приема) управления экипажами ВС излагаются в аэронавигационном паспорте аэродрома.

438. При полетах ВС за пределами района аэродрома, если не выделено дополнительное воздушное пространство, управление экипажами передается от группы руководства полетов на аэродроме (командном пункте) органам управления воздушным движением или по их указанию вспомогательному пункту управления.

439. При передаче управления полетом ВС органу управления воздушным движением по каналам наземной связи, а при ее отсутствии через экипаж ВС – ретранслятор, сообщаются позывной экипажа (ведущего группы), его местонахождение, курс, эшелон (высота) полета, позывной аэродрома посадки и остаток топлива, а экипажу ВС (ведущему группы) – эшелон (высота) полета, позывной пункта управления и канал (частота) связи с ним.

Органам управления воздушным движением с получением информации о пролете транзитом через районы аэродромов ВС, следующих вне маршрутов ОВД необходимо немедленно предупреждать руководителя полетами на этих аэродромах о времени входа таких ВС в районы аэродромов, а так же о высотах и маршрутах их полетов.

440. Особенности организации руководства полетами на авиационных полигонах определяются аэронавигационным паспортом авиационного полигона.

441. Организация руководства полетами в зонах воздушных стрельб (боевых пусков ракет) определяется аэронавигационным паспортом этих зон.

442. Организация руководства полетами в аэродромной зоне (над аэродромом) определяется аэронавигационным паспортом аэродрома. При отработке техники пилотирования или тактического боевого применения над аэродромом, взлеты и посадки других ВС ограничиваются руководителем полетами во избежание их опасного сближения.

443. Замена лиц группы руководства полетами во время полетов не допускается. В случае неспособности руководителя полетами на аэродроме по каким-либо причинам выполнять свои обязанности, командиру авиационной части (старшему авиационному начальнику из лиц летного состава), находящемуся на аэродроме во время полетов, необходимо взять руководство полетами на себя или прекратить полеты, доложив о принятом решении старшему над ним начальнику.

444. Если кто-либо из других лиц группы руководства полетами не в состоянии выполнять свои обязанности, руководителю полетами на аэродроме необходимо прекратить выпуск ВС и доложить об этом командиру авиационной части, который принимает решение на продолжение, ограничение или прекращение полетов и докладывает об этом старшему начальнику.

445. Руководителю полетами на аэродроме допускается летать на воздушную разведку и доразведку погоды. В этих случаях его полетом руководит должностное лицо, назначенное для руководства полетом на этот период командиром авиационной части. Во время доразведки погоды, выполняемой руководителем полетами на аэродроме, плановые полеты не допускаются.

Помощнику руководителя полетами на аэродроме, руководителю полетами на тактическом полигоне и дежурному штурману допускается выполнять полеты в свободное от руководства полетами время, в случаях, когда на летную смену назначены несколько помощников руководителя полетами, руководителей полетов на тактическом полигоне, дежурных штурманов, которые поочередно выполняют свои обязанности.

Другим лицам группы руководства полетов выполнять полеты в данную летную смену не допускается.

446. Все должностные лица, выполняющие обязанности в составе группы руководства полетов, пользуются правом подачи установленных команд и передачи информации экипажам ВС, а также получения необходимой информации от них.

447. При выполнении взлета и посадки ВС, отвлекать экипаж от пилотирования ВС запросами по радио на высотах менее 150 м (для вертолетов менее 50 м) не допускается, за исключением случаев, не терпящих отлагательства, где для обеспечения безопасности полета необходимо подавать исполнительные команды.

448. Руководителю полетами на аэродроме не допускается давать экипажу ВС разрешение на взлет, в следующих случаях:

- 1) взлетно-посадочная полоса занята;

- 2) другое ВС взлетает или уходит на второй круг или его местонахождение не обеспечивает безопасных интервалов;
- 3) на взлетно-посадочной полосе имеются препятствия;
- 4) экипаж ВС не имеет информации о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеорологических явлениях погоды);
- 5) метеорологическая видимость ниже минимума КВС;
- 6) сильных ливневых осадках;
- 7) превышения установленных ограничений по скорости ветра у земли, с учетом его направления и состояния поверхности взлетно-посадочной полосы;
- 8) фактическая погода ниже минимума аэродрома.

449. Все лица группы руководства полетов осуществляют руководство полетами в соответствии с установленной Курсами фразеологией радиообмена. Допускается ведение неустановленного радиообмена при возникновении особых случаев на борту ВС или на земле.

450. Лицам, не связанным с руководством полетами (кроме контролирующих должностных лиц), не допускается находиться в местах размещения лиц группы руководства полетов во время полетов.

Не допускается отвлекать лиц группы руководства полетов от исполнения своих обязанностей во время полетов.

451. При одновременных полетах ВС государственной авиации различной принадлежности их управление осуществляется группой руководства полетами, назначенной органом управления государственной авиацией, в чьем ведении находится данный аэродром (вертолетная площадка).

Параграф 3. Допуск лиц группы руководства полетами к управлению полетами

452. Лицам группы руководства полетами даются допуски к руководству полетами одиночных ВС, групп ВС, днем и ночью в простых и сложных метеорологических условиях.

Количество ВС, находящихся под руководством лиц группы руководства полетов, определяется Курсом специальной подготовки.

Полученные допуски заносятся в книжки лиц группы руководства полетов подписываются начальником штаба и заверяются гербовой печатью части.

453. Должностные лица, впервые приступающие к руководству полетами в составе группы руководства полетами в качестве руководителя полетами, руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (дальней зоны), офицера (по боевому управлению) (штурмана наведения) проходят подготовку на специальных курсах, организуемых руководителем органа управления государственной авиации (командующим Военно-воздушными силами), а остальные лица группы руководства полетов (согласно пункту 402 настоящих Правил),

в том числе дежурный по приему и выпуску ВС – на сборах (специальных занятиях) организуемых командиром авиационной части.

Офицеры (по боевому управлению), окончившие военно-учебные и учебные заведения по данному профилю, к обучению на специальных курсах не привлекаются.

Данные об обучении на специальных курсах и сборах заносятся в книжки лиц группы руководства полетами.

454. Допуск к руководству полетами лицам группы руководства полетами производится по итогам проверки знаний теоретических дисциплин, после проведения стажировок и проверки в практическом руководстве полетами.

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 454-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

455. Лица группы руководства полетами проверяются в знании:

- 1) аэронавигационного паспорта аэродрома;
- 2) летно-технических данных ВС своей части;
- 3) средств связи и радиотехнического обеспечения полетов аэродрома;
- 4) действий при возникновении особых случаев в полете;

5) РЛЭ ВС находящихся на вооружении авиационной части (в объеме, необходимом для выполнения своих обязанностей);

6) авиационно-климатических и орнитологических особенностей района базирования;

7) организации и осуществления руководства полетами.

Кроме того, руководитель полетами на полигоне и его помощник проверяются в знании аэронавигационного паспорта авиационного полигона и безопасных условий применения авиационных средств поражения, данных и условий использования средств связи и радиотехнического обеспечения полетов полигона.

456. Допуск лиц группы руководства полетами к руководству полетами в зависимости от уровня профессиональной подготовки, в соответствии с требованиями Курса специальной подготовки осуществляют:

1) всем лицам группы руководства полетами авиационной части – командир авиационной части или начальник группы руководства полетов;

2) штатным руководителям полетами на полигоне – авиационные начальники, в подчинении которых находится полигон;

3) лицам группы руководства полетами в летном военно-учебном заведении – начальник летного военно-учебного заведения (в подчиненных авиационных центрах – начальник авиационного центра);

4) начальникам группы руководства полетами – старший авиационный начальник аэродрома;

5) командирам авиационных частей, начальнику летного военно-учебного заведения – руководитель органа управления государственной авиации (командующий Военно-воздушными силами).

Лица группы руководства полетами допускаются к руководству полетами согласно Курса специальной подготовки приказом соответствующего командира (начальника) с записью допуска в книжки лиц группы руководства полетов.

457. Лица группы руководства полетами лишаются допуска при установлении факта нарушения правомерности его получения.

Лишение допуска в этом случае осуществляется приказами соответствующих командиров (начальников) по результатам служебного расследования.

458. О лишении допуска делается соответствующая запись в книжке лиц группы руководства полетами.

Восстановление допуска осуществляется в соответствии с Курсом специальной подготовки в той же последовательности, что и при его получении.

Параграф 4. Проверка лиц групп руководства полетами

459. Все лица группы руководства полетами, группы боевого управления, пункта наведения и целеуказания и офицеры (по боевому управлению) независимо от занимаемой должности и уровня подготовки проверяются не реже одного раза в 12 месяцев в практическом руководстве полетами, в знании теоретических дисциплин, указанных в пункте 455 настоящих Правил и Курса специальной подготовки.

Лица группы руководства полетами, имеющие допуск к руководству полетами с разных рабочих мест, проверяются в практическом руководстве полетами с каждого рабочего места отдельно.

Результаты проверок заносятся в книжки лиц группы руководства полетами (для офицера (по боевому управлению) – в книжки офицера (по боевому управлению)) и в журнал руководителя полетами на аэродроме форма которого приведена в приложении 17 к настоящим Правилам.

460. Проверка лиц группы руководства полетами, группы боевого управления, пункта наведения и целеуказания и офицера (по боевому управлению) в практическом руководстве полетами проводится их непосредственными и прямыми начальниками, имеющими соответствующий допуск к руководству полетами и не имеющих перерывов в руководстве полетами.

В тех случаях, когда уровень подготовки указанных начальников не соответствует указанным требованиям, проверку лиц группы руководства полетами осуществляют должностные лица, назначенные ими.

Параграф 5. Допустимый перерыв и восстановление навыков лиц групп руководства полетами в управлении полетами

461. Перерывы в руководстве полетами для руководителя полетами на аэродроме, руководителя полетами (ближней зоны), руководителя полетами (зоны посадки), руководителя полетами (дальней зоны) и руководителя полетами на полигоне не должны превышать 3 месяцев.

Допустимые перерывы для офицера (по боевому управлению), офицеров группы боевого управления, пункта наведения и целеуказания устанавливаются Курсом боевой подготовки пунктов управления.

Для остальных лиц группы руководства полетами перерывы не должны превышать 4 месяца.

462. При перерывах в руководстве полетами менее 6 месяцев с лицами группы руководства, офицерами группы боевого управления, пункта наведения и целеуказания полетами проводятся дополнительные занятия их непосредственными и прямыми начальниками по изучению аэронавигационного паспорта аэродрома и процедурах руководства полетами. Указанные лица допускаются к самостоятельному руководству полетами после проведения тренировок на учебных тренажерах (комплексных тренажей с рабочего места) и проведения контрольной стажировки.

463. При перерывах более 6 месяцев, а также по прибытию к новому месту службы, лица группы руководства полетами, офицеры группы боевого управления, пункта наведения и целеуказания вводятся в строй согласно Курсу специальной подготовки и Курсу боевой подготовки пунктов управления.

Параграф 6. Предоставление отдыха группе руководства полетами

464. Лицам, входящим в состав группы руководства полетами, накануне дня полетов предоставляется отдых для сна не менее 8 часов, при этом, если указанные лица участвовали в руководстве полетами предыдущей летной смены или находились на дежурстве, перерыв между окончанием руководства или дежурства и началом полетов должен составлять не менее 12 часов.

Лица группы руководства полетами, находящиеся на дежурстве, руководят полетами только в первой половине дежурства.

465. Перед ночными и смешанными полетами лицам группы руководства полетами предоставляется дополнительный отдых не менее 4 часов, а перед полетами во второй половине дня – не менее 2 часов.

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

Сноска. Пункт 466 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 6. Особенности организации управления полетами

Параграф 1. Особенности организации управления внеаэродромными полетами и перелетами

467. Старшие авиационные начальники аэродромов отвечают за постоянную готовность аэродромов и лиц группы руководства полетами к обеспечению перелетов, подтверждают органам управления воздушным движением готовность к приему ВС к указанному в заявке времени и докладывают об этом на вышестоящий командный пункт.

468. Управление внеаэродромными полетами и перелетами осуществляют пункты управления в установленных аэронавигационными паспортами для них зонах и районах.

469. Прием и выпуск ВС, выполняющих перелеты в период проведения полетов на аэродроме, осуществляет группы руководства полетами этого аэродрома. Для обеспечения безопасности посадки или вылета перелетающих ВС полеты на аэродроме допускается ограничивать или прекращать. При одновременном приеме или выпуске восьми и более ВС полеты в районе аэродрома прекращаются за 15 минут до подхода к аэродрому или до взлета первых ВС группы.

470. Подтверждение, выданное старшим авиационным начальником о готовности аэродрома посадки и запасного аэродрома к приему ВС должно гарантировать управление приемом ВС, готовность взлетно-посадочной полосы, работу средств связи и радиотехническое обеспечение полетов, инженерно-авиационное, аэродромно-техническое и метеорологическое обеспечение, размещение и питание прибывающих экипажей.

471. На аэродромах, в том числе и запасных, указанных в заявке на полеты, за 30 минут до расчетного времени прилета или пролета ВС включаются дежурные средства обеспечения полетов командная радиостанция, радиотехническая станция ближней навигации, дальний приводной радиомаяк и автоматический радиопеленгатор, а также другие средства по решению руководителя полетами на аэродроме или по запросу с борта ВС.

В СМУ, по указанию старшего авиационного начальника, выполняется радиолокационная и воздушная разведка погоды.

472. Принимать или выпускать воздушные судна допускается при метеорологических условиях не ниже метеоминимума, установленного для данного аэродрома и определенного экипажам ВС на перелет.

Параграф 2. Особенности управления полетами вертолетов

473. Для управления полетами вертолетов устанавливаются зоны:

1) визуального контроля – летное поле аэродрома и воздушное пространство в пределах фактической визуальной видимости руководителя полетами и помощника руководителя полетами до дальности не более 5 км от контрольной точки аэродрома;

2) посадки – воздушное пространство аэродрома, ограниченное сектором 15° относительно посадочного курса до дальности 30 км от начала взлетно-посадочной полосы;

3) ближняя – воздушное пространство в радиусе 35 км от контрольной точки аэродрома (исключая воздушное пространство зоны визуального контроля и зоны посадки);

4) дальняя – воздушное пространство удалением от 35 км до границы, установленной аэронавигационным паспортом аэродрома (в зависимости от высот полета, наличия радиотехнических средств и дальности их действия).

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

1) руководитель полетами на аэродроме;

2) руководитель полетами (зоны посадки). Назначается при необходимости решением командиром авиационной части;

3) помощник руководителя полетами;

4) дежурный штурман. Назначается при выполнении маршрутных полетов и при необходимости решением командиром авиационной части;

5) руководитель полетами в аэродромной зоне, площадке приземления (целевого назначения). Назначается при необходимости решением командира авиационной части.

При этом зоны ответственности распределяются следующим образом:

1) руководитель полетами на аэродроме осуществляет руководство экипажами вертолетов на рулении, висении, взлете и посадке, в ближней и дальней зоне. Руководитель полетами определяет высоты и способы захода на посадку, дает команды на занятие и освобождение пилотажных зон, зон ожиданий, выход на приводную радиостанцию, выход из круга и вход в круг полетов, формирует потоки вертолетов, заходящих на посадку. Кроме того, руководитель полетами на аэродроме оказывает помощь экипажам при возникновении особых ситуаций в полете, ведет контроль

полетов транзитных и перелетающих ВС, руководит работой группы руководства полетов, принимает меры по предотвращению опасного сближения вертолетов в воздухе;

2) руководитель полетами (зоны посадки) руководит экипажами на посадочном курсе в секторе плюс/минус 15 градусов с момента начала разворота вертолета на посадочный курс до пролета ближней приводной радиостанции и визуального его обнаружения руководителем полетами на аэродроме (помощником руководителя полетами). Кроме того, на руководителя полетами (зоны посадки) возлагается контроль движения вертолетов в ближней и дальней зонах в пределах видимости радиолокационных средств, занятия, выдерживания места и освобождения пилотажных зон, соблюдения параметров полета на маршрутах и схемах захода на посадку, выхода на приводную радиостанцию, входа в зону ожидания, выхода из круга и входа в круг полетов;

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

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

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

Сноска. Пункт 474 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования); с изменением, внесенным приказом Министра обороны

РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

475. Передача управления экипажами вертолетов между лицами группы руководства полетами осуществляется на рубежах, определенных аэронавигационным паспортом аэродрома.

476. При отсутствии на аэродроме радиолокационной системы посадки управление экипажами вертолетов в зоне посадки возлагается на руководителя полетами на аэродроме.

Параграф 3. Особенности управления полетами при проведении поисково-спасательных и специальных авиационных работ

477. Управление полетами при проведении поисково-спасательных и специальных авиационных работ осуществляется с пункта управления, в зоне ответственности которых проводятся данные мероприятия.

По указанию руководителя проводимых работ, в целях оперативного управления полетами привлекаемых ВС, допускается разворачивание вспомогательных пунктов управления. Вспомогательные пункты управления разворачиваются на командных пунктах авиационных частей или на командно-диспетчерском (стартово-командном пункте) аэродромов.

478. При большом удалении пунктов управления от района проводимых работ вне зоны радиолокационного контроля и отсутствии двусторонней радиосвязи с ВС дополнительно в этом районе оборудуется посадочная площадка с необходимыми средствами связи и радиотехнического обеспечения полетов. Связь пунктов управления с посадочной площадкой допускается осуществлять через ВС – ретрансляторы.

479. Органу управления воздушным движением в районе проводимых мероприятий допускается устанавливать временный режим использования воздушного пространства.

Глава 7. Действия экипажа воздушного судна и органов управления воздушным движением при возникновении особых случаев в полете

480. К особым случаям в полете относятся:

- 1) потеря экипажем пространственной ориентировки;
- 2) вынужденное покидание экипажем ВС;
- 3) вынужденная посадка ВС вне аэродрома;
- 4) попадание ВС в метеорологические условия, к полетам в которых экипаж не подготовлен;
- 5) потеря экипажем ВС ориентировки;
- 6) отказ систем и оборудования ВС;

7) потеря радиосвязи;

8) ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров.

481. При возникновении особых случаев в полете, а также в случаях, когда угроза безопасности полета миновала, КВС необходимо немедленно передать сообщение об этом по всем каналам связи и далее действовать по обстановке.

Параграф 1. Потеря пространственной ориентировки

482. КВС, потерявший представление о фактическом положении ВС в пространстве, принимает меры для восстановления пространственной ориентировки в последовательности, установленной РЛЭ.

483. После вывода ВС в горизонтальный полет прекратить выполнение задания, доложить органу УВД и следовать на аэродром посадки.

484. Если КВС не удалось восстановить пространственную ориентировку до достижения высоты, обеспечивающей безопасное покидание ВС, КВС подает команду экипажу ВС на его покидание, после чего сам покидает ВС. Минимальная высота покидания ВС определяется РЛЭ данного типа ВС.

Параграф 2. Вынужденное покидание воздушного судна

485. Вынужденное покидание ВС в особых случаях, определенных РЛЭ, является обязательным. Решение на покидание ВС принимает КВС или руководитель полетами.

Способы покидания ВС членами экипажа, а также их действия после покидания ВС, при приземлении и приводнении определяются РЛЭ.

486. При наличии времени перед покиданием воздушного судна КВС:

- 1) докладывает органу УВД, который им управляет, свое местонахождение;
- 2) разворачивает ВС в направлении малонаселенного района;
- 3) стирает ключевую информацию системы государственного опознавания;
- 4) выключает двигатели.

487. После покидания ВС при снижении на парашютах каждому члену экипажа ВС необходимо наблюдать (по возможности) за другими членами экипажа, просматривать местность, обращая особое внимание на расположение населенных пунктов, дорог, троп, рек, озер, ущелий, а также на наличие кораблей (судов), расположение островов, направление на берег при спуске на водную поверхность.

Перед приводнением привести в готовность плавательные средства.

488. Действия экипажа ВС после приземления (приводнения) с парашютом определяются РЛЭ.

Параграф 3. Вынужденная посадка воздушного судна вне аэродрома

489. Вынужденная посадка вне аэродрома производится в случаях, когда не возможно продолжать полет до ближайшего аэродрома или когда продолжение полета опасно для жизни экипажа, но по какой-либо причине покинуть ВС не возможно, а также когда на борту ВС находятся пассажиры без индивидуальных средств спасения (парашютов).

490. При выполнении вынужденной посадки вне аэродрома экипажу необходимо действовать согласно РЛЭ.

491. КВС (старшему группы) допускается производить вынужденную посадку на выбранную площадку при встрече с опасными явлениями погоды или при потере ориентировки, когда всеми способами ее восстановить не удастся, а остаток топлива ограничен.

О месте и времени посадки КВС (старший группы) сообщает пункту управления, осуществляющему непосредственное управление, или ближайшему центру управления воздушным движением.

Взлет с этой площадки допускается при фактических метеоусловиях, соответствующей минимуму КВС. О своих действиях КВС информирует при наличии связи орган УВД, (если полет осуществлялся в контролируемом воздушном пространстве).

492. Вынужденная посадка на воду должна производиться как можно ближе к берегу (с учетом рельефа берега и дна) или к кораблю (судну). При спокойном состоянии водной поверхности посадка выполняется против ветра, а при накате (зыби) и любой ветровой волне – вдоль гребня наката или волны независимо от направления ветра. Винты перед посадкой переводятся во флюгерное положение.

В лунную ночь, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, посадка производится по лунной дорожке.

493. После вынужденной посадки на воду экипажу ВС необходимо быстро покинуть ВС, использовать индивидуальные, групповые плавательные средства и средства жизнеобеспечения, определить направление на берег и следовать к нему, выбирая для выхода на сушу пологие участки берега, привести в готовность и использовать связные, приводные радиосредства и средства визуальной сигнализации.

494. Взлет с места вынужденной посадки вне аэродрома без разрешения пункта управления не допускается, кроме взлета вертолетов, произведших посадку из-за попадания в опасные явления погоды и по другим причинам, не связанным с отказами его систем и оборудования.

Параграф 4. Попадание в метеорологические условия, к которым экипаж воздушного судна не подготовлен

495. При попадании в метеорологические условия, к полетам, в которых экипаж не подготовлен, КВС докладывает о случившемся органу УВД, принимает все возможные

меры к выходу из них в зависимости от обстановки и принимает решение о продолжении или прекращении полетного задания.

496. Если при снижении на посадочной прямой не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение ВС в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, КВС необходимо:

- 1) прекратить снижение;
- 2) перевести ВС в набор высоты;
- 3) доложить руководителю полетами и в дальнейшем действовать по его указанию.

497. Органу УВД, учитывая воздушную обстановку, метеорологические условия и запас топлива на воздушном судне, необходимо вывести его в район с метеорологическими условиями, соответствующими уровню подготовки экипажа, или на запасной аэродром (посадочную площадку).

498. Если на аэродроме назначения высота нижней границы облаков и полетная видимость будут ниже минимума КВС или аэродрома и направить ВС на запасной аэродром невозможно из-за малого остатка топлива и (или) отсутствия запасных аэродромов, руководитель полетами принимает меры для обеспечения безопасного приема ВС:

1) дает команду на включение всех средств радиотехнического обеспечения полетов аэродрома и проконтролировать ее выполнение;

2) определяет и доводит до экипажа ВС и лиц группы руководства полетов способ захода ВС на посадку;

3) дает команду группе руководства полетов об усилении контроля за полетом ВС при заходе на посадку и снижении на посадочном курсе, особенно после пролета дальнего приводного радиомаяка;

4) определяет экипажу минимальную высоту снижения на посадочном курсе в зависимости от минимума КВС и его действия при не обнаружении взлетно-посадочной полосы после выхода на эту высоту, при этом руководителю полетами допускается разрешение экипажу ВС снижаться до высоты пролета ближнего приводного радиомаяка для выхода под облака после пролета дальнего приводного радиомаяка, а если высота нижней границы облаков, указанная в минимуме погоды данного ВС, ниже высоты пролета ближнего приводного радиомаяка – снижаться, после пролета ближнего приводного радиомаяка, до высоты установленной этим минимумом;

5) дает команду на включение светотехнического оборудования аэродрома и посадочных прожекторов, при этом днем прожекторы выставить навстречу заходящему на посадку воздушному судну в начале взлетно-посадочной полосы со снятыми рассеивателями под углом, близким к углу направления глиссады снижения на данном аэродроме;

6) приводит в готовность к действиям дежурные поисково-спасательные силы и средства, наземную поисково-спасательную команду, команду технической помощи;

7) высылает (при необходимости) помощника руководителя полетами с радиостанцией в район ближнего приводного радиомаяка для оказания помощи экипажу ВС в заходе на посадку;

8) устно докладывает свое решение на прием ВС старшему авиационному начальнику;

9) контролирует с помощью средств радиотехнического обеспечения полетов правильность выхода ВС на посадочный курс и снижение с этим курсом;

10) после визуального обнаружения ВС командами по радио оказывает помощь экипажу ВС в выходе на взлетно-посадочную полосу с посадочным курсом и выполнении посадки;

11) при невозможности обеспечения безопасной для жизни экипажа ВС посадки, не допуская полной выработки топлива на ВС, принимает решение на покидание экипажем ВС.

Параграф 5. Потеря экипажем воздушного судна ориентировки

499. При потере ориентировки КВС необходимо:

1) не допускать необдуманных, поспешных действий и полета с произвольными курсами;

2) доложить органу УВД о потере ориентировки, остатке топлива и условиях полета ;

3) включить сигнал "Бедствие";

4) передать по радио сигнал "Полюс";

5) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения ВС радиотехническими средствами и установить режим экономичного расхода топлива;

6) применить наиболее эффективный в данных условиях способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с пунктами управления или центрами УВД если полет осуществлялся под их управлением.

При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелоны), установленной для данного района полетов, не допускается.

При потере ориентировки вблизи Государственной границы, не допуская ее нарушения, КВС необходимо немедленно взять курс в глубь своей территории. Выполнять маневры для восстановления ориентировки в приграничной полосе не допускается.

500. При потере ориентировки в групповом полете командиру (ведущему) группы необходимо запросить ведомые экипажи о местонахождении группы. Получив от ведомых данные о местонахождении, командир (ведущий) группы уточняет свое место. Если и после этого ориентировка не восстановлена, ему необходимо передать

управление группой своему заместителю или одному из ведомых, знающих свое местонахождение.

Замена ведущего группы, потерявшего ориентировку, не снимает с ведущего группы ответственности за исход полета группы.

501. В случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты КВС (старшему группы) необходимо произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке. Если вынужденную посадку произвести невозможно или экипаж ВС не уверен в ее безопасности, покинуть ВС, предварительно доложив о своем решении органам УВД.

502. Органу УВД, получившему доклад от КВС о потере ориентировки или установив факт потери ориентировки по другим данным, после обнаружения ВС необходимо доложить на вышестоящий командный пункт, оказать помощь его экипажу в восстановлении ориентировки и выводе на маршрут полета или аэродром посадки. Для вывода ВС на аэродром посадки допускается использование воздушного судна – лидера с соответствующими летно-техническими характеристиками.

Параграф 6. Отказ систем и оборудования воздушного судна

503. При отказе систем и оборудования ВС или пожаре на его борту КВС необходимо:

- 1) доложить органу УВД о происшествии;
- 2) действовать согласно РЛЭ данного типа и принять все возможные меры по устранению неисправности, ликвидации пожара;
- 3) в зависимости от обстановки, принять решение о продолжении или прекращении выполнения полетного задания.

504. Органу УВД, получившему сообщение об отказе систем, оборудования ВС или пожаре, необходимо:

- 1) определить местонахождение ВС;
- 2) контролируя его полет, оказать экипажу помощь в соответствии с обстановкой и характером отказа;
- 3) немедленно известить пункт управления аэродрома посадки для приведения в готовность аварийно-спасательных средств.

Параграф 7. Потеря радиосвязи

505. При потере радиосвязи с органом УВД экипажу ВС необходимо, используя все имеющиеся каналы, принять меры к восстановлению связи с органами УВД или установлению ее с другими ВС.

Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании всех каналов радиосвязи на неоднократные запросы по каждому из них экипаж ВС или орган УВД не отвечает.

506. Если восстановить радиосвязь не удалось, экипажу ВС необходимо включить сигнал "Бедствие", при наличии ответчика вторичной локации установить код 7600, периодически обозначать себя нажатием кнопки "Знак" ("Опознавание") и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания. Для приема команд использовать автоматический радиокompас и аппаратуру приборного наведения и продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях и режиме полета.

В этом случае экипажу необходимо:

1) при выходе на аэродром посадки занять эшелон для ВС с отказавшей радиосвязью, объявленный на предполетных указаниях;

2) при полете под облаками, если позволяет высота, в облака не входить;

3) при полете по приборам строго выдерживать установленные эшелон, режим и профиль полета;

4) выполнять полет с таким расчетом, чтобы прибыть на аэродром посадки в предусмотренное планом полета время или в расчетное время о котором экипаж ВС докладывал органу УВД, но по возможности не позднее чем через 30 минут после расчетного времени;

5) выход с маршрута (воздушной трассы) на аэродром посадки производить по установленной для данного аэродрома схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения КВС допускается принятие решения о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4250м (FL140), 4550м (FL150) или 7300м (FL240), 7600м (FL250) в зависимости от направления полета.

6) полет в районе аэродрома и заход на посадку выполнять с точным соблюдением плана полета (перелета) и аэронавигационным паспортом аэродрома (для перелетающих экипажей – требований документов аэронавигационной информации), усилив осмотрительность;

7) ночью при заходе на посадку на четвертом развороте или после пролета дальнего приводного радиомаяка обозначить себя и запросить посадку миганием аэронавигационных огней, фарой или пуском ракеты белого огня.

Посадку на неосвещенную прожекторами взлетно-посадочную полосу выполнять в случае получения от руководителя полетами разрешения в виде включения огней разрешения посадки.

507. О потере радиосвязи с ВС руководитель полетами докладывает командиру авиационной части (старшему летной смены) и в центр управления воздушным

движением, указывая при этом тип ВС, позывной экипажа ВС, эшелон полета, остаток топлива и предполагаемый район местонахождения, время взлета и потери радиосвязи.

508. Для восстановления радиосвязи с экипажем ВС и обеспечения безопасности полета руководителю полетами на аэродроме необходимо:

1) включить все средства связи и радиотехнического обеспечения полетов для обнаружения ВС и контроля за его полетом, доложить на командный пункт органа управления государственной авиации, имеющиеся данные о местонахождении ВС, следующего без радиосвязи и на основе полученной информации обеспечить безопасность полетов других ВС;

2) использовать все каналы связи (в том числе аппаратуру приборного наведения, канал приводной радиостанции – автоматического радиокомпаса, каналы связи других пунктов управления, а также радиосвязь через ВС, находящиеся в воздухе);

3) продолжать передавать по радио команды экипажу ВС и убедившись в их выполнении – руководить полетом ВС;

4) освободить экипажу ВС заданный эшелон и ближайшие (нижний и верхний) эшелоны для обратного полета, за 15 минут до расчетного времени прибытия ВС, следующего без радиосвязи, освободить круг полетов;

5) внимательно следить за воздушной обстановкой (особенно ночью и в сложных метеорологических условиях), информировать другие экипажи ВС или подавать им команды по радио для обеспечения безопасности полета ВС, следующего без радиосвязи;

6) в случае необходимости выслать ВС – лидер для вывода ВС, следующего без радиосвязи, на свой или запасной аэродром;

7) ночью при подходе ВС, следующего без радиосвязи, к четвертому развороту или к дальнему приводному радиомаяку включить посадочные прожекторы.

509. Командный пункт органа управления государственной авиации, орган управления воздушным движением получив доклад о потере радиосвязи с ВС, дает команду руководителю полетами (пункту управления) запасных аэродромов (аэродрома посадки при перелетах) на включение всех средств связи и радиотехнического обеспечения полетов для непрерывного радиолокационного наблюдения за ВС, следующим без радиосвязи, а также на освобождение экипажу ВС заданного эшелона и ближайшего нижнего эшелона (но не ниже нижнего эшелона) для обратного полета на аэродром.

Параграф 8. Ранение или внезапное ухудшение здоровья членов экипажа или пассажиров

510. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья или ранения члена экипажа или пассажира (пассажиров), КВС обеспечивает оказание ему (им) возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принимает решение о продолжении или прекращении полета.

511. При внезапном ухудшении состояния здоровья (или ранении) командира воздушного судна, когда он не в состоянии продолжать полет, выполнение задания прекращается и временно, до посадки на аэродроме его функции выполняет проверяющий, имеющий специальность летчика или второй летчик (при отсутствии проверяющего). Если второй пилот не предусмотрен РЛЭ – выполнение полетного задания прекращается.

512. Орган УВД получив доклад о прекращении полета в связи с внезапным ухудшением состояния здоровья (ранением) члена экипажа или пассажира, обеспечивает выход ВС на ближайший аэродром и его внеочередную посадку.

Параграф 9. Действия экипажа воздушного судна терпящего или потерпевшего бедствие

513. Когда ВС, находящемуся в полете, грозит опасность или оно терпит (потерпело) бедствие, КВС обеспечивает принятие мер по сохранению жизни и здоровья людей.

514. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полетов, экипаж ВС подает сигналы бедствия. Порядок передачи сигналов бедствия изложен в Инструкции по авиационной поисково-спасательной службе государственной авиации Республики Казахстан утверждаемой уполномоченным органом в сфере государственной авиации в соответствии с подпунктом 24) статьи 15 Закона.

515. При принятии решения о производстве вынужденной посадки вне аэродрома, КВС предупреждает об этом всех членов экипажа и пассажиров, дает указания о последовательности их дальнейших действий. При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном, состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, также включаются в режим постоянной работы.

516. Экипаж ВС, совершившего вынужденную посадку вне аэродрома, действует в следующей последовательности:

- 1) немедленно эвакуирует из ВС пассажиров на безопасное расстояние;
- 2) организует оказание медицинской помощи пострадавшим;
- 3) определяет или уточняет свое местонахождение;
- 4) принимает меры по установлению связи с ближайшим аэродромом, наземной или бортовой радиостанцией;

5) сообщает на ближайший пункт управления или местным исполнительным органам о времени, месте вынужденной посадки, состоянии пассажиров и экипажа, ВС и необходимой помощи;

6) в случае возникновения пожара по возможности ликвидирует его с помощью бортовых и подручных средств пожаротушения.

517. КВС оставляет ВС последним, если иная процедура не определена РЛЭ.

518. Всеми работами на месте вынужденной посадки ВС руководит КВС.

519. Решение оставаться на месте или уходить из района вынужденной посадки принимает КВС.

520. В случае вынужденной посадки на воду следует покидать ВС после его остановки и по команде КВС. При этом необходимо:

- 1) членам экипажа и пассажирам надеть спасательные жилеты и при выходе из ВС включить систему газонаполнения;
- 2) спустить на воду групповые спасательные плавсредства;
- 3) переправить всех людей из ВС на плоты, раненые и дети переправляются в первую очередь;
- 4) загрузить на плавсредства имеющиеся запасы продуктов, воды и снаряжения;
- 5) отплыть от ВС на безопасное расстояние, пока оно не начало погружаться в воду.

Раздел 4. Обеспечение полетов

Глава 8. Обеспечение полетов воздушных судов государственной авиации

Параграф 1. Виды обеспечения полетов

521. К обеспечению полетов относится деятельность руководящего и личного состава авиационной части, участвующего в подготовке и проведении полетов, направленная на создание необходимых условий для выполнения задач летной смены с привлечением необходимых сил и средств.

Обеспечение полетов нескольких авиационных частей, базирующихся на одном аэродроме организуется старшим авиационным начальником данного аэродрома через своих заместителей и начальников служб.

Обеспечение полетов на аэродромах совместного базирования гражданской и государственной авиации организуется и проводится в соответствии с Правилами использования аэродромов совместного базирования гражданской и государственной авиации Республики Казахстан.

522. Обеспечение полетов включает:

- 1) обеспечение полетов аэронавигационной информацией;
- 2) штурманское обеспечение;
- 3) инженерно-авиационное обеспечение;
- 4) аэродромно-техническое обеспечение;
- 5) связь и радиотехническое обеспечение;
- 6) метеорологическое обеспечение;
- 7) орнитологическое обеспечение;
- 8) медицинское обеспечение;
- 9) поисково-спасательное обеспечение;
- 10) объективный контроль полетов.

Параграф 2. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией

523. В авиационной части обеспечение полетов аэронавигационной информацией организуется начальником штаба и осуществляется старшим штурманом и начальником связи авиационной части в соответствии с приказом руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами) по организации аэронавигационной информации, в целях своевременного доведения до экипажей сведений о состоянии, характеристиках и радиотехническом оборудовании аэродромов, о процедуре выполнения полетов в районах аэродромов, данных о работе средств связи и воздушной навигации на маршрутах ОВД и вне их.

524. При выполнении полетов с использованием электронной базы данных экипажу ВС на борту необходимо наличие документов аэронавигационной информации (Сборника аэронавигационной информации аэродромов государственной авиации Республики Казахстан), опубликованных типографским способом (выписки из них), электронного полетного планшета и извещений NOTAM.

525. Обеспечение аэронавигационной информацией при подготовке и выполнении полетов предусматривает предоставление аэронавигационной информации в отношении средств и служб, действующих на территории Республики Казахстан:

- 1) процедур входа (выхода) в воздушное пространство и транзита;
- 2) данные аэродромов (вертодромов);
- 3) данные навигационных средств;
- 4) данные по связи и виды обслуживания воздушного движения, а также связанные с ними процедуры.

Порядок обеспечения аэронавигационной информацией определяется Правилами обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов воздушных судов, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15427).

Предоставляемые материалы, публикуются в виде объединенного пакета аэронавигационной информации:

- 1) сборник аэронавигационной информации Республики Казахстан;
- 2) извещения NOTAM, SNOWTAM;
- 3) бюллетени предполетной информации;
- 4) циркуляры аэронавигационной информации.

Параграф 3. Штурманское обеспечение полетов

526. Штурманское обеспечение полетов организуется старшим штурманом авиационной части в соответствии с решением командира авиационной части на

проведение полетов и проводится в целях достижения наибольшей точности воздушной навигации, высокой эффективности боевого применения ВС и безопасности полетов в штурманском отношении.

527. Объем и содержание штурманского обеспечения определяется характером выполняемых задач, навигационной обстановкой, тактико-техническими данными ВС, уровнем штурманской подготовки руководящего и летного состава, расчетов пункта управления, а также располагаемым лимитом времени.

528. Исключен приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

529. Исключен приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Инженерно-авиационное обеспечение полетов

530. Инженерно-авиационное обеспечение полетов организуется заместителем командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению и проводится в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов в целях поддержания состояния авиационной техники, средств их эксплуатации и ремонта в постоянной готовности к полетам, достижения безотказной работы ВС в полете и высокой эффективности их применения.

531. Инженерно-авиационное обеспечение полетов осуществляет отдел инженерно-авиационного обеспечения, используя свои средства эксплуатации, ремонта и технического обслуживания авиационной техники, а также средства наземного обеспечения полетов, выделяемые подразделениями тылового и технического обеспечения.

532. Задачами инженерно-авиационного обеспечения полетов являются:

1) разработка и проведение мероприятий по содержанию ВС, средств их эксплуатации и ремонта в исправности и постоянной готовности к полетам;

2) техническая эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт ВС;

3) организация качественной эксплуатации ВС;

4) поддержание заданной надежности ВС и проведение мероприятий по обеспечению безопасности полетов;

5) организация и проведение всех видов подготовок ВС к применению в заданные сроки;

6) организация и проведение ремонта ВС, получивших эксплуатационные повреждения;

7) обучение инженерно-технического и летного состава эксплуатации и ремонту ВС

;

- 8) планирование и выполнение инженерных расчетов по применению ВС, обоснование потребных сил и средств для их эксплуатации и ремонта;
- 9) учет наличия и состояния ВС;
- 10) проведение анализа результатов применения ВС и разработка мероприятий по повышению эффективности их применения;
- 11) планирование и проведение мероприятий по поддержанию твердой технологической дисциплины среди инженерно-технического состава.

533. Виды работ на воздушном судне, их объем и периодичность выполнения определяются Руководствами по технической эксплуатации, Регламентами технического обслуживания, разрабатываемыми заводами изготовителями ВС и указаниями главного инженера авиации.

534. В соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов заместитель командира авиационной части по инженерно-авиационному обеспечению выполняет расчет необходимых сил и средств для подготовки ВС к полетам и проводит инструктаж руководящего инженерно-технического состава, участвующего в подготовке и обеспечении полетов, на котором доводит до них задачи и определяет следующие положения:

- 1) особенности подготовки ВС к полетам;
- 2) руководителей, исполнителей и наряд инженерно-технического состава на полеты;
- 3) наряд специалистов на технические посты, в команду технической помощи;
- 4) организацию и способы использования по назначению средств наземного обеспечения полетов.

На инструктаж привлекается дежурный по аэродромно-техническому обеспечению, в обязанности которого входит непосредственное руководство (в соответствии с указаниями руководителя полетами и старшего инженера полетов) силами и средствами, выделяемыми для обеспечения полетов.

535. Для руководства работой инженерно-технического состава в летную смену назначается старший инженер полетов.

Параграф 5. Аэродромно-техническое обеспечение полетов

536. Аэродромно-техническое обеспечение полетов организуется заместителем командира авиационной части по материально-техническому обеспечению (далее – МТО) в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов и включает в себя:

- 1) поддержание в постоянной эксплуатационной готовности и своевременную подготовку к полетам летного поля аэродромов (посадочных площадок), оборудования, аэродромных сооружений и наземной техники обеспечения полетов;

2) своевременную доставку в распоряжение старшего инженера полетов средств аэродромно-технического обеспечения, боеприпасов, кондиционных горюче-смазочных материалов, специальных жидкостей, газов и других материальных средств;

3) организацию питания и бытового обслуживания на аэродроме личного состава, привлекаемого к полетам, оборудование и содержание мест приема пищи;

4) оборудование и содержание помещений для хранения высотного снаряжения и переодевания экипажей, душевых установок, помещений для работы, отдыха и обогрева личного состава;

5) оцепление аэродрома;

6) организация противопожарной охраны;

7) оказание технической помощи ВС, потерпевшим аварию или совершившим вынужденную посадку вне аэродрома.

8) организацию движения личного состава и средств аэродромно-технического обеспечения на аэродроме в соответствии с устанавливаемой командиром авиационной части схемой движения и контроль за ее соблюдением.

Средства аэродромно-технического обеспечения полетов необходимые для обслуживания ВС выделяются в необходимом количестве и в сроки, исключаящие их простой и холостой выезд.

537. В соответствии с решением командира авиационной части на организацию и проведение полетов заместитель командира авиационной части по МТО накануне летной смены отдает указания начальникам служб и командирам подразделений тылового и технического обеспечений.

538. Для руководства силами и средствами аэродромно-технического обеспечения назначается дежурный по аэродромно-техническому обеспечению полетов.

539. Движение личного состава и техники по аэродрому допускается только по установленным маршрутам, определенным схемой движения личного состава и техники по аэродрому, разрабатываемой заместителем командира авиационной части по МТО и утверждаемой командиром авиационной части (старшим начальником аэродрома).

Все лица, прибывающие на аэродром во время полетов и не знающие маршрутов и процедур движения на данном аэродроме, сопровождаются силами суточного наряда части или лицами, назначенными начальником штаба части. Их допуск на летное поле аэродрома осуществляется с разрешения руководителя полетами на аэродроме.

Параграф 6. Связь и радиотехническое обеспечение полетов

540. Связь и радиотехническое обеспечение полетов организуется в целях обеспечения руководства полетами, воздушной навигации, боевого применения, взлетов и посадок ВС, радиолокационного контроля за воздушной обстановкой.

541. Связь и радиотехническое обеспечение полетов на основании решения командира авиационной части на проведение полетов организует начальник связи и радиотехнического обеспечения полетов авиационной части, который отрабатывает распоряжения командиру (начальнику) подразделения связи и радиотехнического обеспечения полетов авиационной части.

542. При постоянном базировании на одном аэродроме двух и более авиационных частей (подразделений) приказом командира авиационной части – старшего авиационного начальника аэродрома назначается старший по радиотехническому обеспечению полетов и связи от той части (подразделения), командиром которой является старший авиационный начальник аэродрома.

543. В соответствии с полученными распоряжениями командир (начальник) подразделения связи и радиотехнического обеспечения полетов организует обеспечение полетов, при этом определяет основные и резервные средства связи и радиотехнического обеспечения полетов, состав и расстановку личного состава дежурных смен, время проведения подготовки средств к обеспечению полетов, определяет старшего дежурного по связи и радиотехнического обеспечения полетов на летную смену.

544. Непосредственное руководство силами и средствами подразделения связи и радиотехнического обеспечения, выделенными для обеспечения полетов, осуществляет старший дежурный по связи и радиотехнического обеспечения полетов.

545. Подготовка средств связи и радиотехнического обеспечения полетов должна заканчиваться за 30 минут, а средств, обеспечивающих проведение радиолокационной разведки погоды, не менее чем за 1 час 30 минут до начала воздушной разведки погоды

546. В целях проверки готовности к работе и оценке параметров средств связи и радиотехнического обеспечения полетов производится их летная проверка (облет средств связи и радиотехнического обеспечения полетов).

Своевременность облета средств связи и радиотехнического обеспечения полетов возлагается на командиров авиационных частей (старших авиационных начальников аэродромов), качество подготовки средств связи и радиотехнического обеспечения к облету – на командиров (начальников) подразделений связи и радиотехнического обеспечения.

Использование непроверенных облетом средств связи и радиотехнического обеспечения полетов для обеспечения полетов не допускается.

Параграф 7. Метеорологическое обеспечение полетов

547. Метеорологическое обеспечение полетов организуется с целью наиболее полного использования метеорологических условий для эффективного применения авиации и обеспечения безопасности полетов начальниками соответствующих штабов

и осуществляется на всех этапах подготовки и проведения полетов метеорологическими подразделениями.

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

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

Сноска. Правила дополнены пунктом 547-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

548. При базировании на одном аэродроме двух и более авиационных частей, метеорологические подразделения этих частей объединяются, о чем издается приказ старшего авиационного начальника аэродрома. Начальником объединенного метеоподразделения назначается начальник метеослужбы той части, командир которой является старшим авиационным начальником. Объединенное метеоподразделение выполняет все виды работ, необходимые для обеспечения всех базирующихся на данном аэродроме авиационных частей.

В период полетов, а также в тех случаях, когда аэродром выделен в качестве запасного, метеорологические наблюдения в простых метеорологических условиях производятся ежечасно, в сложных метеорологических условиях, при резко меняющейся метеорологической обстановке и при установленном минимуме погоды через 30 минут.

При полетах в условиях минимума погоды руководителю полетами также докладываются результаты инструментальных измерений высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости во всех точках измерения аэродрома, через 30 минут, а также уточненный прогноз высоты нижней границы облаков и видимости на ближайший час.

Сноска. Пункт 548 с изменением, внесенным приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Орнитологическое обеспечение полетов

549. Орнитологическое обеспечение полетов направлено на предотвращение столкновений ВС с птицами и предусматривает своевременное предупреждение

экипажей о возникновении орнитологической опасности на аэродромах (в районе аэродрома), на маршрутах и в районе полетов, а также проведение комплекса мероприятий по активному отпугиванию птиц (птичьих стай) и недопущению их скопления в секторах взлета и захода на посадку.

550. Орнитологическое обеспечение осуществляется личным составом подразделений аэродромно-технического обеспечения, метеорологической службы, связи и радиотехнического обеспечения.

Способ организации орнитологического обеспечения полетов на аэродроме и обязанности должностных лиц по его осуществлению определяются приказом старшего авиационного начальника аэродрома.

551. Для организации мероприятий по предупреждению столкновения ВС с птицами на аэродроме создается внештатная орнитологическая комиссия под председательством заместителя командира части (по боевой подготовке) – начальника отдела боевой подготовки (заместителя начальника авиационного управления, отдела АС КНБ).

При отсутствии в штате заместителя командира части (по боевой подготовке) – начальника отдела боевой подготовки (заместителя начальника авиационного управления, отдела АС КНБ), председатель орнитологической комиссии назначается решением командира части.

Сноска. Пункт 551 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Медицинское обеспечение

552. Медицинское обеспечение полетов представляет систему мероприятий, направленных на сохранение здоровья, повышение работоспособности летных экипажей, группы руководства полетами (пунктов управления), а также лиц, связанных с выполнением и обеспечением полетов.

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

Сноска. Пункт 553 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Сноска. Пункт 554 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 10. Поисково-спасательное обеспечение полетов

555. Поисково-спасательное обеспечение полетов – комплекс мероприятий, проводимых органами управления государственной авиации (управлением командующего Военно-воздушными силами), авиационными частями (подразделениями) по подготовке летного состава ВС к безопасному покиданию ВС при возникновении аварийной ситуации, выживанию при автономном существовании, организации и выполнению работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия.

556. Поисково-спасательное обеспечение полетов организуется начальником поисково-спасательной и парашютно-десантной службы авиационной части в соответствии с решением командира авиационной части на проведение полетов.

557. Полеты ВС при отсутствии поисково-спасательного обеспечения полетов не разрешаются.

558. Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах приведены в приложении 18 к настоящим Правилам.

Параграф 11. Объективный контроль полетов

559. Объективный контроль подразделяется на:

1) оперативный контроль, предназначенный для проверки функционирования и работоспособности ВС, а также соблюдения условий безопасности полетов экипажем для принятия решения о допуске ВС и экипажа к следующему полету, который проводится перед полетом, в полете и после каждого полета (выключения двигателя) по материалам бортовых средств объективного контроля;

2) специальный контроль – углубленный контроль технического состояния ВС и выполнения экипажами полетных заданий по данным бортовых средств объективного контроля, проверку правильности ведения радиопереговоров членами экипажа, лицами группы руководства полетами, органов управления воздушного движения по записям бортовых и наземных магнитофонов.

Специальный контроль проводится по данным средств объективного контроля, как между полетами, так и после завершения летной смены в сроки и в объеме, определяемыми командиром авиационной части;

3) полный контроль проводится с целью определения причин авиационных происшествий и авиационных инцидентов.

Способ его проведения и объем определяет председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия (серьезного авиационного происшествия), а при расследовании авиационного инцидента – командир авиационной части.

560. Объективный контроль полетов организуется и осуществляется в соответствии с решением командира авиационной части на полеты.

561. Объективный контроль осуществляется личным составом авиационных частей, пунктов управления, подразделений (частей) связи и радиотехнического обеспечения и полигонов в соответствии с функциональными обязанностями с использованием бортовых и наземных штатных и нештатных средств объективного контроля.

562. Включение бортовых средств объективного контроля общего назначения является обязательным и осуществляется расчетом инженерно-технического состава и экипажем ВС в соответствии с эксплуатационной документацией перед запуском двигателей, а выключение – после их выключения и остановки (окончания наземной проверки), если не установлен иной способ их включения и выключения.

563. Включение бортовых средств объективного контроля специального назначения производится в соответствии с полетным заданием экипажем ВС или по указанию руководителя полетами.

564. Своевременное включение (выключение) аппаратуры объективного контроля, установленной на борту ВС, возлагается на КВС, а установленной на пункте управления, радиолокационной системе посадки, радиолокационной станции – на руководителя полетами, руководителя полетами (зоны посадки) и старших расчетов пунктов управления.

Своевременное включение (выключение) и контроль за работой средств объективного контроля, установленных на пунктах управления и отдельных средствах связи и радиотехнического обеспечения возлагается на старшего дежурного по связи и радиотехнического обеспечения, старших дежурных смен (старшего расчета радиолокационной станции).

Старшие расчетов командного пункта и старший дежурный по связи и радиотехническому обеспечению за 30 минут до взлета экипажа разведчика погоды докладывают руководителю полетами (дежурному по приему выпуска ВС) о готовности и включении средств объективного контроля.

565. Способ проведения оперативного объективного контроля на промежуточных аэродромах определяется должностным лицом, организующим перелет. Специальный объективный контроль на промежуточном аэродроме проводится в случаях отказов ВС, если для определения их причин требуются материалы объективного контроля, а также имевших место нарушений экипажем ВС режима полета и выхода за эксплуатационные ограничения, выявленных по результатам оперативного контроля. Полный объективный контроль проводится в случае авиационного происшествия или авиационного инцидента.

566. Полеты ВС, не обеспеченные исправными средствами объективного контроля средств управления, а также вылеты ВС с неисправными средствами объективного контроля не допускаются.

Сноска. Пункт 566 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 12. Группа обеспечения полетов

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

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

Подготовку указанных лиц проводят их непосредственные командиры (начальники)

Сноска. Пункт 567 - в редакции приказа Министра обороны РК от 02.07.2021 № 429 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

568. Для обеспечения приема и выпуска перелетающих ВС на аэродромах промежуточной посадки при отсутствии на них полетов старшим авиационным начальником аэродрома назначается группа обеспечения перелетов, в которую входят:

- 1) дежурный инженер;
- 2) команда приема, подготовки и выпуска ВС;
- 3) дежурный инженер-синоптик;
- 4) дежурный по аэродромно-техническому обеспечению;
- 5) дежурный по связи и радиотехническому обеспечению;
- 6) наблюдающий за воздушными судами, заходящими на посадку;
- 7) команда технической помощи;
- 8) технический пост;
- 9) пожарный пост;
- 10) медицинский пост аэродрома.

569. Кроме группы обеспечения полетов на летную смену назначаются:

- 1) наземная поисково-спасательная команда;
- 2) спасательная парашютно-десантная группа;
- 3) команда технической помощи;

- 4) посты технического осмотра ВС и их вооружения;
- 5) команда подборки тормозных парашютов;
- 6) команда оцепления;
- 7) пожарные посты (количество пожарных постов устанавливается решением старшего авиационного начальника аэродрома);

Раздел 5. Особенности организации полетов БВС

Сноска. Заголовок раздела 5 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 9. Подготовка полетов БВС

Сноска. Заголовок главы 9 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Классификация БВС

Сноска. Заголовок параграфа 1 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

570. По предназначению и типу выполняемых задач БВС подразделяются на:

- 1) боевые (ударные) – для нанесения ударов авиационными средствами поражения;
- 2) разведывательные – для ведения воздушной разведки средствами разведки, наблюдения в инфракрасном и телевизионном диапазонах и лазерного дальнометрирования;
- 3) многоцелевые – для решения нескольких задач одновременно или в зависимости от задания на полет.

Сноска. Пункт 570 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

571. По принципу управления БВС подразделяются на:

- 1) автономные – выполняющие полетное задание в соответствии с введенной программой в навигационный комплекс, без вмешательства оператора;
- 2) дистанционного управления – управляемые летчиком (пилотом)-оператором БВС с НСУ;
- 3) комбинированные – управляемые в полете автоматически, летчиком (пилотом)-оператором НСУ или сочетанием указанных способов.

Сноска. Пункт 571 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

572. По массогабаритным характеристикам БВС подразделяются на:

- 1) нано – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет менее 0.025 килограмма;
- 2) микро – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5 килограммов;
- 3) мини – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет менее 30 килограммов;
- 4) легкие – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет не более 250 килограммов;
- 5) средние – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет не более 2000 килограммов;
- 6) тяжелые – ВС, максимальная взлетная масса которого составляет более 2000 килограммов.

Сноска. Пункт 572 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

572-1. По месту базирования БВС подразделяются на:

- 1) аэродромного базирования – БВС в требования выполнения взлета и посадки которых входит наличие взлетно-посадочной полосы (аэродромного участка автомобильной дороги);
- 2) внеаэродромного базирования – БВС не требующие для выполнения взлета и посадки наличия взлетно-посадочной полосы (аэродромного участка автомобильной дороги), имеющие возможность выполнения взлета и посадок с пусковых (посадочных) устройств.

Сноска. Правила дополнены пунктом 572-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Экипаж (расчет) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 2 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

573. Для выполнения полетов БВС аэродромного базирования государственной авиации Республики Казахстан в соответствии с РЛЭ формируются экипажи. Командиром экипажа БВС назначается летчик (пилот)-оператор БВС, выполняющий функции по управлению БВС в воздухе.

Сноска. Пункт 573 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

573-1. Для выполнения полетов БВС внеаэродромного базирования государственной авиации Республики Казахстан в соответствии с РЛЭ формируются расчеты. Командиром расчета БВС назначается оператор БВС, выполняющий функции по манипуляции БВС в воздухе.

Сноска. Правила дополнены пунктом 573-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

574. Основанием для допуска к профессиональной деятельности летчика (пилота)-оператора БВС и оператора БВС являются:

1) документ (диплом, свидетельство, сертификат) об окончании специальных учебных заведений (авиационных учебных центров, специальных курсов);

2) заключение медицинской экспертизы о годности к профессиональной деятельности;

3) книжка специалиста БВС согласно приложению 19 к настоящим Правилам, в которой отражены сведения о наличии необходимых знаний и навыков, подтвержденных соответствующими приказами командира части (начальника управления или самостоятельного отдела) на осуществление профессиональной деятельности;

4) приказ командира авиационной части (начальника управления или самостоятельного отдела) о допуске к полетам БВС соответствующего типа.

Сноска. Пункт 574 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

575. При выполнении полета экипаж (расчет) БВС:

1) не допускает отклонений при выполнении полетного задания и требований РЛЭ;

2) точно выполняет указания пункта управления государственной авиации и центра управления воздушным движением, в зоне которого осуществляется полет БВС;

3) ведет наблюдение за воздушной, орнитологической обстановкой, метеорологическими условиями визуально и с использованием бортовых и наземных средств (при их наличии). При обнаружении опасных явлений погоды или опасного сближения с другими воздушными судами принимает все возможные меры для обеспечения безопасного продолжения полета;

4) в случае явной угрозы безопасности полета, принимает решение о продолжении выполнения задания с отступлением от плана полета, указаний органа УВД и полетного задания.

Сноска. Пункт 575 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

576. Если БВС терпит или потерпело бедствие, экипаж (расчет) БВС принимает все возможные меры к сохранению жизни и здоровья людей, имущества, находящихся на земле, а также, по возможности, к сохранению БВС.

Сноска. Пункт 576 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

577. Командир экипажа (расчета) БВС контролирует своевременную и полную подготовку своего экипажа (расчета) к полетам, руководит деятельностью экипажа (расчета), соблюдает требования настоящих Правил и требования эксплуатации БВС, а также принимает меры для обеспечения безопасности полета.

Сноска. Пункт 577 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

578. Командир экипажа БВС:

- 1) готовится к полету;
- 2) проходит контроль готовности к полетам;
- 3) руководит подготовкой членов экипажа и оценивает их готовность к выполнению полетного задания;
- 4) разрабатывает конкретные меры безопасности на полет;
- 5) в устной форме доводит меры безопасности и требует от экипажа их соблюдение при полете БВС;
- 6) готовит экипаж БВС к действиям в особых случаях в полете;
- 7) соблюдает предполетный режим и добивается его выполнения членами экипажа БВС;
- 8) осматривает, проверяет и руководит подготовкой БАС к полетам в объеме, установленном РЛЭ;
- 9) принимает решение на вылет БВС;
- 10) руководит работой экипажа БВС;
- 11) выполняет команды пункта управления государственной авиации и центра управления воздушным движением, в зоне ответственности которого находится;
- 12) выполняет полет в соответствии с полетным заданием;
- 13) контролирует местоположение БВС в полете;
- 14) контролирует фактический остаток топлива (заряд аккумуляторной батареи) и время полета;
- 15) анализирует метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и в полете;

16) принимает решение на продолжение (прекращение) полета при усложнении обстановки в воздухе;

17) ведет осмотренность и не допускает опасного сближения с другими воздушными судами и наземными препятствиями;

18) докладывает пункту управления и центру управления воздушным движением, в зоне ответственности которого находится, о влияющих на безопасность полетов отказах авиационной техники, произошедших в воздухе, об изменении или прекращении выполнения полетного задания, а также о принятии решения на вынужденную посадку;

19) проводит разбор полетов с экипажем БВС.

Сноска. Пункт 578 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

578-1. Командир расчета БВС:

1) готовится к полету;

2) руководит подготовкой расчета БВС и оценивает их готовность к выполнению полетного задания;

3) разрабатывает конкретные меры безопасности на полет;

4) в устной форме доводит меры безопасности и требует от расчета их соблюдение при полете БВС;

5) готовит расчет БВС к действиям в особых случаях в полете;

6) соблюдает режим труда и отдыха и добивается его соблюдения расчетом БВС;

7) осматривает, проверяет и руководит подготовкой БАС к полетам в объеме, установленном РЛЭ;

8) принимает решение на вылет БВС;

9) руководит работой расчета БВС;

10) выполняет полет в соответствии с полетным заданием;

11) контролирует местоположение БВС в полете;

12) контролирует фактический остаток топлива (заряд аккумуляторной батареи) и время полета;

13) анализирует метеорологическую, орнитологическую и воздушную обстановку перед полетом и в полете;

14) принимает решение на продолжение (прекращение) полета при усложнении обстановки в воздухе;

15) ведет осмотренность и не допускает опасного сближения с другими воздушными судами и наземными препятствиями;

16) докладывает пункту управления и центру управления воздушным движением, в зоне ответственности которого находится, о влияющих на безопасность полетов отказах авиационной техники, произошедших в воздухе, об изменении или

прекращении выполнения полетного задания, а также о принятии решения на вынужденную посадку;

17) проводит разбор полетов с расчетом БВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 578-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

579. Другие члены экипажа (расчета) БВС исполняют обязанности в соответствии с требованиями РЛЭ и указаниями командира экипажа (расчета) БВС.

Сноска. Пункт 579 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Допуск экипажа (расчета) БВС к полетам

Сноска. Заголовок параграфа 3 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

580. Летчики (пилоты)-операторы БВС допускаются к полетам:

- 1) на впервые осваиваемом типе (модификации) БВС;
- 2) к тренировочным (самостоятельным) полетам днем и ночью по видам подготовки ;
- 3) в качестве инструктора по видам летной подготовки.

Перечень допусков к полетам по видам подготовки летчика (пилота)-оператора БВС определяется Курсами.

Сведения о допусках заносятся в книжку специалиста БВС, скрепляются гербовой печатью части.

Сноска. Пункт 580 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

580-1. Операторы БВС допускаются к полетам:

- 1) на впервые осваиваемом типе (модификации) БВС;
- 2) самостоятельным полетам днем и ночью;
- 3) в качестве инструктора.

Перечень допусков к полетам по видам подготовки оператора БВС определяется Программой подготовки операторов БВС (далее – Программа), утверждаемой органом управления государственной авиации, которая включает:

1) организационно-методические указания (общие положения, перечень допусков операторов БВС по видам подготовки, максимальные перерывы в полетах по видам подготовки и способы восстановления после перерывов, упражнения по видам подготовки, по которым проводятся проверки);

2) теоретическую подготовку (изучение тактико-технических характеристик БВС и эксплуатационные ограничения, алгоритм действий в особых случаях в полете, применение бортовых систем навигации, наблюдения, целеуказания, функциональные обязанности должностных лиц, занимающихся вопросами организации и применения БВС, основы обеспечения безопасности при организации и проведении полетов БВС);

3) практическую подготовку (количество полетных заданий и время на полет, наименования, номера и содержание упражнений).

Сведения о допусках заносятся в книжку специалиста БВС, скрепляются гербовой печатью части (управления или самостоятельного отдела).

Сноска. Правила дополнены пунктом 580-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

581. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

582. Допуск летчиков (пилотов)-операторов БВС и операторов БВС к полетам на впервые осваиваемом типе (модификации) БВС осуществляется после теоретического переучивания (прохождения специальных программ), по итогам результатов проверки знаний теоретических дисциплин и проведения практических занятий на тренажерах (макетах, НСУ).

Сноска. Пункт 582 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

583. Допуск летчиков (пилотов)-операторов БВС к тренировочным полетам днем и ночью по видам подготовки производятся после проверки их по упражнениям Курсов.

Допуск операторов БВС к тренировочным полетам днем и ночью производятся после проверки их по упражнениям Программ.

Сноска. Пункт 583 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

584. К тренировочным полетам после личной проверки в полете допускают:

1) летчиков (пилотов)-операторов БВС подразделения БАС (до командира звена, отдела, отделения, группы включительно) – заместитель командира подразделения и выше, а остального личного состава подразделения БАС, личного состава управления части – соответствующие начальники служб части и их непосредственные начальники, имеющие соответствующую специальность;

2) командиров частей, личный состав оперативно-стратегических и оперативно-территориальных органов военного управления, органов управления государственной авиации и органа по надзору за безопасностью полетов

государственной авиации – летчики (пилоты)-операторы БВС имеющие соответствующий уровень подготовки не ниже допустимого (проверяемого), независимо от занимаемой должности.

Сноска. Пункт 584 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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

Допуск операторов БВС к полетам в качестве инструктора на данном типе (модификации) БВС производится по результатам проверки по соответствующим упражнениям Программ.

Допуск летчиков (пилотов)-операторов БВС и операторов БВС к демонстрационным полетам производится после его подготовки по соответствующей Программе, непосредственно перед показом, приказом руководителя органа управления государственной авиации Республики Казахстан (командующего Военно-воздушными силами Сил воздушной обороны Вооруженных Сил Республики Казахстан).

Сноска. Пункт 585 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Проверка летной подготовки (практических навыков) и теоретических знаний экипажей (расчетов) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 4 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

586. Члены экипажа (расчета) БВС независимо от занимаемой должности и классной квалификации ежегодно проверяются по видам летной подготовки (в практических навыках), а также в знании теоретических дисциплин и документов, указанных в пункте 593 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 586 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

587. Результаты проверок записываются в книжку специалиста БВС.

Сноска. Пункт 587 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

588. Упражнения по видам подготовки экипажа БВС, по которым проводятся проверки, в том числе и проверки летчиков (пилотов)-операторов БВС, допущенных к инструкторским полетам и сроки этих проверок в зависимости от их классной квалификации определяются Курсами.

Проверки расчета БВС, в том числе и проверки операторов БВС, допущенных к инструкторским полетам и сроки этих проверок определяются Программой.

Сноска. Пункт 588 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

589. Летчикам (пилотам)-операторам БВС, допущенным к полетам на нескольких типах БВС, количество и вид проверок на каждом типе БВС определяет командир части (начальник управления или самостоятельного отдела), руководящим должностным лицам от командира части и выше – их непосредственные начальники.

Сноска. Пункт 589 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

590. Проверка летчиков (пилотов)-операторов БВС и операторов БВС по видам подготовки (в практических навыках) проводится их командирами (начальниками), имеющими соответствующую специальность и допуск. В случаях, когда фактический уровень подготовки командиров (начальников) не соответствует требованиям пункта 592 настоящих Правил, проверку осуществляют должностные лица, назначенные ими.

Сноска. Пункт 590 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

591. При отсутствии подготовленных инструкторов для проверок и обучения экипажей (расчетов) привлекаются инструкторы других органов управления государственной авиации Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 591 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

592. Проверка летной подготовки (практических навыков) осуществляется лицами:

- 1) имеющими допуск к полетам на БВС того типа, что и проверяемый;
- 2) имеющими допуск к инструкторским полетам по соответствующему виду летной подготовки (упражнению Программы);
- 3) не имеющими перерывов в полетах, установленных Курсами (Программами).

Сноска. Пункт 592 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

593. Экипажи (расчеты) БВС проверяются на знание:

- 1) функциональных обязанностей;
- 2) РЛЭ;
- 3) тактико-технических данных БАС;
- 4) действий при возникновении особых случаев в полете;
- 5) мер безопасности при проведении полетов БВС.

Летчики (пилоты)-операторы БВС проверяются также на знание:

1) документов, регламентирующих использование воздушного пространства и деятельность государственной авиации;

2) аэронавигационного паспорта аэродрома (при базировании БАС на аэродроме) и аэронавигационного паспорта авиационного полигона (при его наличии);

3) условий проведения полетов в приграничной полосе согласно пунктам 237, 239 – 243 настоящих Правил.

Операторы БВС проверяются также на знание:

1) документов, регламентирующих использование воздушного пространства и деятельность государственной авиации;

2) условий проведения полетов в приграничной полосе согласно пунктам 237, 239 – 243 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 593 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

594. Проверка знаний экипажей (расчетов) БВС проводится комиссией, назначенной командиром части (руководителем органа управления государственной авиации Республики Казахстан, органом по надзору за безопасностью полетов государственной авиации, оперативно-стратегическим или оперативно-территориальным органом военного управления). Кроме того, проверку знаний летчиков (пилотов)-операторов БВС и операторов БВС допускается проводить их непосредственным и прямым начальникам.

Сноска. Пункт 594 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

595. При переводе в другую часть экипаж БВС проверяется в знании РЛЭ, тактико-технических данных БАС, технике пилотирования, воздушной навигации (при наличии навигационных систем), аэронавигационного паспорта аэродрома, аэронавигационного паспорта авиационного полигона (при его наличии).

При переводе в другую часть расчет БВС проверяется в знании РЛЭ, тактико-технических данных БАС.

Сноска. Пункт 595 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 5. Допустимый перерыв и восстановление навыков летчиков (пилотов)-операторов БВС и операторов БВС

Сноска. Заголовок параграфа 5 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

596. Допустимые перерывы в тренировочных полетах по видам летной подготовки днем и ночью летчикам (пилотам)-операторам БВС с учетом их индивидуальных способностей, натренированности и классной квалификации устанавливает командир подразделения БАС, должностным лицам от командира подразделения БАС и выше эти перерывы устанавливают их непосредственные начальники, но не более сроков, определенных Курсами.

Допустимые перерывы в выполнении полетов и порядок восстановления навыков операторов БВС устанавливают их непосредственные начальники, но не более сроков, определенных Программами.

Сноска. Пункт 596 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

597. При перерывах в полетах превышающих сроки определенные Курсами, тренировочные полеты командирам экипажей БВС допускается выполнять после полета на тренажере (НСУ, макете БВС) и выполнения контрольного полета.

Сноска. Пункт 597 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

598. При перерывах в полетах, превышающих установленные для летчиков (пилотов)-операторов БВС сроки в 2 раза и более, а также после авиационных происшествий или серьезных авиационных инцидентов по их вине, восстановление их навыков осуществляется по индивидуальному плану, утверждаемому командиром части (начальником управления или самостоятельного отдела).

Сноска. Пункт 598 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

599. Способ восстановления навыков летчиков (пилотов)-операторов БВС при перерывах в полетах по отдельным видам подготовки устанавливается непосредственным командиром (начальником) в соответствии с требованиями Курсов.

Сноска. Пункт 599 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 6. Налет и отдых экипажей (расчетов) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 6 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

600. Количество полетов и общий налет в летную смену на экипаж БВС при выполнении полетов по плану боевой (летной) подготовки определяется Курсами.

Максимальная продолжительность стартового времени для экипажа БВС при выполнении полетов на личное совершенствование не более 6 часов, для инструктора не более 7 часов.

На учениях, при выполнении специальных заданий (специальных полетов) количество полетов, общий налет и стартовое время экипажу устанавливает командир части (начальник управления или самостоятельного отдела), а продолжительность летной смены – командир, организующий учения по согласованию со старшим начальником на учениях.

Сноска. Пункт 600 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

601. Экипажу БВС, выполняющему непрерывные длительные полеты продолжительностью более 12 часов, предоставляется предполетный отдых не менее 10 часов. По окончании полетов им также предоставляется послеполетный отдых:

- 1) при продолжительности полетов до 16 часов – не менее 12 часов;
- 2) более 16 часов – не менее суток.

Сноска. Пункт 601 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

602. Экипажу БВС перед выполнением полетов предоставляется отдых для сна не менее 8 часов, при этом, если экипаж участвовал в полетах предыдущей смены или находился на боевом дежурстве перерыв между полетами или окончанием дежурства и началом полетов должен быть не менее 12 часов.

Сноска. Пункт 602 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

603. Перед ночными и смешанными полетами экипажу предоставляется дополнительный отдых не менее 4 часов, а перед полетами во второй половине дня – не менее 2 часов.

Сноска. Пункт 603 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

604. Летчики (пилоты)-операторы БВС, не пользовавшийся ежегодным отпуском более 12 месяцев, подлежит отстранению от полетов. В соответствии с пунктом 1 статьи 46 Закона о воинской службе военнослужащим, находящимся на летной работе дополнительно к ежегодному основному отпуску предоставляется 10 суток отпуска. В случае предоставления дополнительного отпуска по истечению 12 месяцев от даты выхода из основного отпуска допуск к полетам продлевается на срок не более 2 месяцев.

Сноска. Пункт 604 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

604-1. Количество полетов и общий налет на оператора БВС при выполнении полетов по плану боевой подготовки определяется Программами.

Сноска. Правила дополнены пунктом 604-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 7. Принятие решения на полеты и постановка задач на полеты экипажам (расчетам) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 7 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

605. Выработка командиром части решения на организацию и проведение полетов включает следующие элементы его деятельности:

- 1) оценку обстановки;
- 2) определение задач на полеты;
- 3) окончательное формирование решения.

606. В ходе оценки обстановки учитываются и анализируются факторы, оказывающие основное влияние на выбор целей предстоящих полетов.

606-1. Принятие решения на полеты и постановка задач на полеты экипажам БВС аэродромного базирования осуществляется в соответствии с требованиями пунктов 162 – 167 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 606-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

607. При принятии решения на полеты БВС внеаэродромного базирования, оценивая обстановку, командир части (начальник управления или самостоятельного отдела) анализирует следующие факторы:

- 1) состояние боевой готовности подразделений БАС;
- 2) воздушную и метеорологическую обстановку;

3) время, для подготовки к полетам операторов БВС.

Сноска. Пункт 607 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

608. В соответствии с выводами из оценки обстановки, определив задачи полетов, командир части принимает решение на подготовку и проведение полетов БВС внеаэродромного базирования, в котором определяет:

1) дату (период) проведения полетов, время их начала и окончания, количество БВС и расчетов БВС;

2) основные цели и задачи полетов;

3) меры по обеспечению безопасности полетов.

Сноска. Пункт 608 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

609. После принятия решения на проведение полетов БВС внеаэродромного базирования, командир части (начальник управления или самостоятельного отдела) доводит его до руководящего состава части, командиров подразделений БАС и обеспечивающих подразделений (при их наличии).

Сноска. Пункт 609 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

610. При проведении полетов БВС аэродромного базирования в несколько летных смен, допускается постановка задачи на полеты на все смены. В таких случаях решение командира на полеты уточняется или дополняется перед каждой летной сменой. Командир части (начальник управления или самостоятельного отдела) при постановке задачи:

1) доводит дату и время проведения полетов для каждого подразделения;

2) заслушивает доклад о метеорологической и орнитологической обстановке в районе полетов;

3) определяет основные цели и доводит задачи предстоящих полетов по летным сменам и дням в соответствии с ожидаемыми условиями метеорологической и орнитологической обстановки;

4) назначает руководителя полетами;

5) назначает количество ВС, доводит ожидаемую воздушную и наземную (надводную) обстановку;

6) доводит способы взаимодействия с частями (подразделениями) других родов авиации, Сухопутных войск, Военно-морских сил и другими органами управления государственной авиации;

7) доводит способы подготовки экипажей, руководителя полетами и БВС полетам;

8) доводит меры по обеспечению безопасности полетов.

Сноска. Пункт 610 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

611. При проведении полетов БВС аэродромного базирования вне мест постоянной дислокации принимает решение и проводит постановку задач на проведение полетов должностное лицо, назначенное приказом командира части (начальником управления или самостоятельного отдела).

Сноска. Пункт 611 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

612. Постановка задач на проведение полетов документируется и регистрируются с использованием технических средств звуко- и (или) видеозаписи.

613. Командиры подразделений БАС уточняют задачи подчиненным экипажам (расчетам) БВС и доводят:

- 1) цель выполнения полетов;
- 2) состав экипажей (расчетов) БВС;
- 3) запланированные полетные задания;
- 4) боевую нагрузку и объекты действия;

5) особенности выполнения упражнений, меры по обеспечению безопасности полетов и разъясняют способы выполнения отдельных элементов полетных заданий.

Сноска. Пункт 613 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

614. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

615. Постановку задач, содержание и объем подготовки экипажам БВС к полетам на специальные задания (специальный полет) ставит командир части (начальник управления или самостоятельного отдела) или лицо, назначенное им из числа руководящего состава части (управления или самостоятельного отдела). Задача ставится экипажам БВС с привлечением необходимых должностных лиц, документируется и регистрируются с использованием технических средств звукозаписи.

Командир БВС (старший группы) после проведения контроля готовности докладывает командиру части о готовности экипажа к выполнению специального задания (специального полета).

Сноска. Пункт 615 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого

официального опубликования).

616. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 8. Планирование полетов БВС

Сноска. Заголовок параграфа 8 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

616-1. Планирование полетов БВС аэродромного базирования осуществляется в соответствии с требованиями пунктов 169 – 174 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 616-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

617. Руководящий состав части (управления или самостоятельного отдела) на основании решения командира (начальника) проводит мероприятия по подготовке и обеспечению полетов БВС внеаэродромного базирования и осуществляет контроль выполнения отданных командиром части распоряжений.

Командир подразделения БАС, организует подачу заявок на использование воздушного пространства, полигонов, площадок целевого назначения.

Сноска. Пункт 617 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

618. Командиры подразделений БАС доводят до командиров экипажей (расчетов) БВС решение командира части на полеты, а командиры экипажей (расчетов), в свою очередь, докладывают предложения по номерам упражнений, которые необходимо отработать летчикам (пилотам)-операторам БВС и операторам БВС.

Сноска. Пункт 618 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

619. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Подготовка к полетам экипажей (расчетов) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 9 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

619-1. Подготовка к полетам экипажей БВС осуществляется в соответствии с требованиями пунктов 175 – 193 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 619-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

620. Летчики (пилоты)-операторы БВС и руководители полетами БВС аэродромного базирования, кроме прохождения процедур обучения управлению и обслуживанию БВС, получают консультации в ближайшем центре УВД или авиационной части по применению положений Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, основам воздушной навигации с записью в книжке специалиста БВС.

Сноска. Пункт 620 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

621. Члены расчета БВС не допускаются к выполнению полета без подготовки и проверки их готовности к выполнению полетного задания.

Сноска. Пункт 621 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

622. Подготовка к полетам представляет собой процесс приведения расчетов БВС в готовность к выполнению конкретных полетных заданий в ожидаемых условиях обстановки. Подготовка включает в себя:

- 1) самостоятельную подготовку расчетов БВС к полетам;
- 2) тренировку на макетах или НСУ;
- 3) контроль готовности к полетам.

Содержание и продолжительность подготовки определяется командиром подразделения БАС, в зависимости от новизны и сложности выполняемых задач, уровня подготовки расчетов БВС, возможностей учебно-материальной базы. Большая часть времени подготовки отводится на самостоятельную подготовку и тренировку на макетах и НСУ. Подготовка должна обеспечивать подготовку расчетов БВС к полетам в полном объеме.

Сноска. Пункт 622 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

623. Самостоятельная подготовка операторов БВС к полетам организуется и проводится под руководством и с участием непосредственных начальников, которые определяют ее объем и содержание.

Сноска. Пункт 623 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

624. Тренировки операторов БВС на макетах или НУС проводятся после самостоятельной подготовки. Темы тренировок операторов БВС определяют командиры подразделений БАС, которые организуют их проведение. Проводят тренировки непосредственные командиры. После окончания тренировок в целях недопущения к полетам неподготовленных операторов БВС и обеспечения высокого качества выполнения полетных заданий и безопасности полетов непосредственными начальниками проводится контроль готовности расчетов БВС к предстоящим полетам.

Сноска. Пункт 624 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

625. Командир (начальник) после проведения контроля готовности докладывает вышестоящему начальнику о готовности экипажей (расчетов) БВС к полетам.

Сноска. Пункт 625 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

626. Контроль готовности к полетам руководящего состава частей осуществляют их непосредственные начальники лично или по их указаниям другими должностными лицами. При этом допускается использование технических средств связи.

627. Контролирующий организует дополнительную подготовку или отстраняет экипаж (расчет) БВС от полетов, при выявлении недостаточной подготовленности экипажа (расчета) БВС к полетам.

Полнота и качество подготовки к выполнению полетных заданий возлагается персонально на каждого члена экипажа (расчета) БВС.

Подготовка летчиков (пилотов)-операторов БВС к полетам и результаты контроля готовности должны отражаться в тетради подготовки к полетам.

Сноска. Пункт 627 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

628. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 10. Предполетная подготовка экипажей (расчетов) БВС

Сноска. Заголовок параграфа 10 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

628-1. Предполетная подготовка экипажей БВС проводится в соответствии с требованиями пунктов 197 – 205 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 628-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

629. Предполетная подготовка расчетов БВС к полетам проводится под руководством непосредственных командиров (начальников) перед полетами с учетом конкретно складывающейся на это время метеорологической, орнитологической, воздушной и наземной (надводной) обстановки.

Предполетная подготовка расчетов БВС включает:

- 1) медицинский контроль (при наличии медицинского поста);
- 2) тренировку на макете, НСУ;
- 3) выполнение необходимых расчетов для конкретных условий полета;
- 4) прием и подготовку БВС;
- 5) подготовку и проверку рабочих мест НСУ к предстоящему полетному заданию.

Время, необходимое на предполетную подготовку, устанавливается командиром (начальником), организующим полеты.

Сноска. Пункт 629 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

630. Решение на проведение полетов командир части принимает после оценки фактических метеорологических условий в районе полетов и прогноза погоды, получения информации о подтверждении заявок на использование воздушного пространства, о готовности к полетам экипажей (расчетов) БВС.

Сноска. Пункт 630 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

631. Подготовка, прием и проверка готовности к полету БВС, подготовка и проверка рабочих мест к предстоящему полетному заданию проводятся экипажами (расчетами) БВС в соответствии с РЛЭ.

Сноска. Пункт 631 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

632. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 10. Разбор полетов БВС

Сноска. Заголовок главы 10 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

632-1. Разбор полетов БВС аэродромного базирования проводится в соответствии с требованиями пунктов 301 –312 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 632-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

632-2. Командир подразделения БАС проводит разбор полетов с расчетами БВС, если характер ошибок требует доведения их до всех операторов БВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 632-2 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

633. Руководство полетами БВС аэродромного базирования осуществляется руководителем полетами, который назначается из лиц группы руководства полетами части, руководящего состава подразделения, эксплуатирующего БВС, а также вышестоящих над ними начальников приказом соответствующего командира (начальника).

Сноска. Пункт 633 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

634. При продолжительности полетов БВС аэродромного базирования более 7 часов допускается привлечение на летную смену нескольких руководителей полетами.

Сноска. Пункт 634 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

635. При выполнении полетов БВС аэродромного базирования на НСУ (у руководителя полетами) необходимо наличие:

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

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

участки воздушных трасс и маршрутов с указанием их номеров;

границы районов УВД;

запретные, опасные зоны, зоны ограничения полетов;

районы полигонов;

выписка из протокола предполетных указаний в части касающейся.

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

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

3) алгоритма взаимодействия с центром УВД и группой руководства полетами ближайшего аэродрома.

При выполнении полетов БВС на пограничных отделениях на НСУ (у руководителя полетами) необходимо наличие схемы связи с центром УВД и ГРП ближайшего аэродрома, алгоритм взаимодействия с центром УВД.

Сноска. Пункт 635 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

636. При выполнении полета летчику (пилоту)-оператору БВС, оператору БВС и руководителю полетами присваиваются индивидуальные позывные, которые используются при ведении радиосвязи.

Сноска. Пункт 636 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

637. Руководитель полетами не позже чем за 10 минут до запланированного времени начала полетов докладывает в центр управления воздушным движением о готовности к началу деятельности, связанной с использованием воздушного пространства.

638. Основанием для выполнения учебных полетов экипажем (расчетом) БВС является приказ (плановая таблица полетов) командира части (начальника управления или самостоятельного отдела).

Сноска. Пункт 638 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

639. Вылет без письменного приказа командира части (начальника управления или самостоятельного отдела) допускается в случаях выполнения боевой, специальной (оперативно-служебной, служебно-боевой) задачи или специального полета (специального задания), при проверке боевой готовности, проведения поисково-спасательных работ, при стихийных бедствиях и других чрезвычайных ситуациях, при этом окончание полетов БВС переносится на срок до окончания проводимых мероприятий. В этом случае приказ командира части (начальника управления или самостоятельного отдела) издается после выполнения полета, но не позже чем через 24 часа после посадки БВС.

Сноска. Пункт 639 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

640. Начало полетов допускается переносить на поздний срок. При этом окончание полетов переносится с разрешения командного пункта органа управления государственной авиации, оперативно-стратегического, оперативно-территориального органа управления и по согласованию с районным центром управления воздушным движением, но не более чем на 2 часа.

641. При отсутствии устойчивой двухсторонней радиосвязи (другого вида связи) экипажа БВС с руководителем полета вылет БВС не допускается.

Сноска. Пункт 641 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

642. Не допускается нахождение на НСУ лиц, не имеющих допуска к управлению БВС, за исключением лиц определенных для проверки экипажа (расчета) БВС в соответствии с требованиями пунктов 590, 592 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 642 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

643. Взлет БВС аэродромного базирования без разрешения руководителя полетами не допускается.

Сноска. Пункт 643 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

644. Экипаж (расчет) БВС не допускает сбрасывания любых грузов с БВС во избежание угрозы людям или наземным объектам, за исключением случаев штатного применения авиационных средств поражения (сигнальных и специальных) в установленных зонах (местах).

Сноска. Пункт 644 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

645. Минимально допустимую высоту нижней границы облаков и полетную видимость для выполнения задания определяет командир подразделения БАС в зависимости от уровня подготовки экипажа (расчета) и характера полетного задания, в соответствии с требованиями РЛЭ.

Сноска. Пункт 645 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

646. При организации полетов на аэродроме:

1) процедуру проведения одновременных полетов БВС различных типов с одного аэродрома определяет аэронавигационным паспортом аэродрома. При этом разрабатываются соответствующие меры безопасности (режимы полета, безопасные временные интервалы, эшелонирование, радиолокационный контроль);

2) движение БВС, автомобилей и других транспортных средств впереди и сзади БВС с работающим двигателем должно проводиться на расстоянии, которое обеспечивает безопасность движения и исключает попадание посторонних предметов, пыли (снега) в работающий двигатель;

3) руление и буксировка БВС по аэродрому в период проведения полетов без разрешения руководителя полетами не допускается;

4) при неудовлетворительном состоянии рулежных дорожек и мест стоянки, БВС буксируется к месту взлета или месту стоянки. Скорость буксировки определяется РЛЭ ;

5) пересечение рулящим (буксируемым) БВС взлетно-посадочной полосы во время полетов производится только с разрешения и по команде руководителя полетами;

6) выруливание на взлетно-посадочную полосу для взлета производится с разрешения руководителя полетами;

7) полеты в районе аэродрома выполняются в режиме, установленном аэронавигационным паспортом аэродрома. Изменять установленную аэронавигационным паспортом аэродрома процедуру выполнения полетов в районе аэродрома допускается только командирам БВС, идущих на внеочередную (вынужденную) посадку;

8) полеты БВС в районе аэродрома выполняются при радиолокационном контроле или без радиолокационного контроля. Без радиолокационного контроля допускается выполнять аэродромные полеты для БВС с максимальной скоростью полета 300 км/ч и менее при метеорологических условиях, позволяющих выполнить заход на посадку по ПВП днем и ночью.

Для БВС с максимальной скоростью полета более 300 км/ч при отсутствии на аэродроме радиолокационного контроля допускается выполнять полеты по кругу и в зонах пилотажа при визуальном контроле и устойчивой двусторонней радиосвязи (другого вида связи) с органом управления воздушным движением.

Сноска. Пункт 646 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

647. БВС не должны эксплуатироваться:

1) во время взлета и посадки – ближе 50 м по горизонтали от любого человека (за исключением личного состава, управляющего БВС), транспортных средств, зданий или сооружений;

2) во время полета – ближе 100 м по горизонтали от любого человека (за исключением личного состава, управляющего БВС), транспортных средств, зданий или сооружений;

3) во всех случаях ближе 150 м по горизонтали от массового скопления людей и (или) транспортных средств;

4) в запретных и опасных для полетов зонах, зонах ограничения полетов (за исключением полетов в интересах органов управления, устанавливающих такие зоны).

Данные ограничения не распространяются на выполнение специальных полетов БВС.

Сноска. Пункт 647 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

648. Разбор полетов подразделяется на межполетный и общий.

649. Межполетный разбор полетов проводится непосредственными начальниками (инструкторами) с расчетом БВС с целью исключения повторения ошибок в эксплуатации систем и оборудования БВС, допущенных членами расчетов БВС при выполнении упражнений, а также предотвратить допуск к последующему полету неподготовленные расчеты БВС.

Для межполетного разбора используются:

1) данные бортовых и наземных средств объективного контроля;

2) доклады членов расчетов БВС, выполнявших упражнение;

3) результаты личных наблюдений командира (начальника), проверяющего (инструктора).

Командир подразделения БАС проводит межполетный разбор со всеми расчетами, если характер ошибок требует доведения их до всех операторов БВС, а также в том случае, когда в первых полетах расчетов БВС отмечены характерные ошибки. Чтобы избежать повторения их в последующих полетах данной смены, командир детально разбирает недостатки, анализирует ошибки и нарушения и показывает правильный способ действий при выполнении упражнения.

Сноска. Пункт 649 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

650. Общий разбор полетов проводится после окончания летной смены в форме послеполетного совещания с целью подведения итогов полетов, отдания указаний руководящему составу части по устранению недостатков в организации и проведении полетов, оценки работы подразделений обеспечения. Для общего разбора используются :

1) данные, средств объективного контроля;

2) сведения о недостатках и нарушениях, полученные в результате личных наблюдений командиров, руководителя полетами и других должностных лиц.

651. На общем разборе присутствуют должностные лица, участвующие в организации полетов БВС.

Сноска. Пункт 651 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

652. При выполнении полетов в отрыве от мест постоянной дислокации командиром части (начальником управления или самостоятельного отдела) назначается должностное лицо ответственное за проведение разборов полетов.

Сноска. Пункт 652 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

653. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 11. Действия экипажа (расчета) БВС и органов управления воздушным движением при возникновении особых случаев в полете

Сноска. Заголовок главы 11 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

654. Особые случаи, возникающие при полете БВС (сбои в программе или радиоуправлении ВС, потеря связи с БВС, попадание в горизонтальные и вертикальные вихревые потоки воздушных масс) могут привести к угрозе безопасности полетов других ВС и наземных объектов.

Сноска. Пункт 654 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

655. Целью действий экипажа (расчета) БВС и органов УВД при возникновении особого случая является немедленное оповещение об особом случае экипажей (расчетов) ВС, на полет которых особый случай может оказать влияние и, при необходимости, введение центром УВД дополнительных кратковременных ограничений на использование воздушного пространства, а также оповещение соответствующих дежурных служб ОВД аэродрома.

Сноска. Пункт 655 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

656. При возникновении особых случаев в полете летчик (пилот)-оператор БВС:

- 1) отмечает на карте (планшете) место возникновения особого случая в полете, определяет его географические координаты и фактическое время;
- 2) немедленно докладывает руководителю полетов об отказе БВС;
- 3) передает руководителю полетов параметры полета (высота, скорость, курс полета), расчетный остаток летного времени;
- 4) при восстановлении управления, передает информацию руководителю полетов;
- 5) при полной потере управления принимает меры для сохранения материалов объективного контроля полета и управления БВС.

Сноска. Пункт 656 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

656-1. При возникновении особых случаев в полете оператор БВС:

- 1) отмечает на электронной карте (карте) место возникновения особого случая в полете, определяет его географические координаты и фактическое время;
- 2) немедленно докладывает начальнику подразделения БАС об отказе ВС;
- 3) передает начальнику подразделения БАС параметры полета (высота, скорость, курс полета), расчетный остаток летного времени;
- 4) при восстановлении управления, передает информацию начальнику подразделения БАС;
- 5) при полной потере управления принимает меры для сохранения материалов объективного контроля полета и управления БВС.

Сноска. Правила дополнены пунктом 656-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

656-2. При возникновении особых случаев в полете, на основании доклада летчика (пилота)-оператора БВС (оператора БВС) руководитель полетов БВС (начальник подразделения БАС):

- 1) отмечает на карте (планшете) место возникновения особого случая в полете;
- 2) немедленно передает информацию (для введения дополнительных кратковременных ограничений на использование воздушного пространства) на пункт управления государственного органа и в центр УВД, который выдал разрешение на использование воздушного пространства;
- 3) для организации поиска БВС извещает Вспомогательный координационный центр поиска и спасания (Главного командного пункта Сил воздушной обороны);
- 4) при восстановлении управления передает информацию всем органам управления и обслуживания, которые были оповещены об особом случае;
- 5) при полной потере управления принимает меры для сохранения материалов объективного контроля на командно-диспетчерском пункте (БАС).

Сноска. Правила дополнены пунктом 656-2 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

657. При возникновении особых случаев в полете БВС дежурная смена центра УВД:

1) извещает органы ОВД об особом случае (время, место, высота, курс полета);

2) вводит кратковременные ограничения на использование воздушного пространства с учетом максимальной продолжительности полета БВС;

3) докладывает в вышестоящий центр УВД о принятых мерах.

Сноска. Пункт 657 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

658. Вынужденная посадка вне аэродрома (посадочной площадки) производится в случаях, когда не представляется возможным продолжать полет до ближайшего аэродрома (посадочной площадки).

659. При выполнении вынужденной посадки вне аэродрома (посадочной площадки) экипажу (расчету) БВС необходимо действовать согласно РЛЭ.

Сноска. Пункт 659 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

660. Допускается производить вынужденную посадку на выбранную площадку при встрече с опасными явлениями погоды или при потере ориентировки, когда всеми способами ее восстановить не удастся, а остаток топлива (заряд батареи) ограничен.

О месте и времени посадки экипажу (расчету) БВС необходимо сообщить руководителю полетами (начальнику подразделения БАС).

Руководитель полетами (начальник подразделения БАС) о месте и времени вынужденной посадки БВС докладывает в ближайший центр УВД.

Сноска. Пункт 660 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 12

Сноска. Заголовок главы 12 исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

661. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

662. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

663. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

664. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

665. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 13. Организация использования воздушного пространства БВС

Сноска. Заголовок главы 13 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

666. Целью организации использования воздушного пространства БВС является непрерывное, надежное и оперативное управление БВС, направленное на своевременное выполнение поставленных задач и обеспечение безопасности полетов БВС.

Сноска. Пункт 666 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

667. Организация использования воздушного пространства включает:

- 1) сообщение о плане полета БВС;
- 2) получение разрешения на использование воздушного пространства;
- 3) передачу сообщений о полете БВС.

Сноска. Пункт 667 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Сообщение о плане полета БВС

Сноска. Заголовок параграфа 1 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

668. Сообщение о плане полета БВС подается эксплуатантом БВС (органом управления или должностным лицом, организующим полеты) в

ГЦ УВД или в ближайший центр УВД для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от его класса:

- 1) по авиационной или наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений;
- 2) на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение;
- 3) с использованием сети Интернет.

Сноска. Пункт 668 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

669. План полета БВС, форма которого приведена в приложении 20 к настоящим Правилам, содержит следующую информацию:

- 1) тип сообщения;
- 2) регистрационный или учетный номер БВС (бортовой номер);
- 3) принадлежность к гражданской, государственной или экспериментальной авиации и цель полета;
- 4) тип полета и тип канала управления (линии связи БВС);
- 5) тип конструкции БАС и количество БВС;
- 6) максимальная взлетная масса БВС;
- 7) координаты места вылета;
- 8) координаты места посадки;
- 9) место выполнения полета/полетов;
- 10) максимальная высота и скорость при выполнении полета;
- 11) дата/планируемое время начала и окончания полетов;
- 12) дополнительная информация: данные необходимые для описания особенностей маршрута полета, летно-технических данных БВС, используемого бортового оборудования (полезной нагрузки).

Сноска. Пункт 669 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

669-1. Заявка на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем подлежит направлению в центры УВД в следующих случаях:

- 1) при полетах в контролируемом воздушном пространстве, если высота планируемого полета беспилотного воздушного судна превышает 50 м от поверхности земли;
- 2) при полетах в неконтролируемом воздушном пространстве если, высота планируемого полета беспилотного воздушного судна превышает 200 м от поверхности земли;
- 3) если полет будет выполняться за пределами прямой видимости;

4) планируется выполнение авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем;

5) маршрут (планируемая траектория) полета проходит в пределах зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов;

6) маршрут (планируемая траектория) полета проходит в пределах 8 км от КТА (контрольной точки аэродрома).

Сноска. Правила дополнены пунктом 669-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

670. В целях своевременного введения кратковременных ограничений на использование воздушного пространства для БВС в районе полетов БВС, план полета подается до 20 часов 00 минут (времени Астаны) накануне дня полетов.

Руководитель полетами (командир подразделения БАС) контролирует правильность оформления и его прохождение по отправленным адресам.

Сноска. Пункт 670 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

671. При выполнении полетов над населенным пунктом, вместе с планом полета передается согласованный и утвержденный маршрут (схема полета над населенным пунктом) и сообщение об уведомлении местных исполнительных органов.

При планировании полета по утвержденному (на определенный период) маршруту (схеме), в разделе дополнительной информации плана полета указывается должностное лицо и дата его утверждения.

672. При проведении учебных полетов БВС, полетов для выполнения оперативных (внезапно возникающих) задач безопасность использования воздушного пространства обеспечивается путем введения кратковременных ограничений на использование воздушного пространства.

Сноска. Пункт 672 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

673. Полеты БВС над охраняемыми объектами согласовываются эксплуатантами со службой государственной охраны Республики Казахстан не менее чем за 5 рабочих дней до начала таких полетов.

Сноска. Пункт 673 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

674. При введении кратковременных ограничений в контролируемом воздушном пространстве для обеспечения полета БВС с центром УВД оговариваются условия его эксплуатации.

Сноска. Пункт 674 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

675. При планировании полетов в пределах воздушного пространства приграничной полосы, перед подачей плана, эксплуатант БВС не менее чем за 5 суток до начала деятельности согласовывает с АС КНБ, ГЦ УВД дату, время, маршрут (район) полетов, диапазон высот, цель полета БВС.

Сноска. Пункт 675 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

676. Для повышения оперативности при решении задач, эксплуатанту проведения полетов БВС в воздушном пространстве приграничной полосы допускается проведение согласования и получение разрешения на текущий год, для проведения полетов БВС в воздушном пространстве приграничной полосы на всей территории Республики Казахстан, в порядке, установленном Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 676 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 2. Получение разрешения на использование воздушного пространства

677. Разрешение на использование воздушного пространства БВС выдается ГЦ УВД или центром УВД на основании представленного плана полета БВС.

Для полетов БВС над населенными пунктами, охраняемыми объектами и в пределах воздушного пространства приграничной полосы, разрешение выдается на основании поданного плана полетов с приложением согласованных (утвержденных) маршрутов (схем) полета.

Сноска. Пункт 677 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

678. План полета БВС не подлежит направлению в органы обслуживания воздушного движения и (или) управления воздушным движением, передача сообщений о полете беспилотного летательного аппарата не производится, если истинная высота планируемого полета не превышает 50 м от поверхности земли и не ближе 5,5 км от ограждения аэродрома (а в случае отсутствия ограждения – не ближе 5,5 км к маркированным знакам, указывающим границу аэродрома).

Сноска. Пункт 678 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

679. В день полета:

1) за 2 часа до вылета БВС, эксплуатант (должностное лицо, организующее полеты) осуществляет запрос на использование воздушного пространства у центра УВД, в районе ответственности которого планируются полеты;

2) за 1 час до планируемого времени полетов центр УВД выдает разрешение на использование воздушного пространства, доводит ограничения, согласовывает способы, содержание и последовательность докладов в центр УВД об изменениях в маршруте полета;

3) при проведении полетов в пределах воздушного пространства приаэродромной территории, руководитель полетами, согласовывает время, маршрут, высоту и способы взаимодействия с органами обслуживания воздушного движения (группой руководства полетами) аэродрома.

Сноска. Пункт 679 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 3. Получение разрешения на использование воздушного пространства при выполнении оперативных задач

680. Для выполнения полетов БВС при решении оперативных задач руководитель полетов (начальник подразделения БАС) по средствам связи (телефонной или наземной радио связи) перед вылетом запрашивает разрешение:

1) на использование воздушного пространства – у дежурной смены центра УВД, в районе которого расположен аэродром (площадка взлета БВС);

2) при полете над населенным пунктом дополнительно – у дежурной службы территориального органа КНБ РК (кроме того, при проведении в населенном пункте охранных мероприятий, производится согласование с дежурными службами СГО РК).

Сноска. Пункт 680 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

681. В запросе на использование воздушного пространства у дежурной смены УВД указывается:

1) тип и регистрационный номер БВС;

2) место расположения (географические координаты) площадки взлета и посадки;

3) планируемое время взлета;

4) маршрут полета или район (сектор), ограниченный азимутом и дальностью;

5) максимальная высота полета и крейсерская скорость;

6) максимальная продолжительность полета (в зависимости от заправки топливом или емкости аккумуляторов);

7) максимальная дальность связи НСУ с БВС.

Сноска. Пункт 681 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

682. При согласовании заявки полета над населенным пунктом с дежурными службами КНБ и СГО РК (при проведении в населенном пункте охранных мероприятий) указывается:

- 1) тип и регистрационный номер БВС;
- 2) место расположения (географические координаты) площадки взлета и посадки;
- 3) планируемое время взлета;
- 4) маршрут полета или район (сектор), ограниченный азимутом и дальностью;
- 5) максимальная продолжительность полета.

Результаты согласования полета над населенным пунктом доводятся до центра УВД

Сноска. Пункт 682 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

683. Центр УВД за 1 час до планируемого времени вылета выдает разрешение на использование воздушного пространства.

При выполнении полетов БВС для решения оперативных задач, центр УВД выдает разрешение на использование воздушного пространства согласовав вылет с ГЦ УВД.

Сноска. Пункт 683 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 4. Передача сообщений о полете БВС

Сноска. Заголовок параграфа 4 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

684. Руководитель полетами сообщает в центр УВД:

- 1) о вылете – не позднее 5 минут после фактического времени взлета;
- 2) о посадке – не позднее 5 минут после посадки БВС;
- 3) о переносе вылета (начала полетов) – не позднее запланированного времени вылета БВС при ожидаемой задержке на 30 минут и более;
- 4) о возникновении особых условий в полете (в центр УВД) – немедленно.

Сноска. Пункт 684 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

685. При выполнении полета БВС в воздушном пространстве приаэродромной территории каждый вылет согласовывается с руководителем полетами (службой ОВД) аэродрома.

Сноска. Пункт 685 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 14. Обеспечение полетов БВС

Сноска. Заголовок главы 14 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

685-1. Обеспечение полетов БВС аэродромного базирования проводится в соответствии с требованиями пунктов 521–566 настоящих Правил.

Сноска. Правила дополнены пунктом 685-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

686. Обеспечение полетов БВС внеаэродромного базирования включает:

- 1) материально-техническое обеспечение;
- 2) связное обеспечение;
- 3) медицинское обеспечение;
- 4) объективный контроль полетов.

Сноска. Пункт 686 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

687. Материально-техническое обеспечение полетов БВС внеаэродромного базирования организуется заместителем командира части по материально-техническому обеспечению для содержания БВС, средств их эксплуатации и ремонта, поддержания в постоянной готовности к полетам, достижения безотказной работы БВС в полете и высокой эффективности их применения.

Виды работ на воздушном судне, их объем и периодичность выполнения определяются Руководствами (инструкциями, регламентами) по технической эксплуатации (техническому обслуживанию) БВС.

Сноска. Пункт 687 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

687-1. Связное обеспечение полетов БВС внеаэродромного базирования организуется с целью своевременного обеспечения передачи данных, взлета и посадок БВС, контроля за воздушной обстановкой.

В соответствии с полученными распоряжениями командир (начальник) подразделения связи организует обеспечение полетов, при этом определяет основные и резервные средства связи, состав и расстановку личного состава, время проведения подготовки средств к обеспечению полетов.

Сноска. Правила дополнены пунктом 687-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

688. Исключен приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

689. Медицинское обеспечение полетов БВС внеаэродромного базирования организуется начальником медицинского подразделения части, организующей полеты БВС внеаэродромного базирования. Медицинское обеспечение осуществляется на всех этапах организации и проведения полетов в целях сохранения здоровья и поддержания высокой работоспособности членов расчетов БВС.

При проведении полетов расчету БВС необходимо наличие при себе аптечки первой медицинской помощи, а также наличие навыков медицинской само и взаимопомощи.

Сноска. Пункт 689 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

689-1. Объективный контроль полетов БВС внеаэродромного базирования организуется и осуществляется в соответствии с решением командира части (начальника управления или самостоятельного отдела).

Сноска. Правила дополнены пунктом 689-1 в соответствии с приказом Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

690. Обеспечение полетов аэронавигационной информацией, штурманское, аэродромно-техническое, связное и радиотехническое, орнитологическое, поисково-спасательное виды обеспечения полетов и объективный контроль полетов организуются в соответствии с требованиями раздела 4 настоящих Правил должностными лицами предусмотренными штатами воинских частей.

Приложение 1
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Классификация воздушных судов в зависимости от максимальной взлетной массы

№ п/п	Классификация воздушных судов	Максимальная взлетная масса (кг)

Самолеты	Вертолеты		
1.	Тяжелые	свыше 136 000	свыше 10000
2.	Средние	от 5700 до 136 000	от 3180 до 10000
3.	Легкие	от 2250 до 5700	от 2250 до 3180
4.		от 750 до 2250	от 750 до 2250
5.	Сверхлегкие	менее 750	менее 750

Приложение 2
к Правилам производства
полетов государственной
авиации
Республики Казахстан

Максимальные и граничные значения параметров метеоэлементов при которых полеты считаются выполненными в СМУ и минимуме погоды

Таблица 1

Максимальные значения параметров метеоэлементов, при которых полеты под облаками или ухудшенной видимости считаются выполненными в СМУ

№ п/п	Типы самолетов (вертолетов)	При одном метеоэлементе или их сочетании			
		высота нижней границы облаков, м		полетная видимость, км	
		днем	ночью	днем	ночью
1.	Истребители, истребители-бомбардировщики, штурмовики, фронтовые бомбардировщики и разведчики, буксировщики и самолеты цели	500	600	4	5
2.	Самолеты дальней разведки, целеуказания и другие типы самолетов этого предназначения	350	400	4	5
3.	Военно-транспортные, транспортные самолеты всех предназначений	300	350	3	3,5

4.	Вертолеты всех назначений и поршневые самолеты	250	300	2,5	3
5.	Учебные турбореактивные самолеты	300	400	4,5	5

Таблица 2

Граничные значения параметров метеозащиты, менее которых полеты считаются выполненными в минимуме погоды

№ п/п	Типы самолетов (вертолетов)	При одном метеозащитном или их сочетании			
		полетная видимость, км		высота нижней границы облаков, м	
		днем	ночью	днем	ночью
1.	Истребители, истребители-бомбардировщики, штурмовики, фронтовые бомбардировщики и разведчики; буксировщики и самолеты цели	400	500	3	4
2.	Самолеты дальней разведки, целеуказания и другие типы самолетов этого назначения	300	350	3	4
3.	Военно-транспортные, транспортные самолеты всех назначений	250	300	2,5	3
4.	Вертолеты всех назначений и поршневые самолеты	200	250	2	2,5
5.	Учебные турбореактивные самолеты	250	300	4	4,5

Примечание:

Полеты в составе пары под облаками считаются полетами в сложных метеорологических условиях при высоте нижней границы облаков на 100 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице. Полеты в составе звена (отряда) под облаками считаются полетами в сложных метеорологических условиях при высоте нижней границы облаков на 200 м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице.

Приложение 3
к Правилам производства
полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Типовой аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома)

1. Общие положения

1. Лист согласования аэронавигационного паспорта;
2. Листы регистрации дополнений и изменений в аэронавигационный паспорт;
3. Индекс местоположения и название аэродрома;
4. Класс аэродрома (вертодрома). Название (наименование) эксплуатанта аэродрома в чьей собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении находится аэродром (вертодром). Часы работы аэродрома (вертодрома);
5. Организации, базирующиеся на аэродроме (вертодроме) и их ведомственная принадлежность (форма собственности аэродрома);
6. Типы обслуживаемых (эксплуатируемых) воздушных судов;
7. Используемая система координат.
2. Описание аэродрома (вертодрома)
 8. Расположение аэродрома (вертодрома) относительно ближайшего крупного населенного пункта.
 9. Географические координаты (широта, долгота в градусах, минутах, секундах) контрольной точки аэродрома (вертодрома).
 10. Превышение (абсолютная высота) контрольной точки аэродрома (вертодрома).
 11. Магнитное склонение с точностью до ближайшего градуса.
 12. Номер часового пояса.
 13. Расчетная температура воздуха в районе аэродрома.
 14. Характеристика летного поля:
 - 1) форма, размеры, характер поверхности, грунт и его плотность, покров летного поля;
 - 2) пригодность к эксплуатации при выпадении осадков в зависимости от времени года по типам воздушных судов.
 15. Характеристика площади маневрирования:

- 1) количество взлётно-посадочных полос (далее - ВПП);
- 2) расстояние между осями ВПП, смещение относительно друг друга;
- 3) для каждой ВПП: класс, размеры (длина, ширина), тип покрытия и его конструкция, абсолютные высоты порогов, а также наибольшее превышение зоны приземления ВПП, предназначенной для точных заходов на посадку, высоты опорных точек радиомаячных систем, истинный путевой угол с точностью до одной минуты, магнитные путевые углы взлета и посадки (номера ВПП), значение "классификационных чисел аэродромных покрытий (ACN-PCN)", уклон, концевые полосы торможения, боковые полосы безопасности, концевые зоны безопасности, размеры спланированной части полосы, размеры полосы, свободной от препятствий, географические координаты (широта, долгота в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунд) каждого порога ВПП;
- 4) расположение и размеры запасной ВПП (если имеется);
- 5) пригодность к взлету и посадке в зависимости от типов воздушных судов;
- 6) располагаемые дистанции (разбега, взлета, прерванного взлета, посадочная);
- 7) маркировка ВПП;
- 8) расположение, номера и размеры (ширина несущей части) магистральных рулежных дорожек, мест стоянок;
- 9) истинный путевой угол магистральных рулежных дорожек с точностью до одной минуты, значение "классификационных чисел аэродромных покрытий (ACN-PCN) для магистральных рулежных дорожек, рулежных дорожек, мест стоянок;
- 10) ширина и обозначение рулежных дорожек, маршрутов для руления по воздуху вертолетов.

16. Характеристика перрона:

- 1) расположение и номера перронов, значение их "классификационных чисел аэродромных покрытий";
- 2) маркировка мест стоянок, перронов.

17. Характеристика вертолетных площадок и стоянок:

- 1) расположение относительно ВПП магистральных рулежных дорожек, рулежных дорожек;
- 2) географические координаты (широта, долгота в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунд) геометрического центра зоны приземления и отрыва, характер поверхности, размеры;
- 3) значение "классификационных чисел аэродромных покрытий";
- 4) пригодность для взлета и посадки в зависимости от типа вертолетов;
- 5) маркировка и регламент работы вертолетных площадок.

18. Минимумы аэродрома (вертодрома):

- 1) минимальные безопасные высоты пролета препятствий для захода на посадку по правилам полетов по приборам;

2) минимумы аэродрома (вертодрома) для взлета и посадки по категориям воздушных судов в реестрах государственной авиации для каждого направления ВПП;

3) тренировочные минимумы по категориям воздушных судов – по высоте принятия решения, дальности видимости на ВПП или видимости.

3. Район аэродрома (вертодрома)

19. Характеристика района аэродрома (вертодрома):

1) краткая характеристика местности, рельефа, навигационных ориентиров в районе аэродрома (вертодрома);

2) краткое физико-географическое описание района аэродрома (вертодрома) и его климатическая характеристика (текст и таблица годового хода основных метеорологических элементов);

3) естественные и искусственные препятствия в районе аэродрома (вертодрома), их абсолютная высота и высота относительно контрольной точки аэродрома (вертодрома), маркировка и географические координаты (широта, долгота в градусах, минутах, секундах);

4) препятствия в границах полос воздушных подходов, их расположение и превышение относительно используемого порога ВПП;

5) препятствия, учитываемые при определении взлетной массы воздушного судна.

20. Структура воздушного пространства:

1) горизонтальные и вертикальные границы воздушного пространства района аэродрома (вертодрома);

2) горизонтальные и вертикальные границы класса (классов) воздушного пространства района аэродрома (вертодрома);

3) горизонтальные и вертикальные границы диспетчерской зоны, диспетчерского района;

4) границы полос воздушных подходов;

5) ограничительные рубежи, пеленги;

6) схемы вылета, захода на посадку, ухода на второй круг, полета по аэродромному кругу и в зоне ожидания, дистанции между воздушными судами, летающими по кругу (заходящими на посадку);

7) стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, маршруты зональной навигации, местные воздушные линии и специальные зоны;

8) маршруты входа (выхода) в зоны ограничения полетов;

9) постоянные маршруты полетов воздушных судов (на воздушную разведку погоды, учебные, облет авиационной техники, по планам боевой подготовки, на потолок, на разгон самолета, на предельно малых и малых высотах, на испытания и исследования авиационной техники) (далее - постоянные маршруты);

10) географические координаты (широта, долгота в градусах, минутах, секундах) посадочных площадок и пунктов запуска аэростатов, шаров-зондов, других беспилотных воздушных судов, расположенных в районе аэродрома (вертодрома);

11) горизонтальные и вертикальные границы специальных зон в районе аэродрома (вертодрома);

12) аэродромные зоны ожидания, выброски грузов, вынужденного покидания воздушных судов, слива топлива (пилотажные, полетов по приборам и специальные зоны испытательных полетов, дозаправки топливом, воздушных стрельб и тому подобное);

13) горизонтальные и вертикальные границы запретных зон, расположенных в районе аэродрома (вертодрома);

14) номера, регламент работы, горизонтальные и вертикальные границы зон ограничения полетов, постоянных опасных зон, установленных в интересах подразделений государственной, экспериментальной авиации и организаций, базирующиеся на аэродромах (вертодромах);

15) воздушные трассы, маршруты зональной навигации, местные воздушные линии, постоянные маршруты полетов воздушных судов, проходящие через район аэродрома (вертодрома);

16) коридоры, зоны ограничения, запретные зоны (районы полигонов, учебных центров, районы активного воздействия на гидрометеорологические процессы, взрывных работ, а так же расположение в районе аэродрома площадок десантирования (приземления));

17) расположение запасных аэродромов и посадочных площадок с указанием магнитных путевых углов и расстояний до них, размеров, магнитных курсов посадки и типов воздушных судов, для которых они могут быть использованы.

4. Выполнение полетов

21. Наземное движение воздушных судов на летном поле:

1) порядок передвижения (буксировки, руления) воздушных судов на летном поле;

2) меры предосторожности при рулении, буксировке ВС с учетом условий видимости и состояния покрытий перрона, мест стоянок, рулежных дорожек;

3) порядок осмотра ВПП днем и ночью, а также в условиях ограниченной видимости.

22. Порядок выполнения полетов в районе аэродрома (вертодрома):

1) порядок взлета воздушного судна;

2) выполнение полетов по стандартным маршрутам вылета и прилета, полетов по схеме снижения и захода на посадку по правилам полетов по приборам;

3) особенности выполнения полетов в условиях ограниченной видимости;

4) порядок входа (выхода) на воздушные трассы, маршруты зональной навигации, местные воздушные линии, специальные зоны;

- 5) порядок входа (выхода) в зоны ограничения полетов, постоянные опасные зоны, установленные в интересах подразделений государственной, экспериментальной авиации и организаций, базирующиеся на аэродромах (вертодромах);
- 6) выполнение полетов по постоянным маршрутам;
- 7) порядок сбора и роспуска групп воздушных судов;
- 8) выполнение маневра для внеочередного захода на посадку или ухода на запасной аэродром (вертодром);
- 9) полеты в зоне ожидания;
- 10) полеты на сверхзвуковых скоростях;
- 11) облеты наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродрома (вертодрома);
- 12) выполнение полетов с двух и более ВПП;
- 13) особенности выполнения полетов на аэродромах совместного базирования, аэродромах совместного использования;
- 14) порядок проведения одновременных полетов ВС различных типов с одного аэродрома.

23. Эксплуатация аэродрома в условиях ограниченной видимости:

- 1) сведения о вводимых процедурах, в случае эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости;
- 2) условия, при которых вводятся процедуры эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости;
- 3) действия органов УВД при эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости;
- 4) действия экипажей прибывающих и вылетающих воздушных судов;
- 5) процедуры управления движением на земле транспортными средствами при эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости;
- 6) выполнение, по мере необходимости, процедур измерения дальности видимости на ВПП и передачи данных о ней, а также ответственных лиц за измерением дальности видимости на ВПП;
- 7) процедуры при изменении эксплуатационной надежности автоматизированного оборудования, используемого для оценки дальности видимости на ВПП.

24. Дополнительно раскрываются:

- 1) порядок выполнения полетов по схеме снижения и захода на посадку (по кругу, двумя разворотом на 180° , с рубежа, отворотом на расчетный угол и др.) для воздушных судов, имеющих скорость полета по кругу более 300 км/ч, а так же менее 300 км/ч;
- 2) минимальная безопасная высота полета в районе аэродрома, эшелон перехода, высота полета по кругу, высота перехода;

3) порядок входа (выхода) в район аэродрома, аэродромные зоны, на полигон, площадки десантирования (приземления), постоянные маршруты и т.д. с указанием ограниченных пеленгов, минимального безопасного эшелона для входа (выхода) в район аэродрома, полигона, площадок в различных метеорологических условиях для каждого направления ВПП и других необходимых данных;

4) порядок сбора и роспуска групп воздушных судов. Порядок выполнения маневров для внеочередного захода на посадку или ухода на запасной аэродром;

5) порядок полетов на малых и предельно малых высотах;

6) порядок полетов на сверхзвуковой скорости, на потолок и на разгон самолета.

5. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения

25. Основные рекомендации по обеспечению безопасности полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения в районе аэродрома (вертодрома).

26. Минимальные безопасные высоты (МБВ), эшелон перехода, высота перехода высота полета по кругу.

27. Минимальные интервалы по категориям воздушных судов, используемые органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), между взлетающими и выполняющими заход на посадку воздушными судами, между поочередно взлетающими воздушными судами, между воздушными судами, выполняющими заход на посадку.

28. Внеочередной заход на посадку.

29. Уход на второй круг.

30. Аварийный слив топлива.

31. Порядок использования аэродромной аварийной тормозной установки (при наличии).

32. Концевые полосы торможения, если они предназначены для уменьшения риска повреждения воздушных судов, в случае выкатывания за пределы ВПП.

33. Действия экипажа воздушного судна и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при получении сигналов "Режим", "Ковер".

6. Управление полетами

34. Пункты управления, их позывные и частоты, часы работы.

35. Особенности управления полетами:

1) при выполнении полетов по стандартным маршрутам вылета и прилета, полетов по схеме снижения и захода на посадку, для входа (выхода) на воздушные трассы, маршруты зональной навигации, местные воздушные линии, специальные зоны;

2) при выполнении полетов по постоянным маршрутам;

3) при выполнении полетов в зонах ограничения полетов, постоянных опасных зонах, установленных в интересах подразделений государственной, экспериментальной авиации и организаций, базирующиеся на аэродромах (вертодромах);

4) при полетах воздушных судов, следующих транзитом через район аэродрома (вертодрома);

5) при выполнении полетов воздушных судов в целях проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ;

6) при обеспечении воздушному судну посадки в аварийной ситуации;

7) при выполнении полетов воздушных судов на аэродромах совместного базирования, аэродромах совместного использования;

8) при выполнении полетов с двух и более ВПП;

9) организация руководства полетами в аэродромной зоне (над аэродромом).

36. Рубежи приема-передачи управления полетами ВС, взаимодействие между зонами управления пунктов управления.

37. Порядок перехода на запасные пункты управления (при их наличии) и управления полетами с них.

38. Порядок временного совмещения функций руководителей полетами зон управления.

39. Управление наземным движением на перроне при наличии специализированного подразделения аэропортового комплекса на крупных аэродромах с большой площадью перрона, где диспетчерский пункт руления органа обслуживания воздушного движения не может наблюдать за всем перроном из-за сложности его конфигурации. Зоны ответственности между руководителем полетами на аэродроме и специализированным подразделением аэропортового комплекса по управлению движением воздушных судов на перроне, а также процедуры, которые необходимо соблюдать при обслуживании наземного движения, и методы взаимодействия в переходных зонах между перроном и площадью маневрирования.

7. Обеспечение полетов

40. Предоставление аэронавигационной информации.

41. Порядок подготовки и предоставления аэронавигационной информации авиационному персоналу, связанному с обеспечением и выполнением полетов.

42. Предоставление метеорологической информации.

Организация метеорологического обеспечения полетов (название, идентификационные данные авиационного метеорологического подразделения, часы работы, почтовый адрес, электронный адрес, адрес авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, контактные телефоны), аэродромы (вертодромы), по которым осуществляется прогнозирование. При отсутствии на аэродроме (вертодроме) авиационного метеорологического подразделения указывается, за каким авиационным метеорологическим подразделением закреплен аэродром (вертодром) для составления прогнозов погоды, объем метеорологической информации, предоставляемой пользователям воздушного пространства.

Метеорологические наблюдения и сводки (пункты наблюдений, виды наблюдений, особенности; сроки регулярных наблюдений; критерии выпуска специальных сводок и порядок их распространения; порядок проведения наблюдений за ветром на высотах и передачи данных; порядок проведения радиолокационных наблюдений и передачи данных).

Виды авиационных прогнозов погоды по аэродрому (вертодрому), предупреждения об опасных для полетов метеорологических явлениях.

Обеспечение метеорологической информацией органов обслуживания воздушного движения (управления полетами). Виды предоставляемой информации и способы ее доведения. Порядок действия смены авиационного метеорологического подразделения при поступлении сигнала "Тревога".

Дополнительно описывается:

1) краткая климатическая и орнитологическая характеристика района аэродрома по временам года;

2) организация воздушной и радиолокационной разведки погоды;

3) порядок информации экипажей воздушных судов о фактической погоде;

4) организация оперативного взаимодействия между метеорологическими подразделениями по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов.

43. Орнитологическое обеспечение полетов:

1) информация, характеризующая орнитологическую обстановку в районе аэродрома (вертодрома) для основных периодов годовой активности птиц;

2) данные о скоплениях птиц и направлении их перелета;

3) основные мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов.

44. Радиотехническое обеспечение полетов и авиационная электросвязь:

1) состав и размещения средств наблюдения, радионавигации, посадки и авиационной электросвязи;

2) тип и категория средства, обозначение, географические координаты, магнитное склонение и превышение места их установки, рабочие частоты (каналы) и регламент работы.

3) использование основных и резервных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;

4) состав дежурных средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи при использовании аэродрома (вертодрома) в качестве запасного;

5) применение средств объективного контроля.

45. Дополнительно раскрываются:

1) зоны видимости РЛС и зона действия навигационных средств;

2) порядок использования средств связи и РТО полетов;

3) организация радиосвязи органов УВД аэродрома с воздушными судами. Резервные средства связи и РТО полетов. Порядок использования резервных и дублирующих средств.

46. Электросветотехническое обеспечение полетов:

1) тип системы огней приближения, протяженность и сила света системы огней приближения;

2) тип входных огней ВПП, цвет входных огней и фланговых горизонтов (при наличии);

3) тип огней зоны приземления, протяженность огней зоны приземления;

4) посадочные огни, протяженность, интервалы установки, цвет и сила посадочных огней;

5) осевые огни, протяженность, интервалы установки, цвет и сила осевых огней (при наличии);

6) ограничительные огни ВПП, их тип, цвет ограничительных и фланговых горизонтов (при наличии);

7) протяженность и цвет огней КПП (при наличии);

8) соответствие категории полетов, на которую рассчитана ВПП.

9) системы визуальной индикации глиссады, сторона расположения системы визуальной индикации глиссады, угол наклона глиссады при их наличии);

10) маркировка аэродромного и опознавательного маяка;

11) другие визуальные средства ориентации и управления на РД (включая огни мест ожидания у ВПП, промежуточных мест ожидания и линий "стоп") и перронах, расположение, а также тип системы визуальной стыковки с телескопическим трапом при ее наличии.

47. Аэродромное обеспечение полетов:

1) порядок и сроки осмотра ВПП днем и ночью, а также в условиях ограниченной видимости;

2) мероприятия по поддержанию аэродрома (вертодрома) в постоянной эксплуатационной готовности;

3) порядок движения по аэродрому (вертодрому) людей, аэродромно-технических и транспортных средств;

4) порядок и очередность очистки элементов летного поля, включая критические зоны радиомаячных систем;

5) порядок и сроки определения толщины слоя осадков на ВПП и коэффициента сцепления;

6) подготовка к полетам вертолетных площадок;

7) порядок встречи и отправки воздушных судов с мест стоянок авиационным персоналом.

48. Медицинское обеспечение полетов.

Содержание и порядок проведения медицинского обеспечения полетов.

49. Поисково-спасательное обеспечение:

1) район ответственности за организацию и проведение поисково-спасательное обеспечения полетов;

2) сведения о технических средствах и оборудовании, используемых при аварийно-спасательных работах и пожаротушении (места базирования, степени готовности и их возможности);

3) действия авиационных сил и средств поиска и спасания при получении сигнала бедствия или другой информации о воздушном судне, терпящем или потерпевшем бедствие;

4) организация и проведение аварийно-спасательных работ на аэродроме и в районе аэродрома;

5) порядок взаимодействия и организацию связи с органами УВД, а также вызова дежурных сил и средств.

50. Обеспечение полетов на аэродромах совместного базирования, аэродромах совместного использования.

Особенности режимно-охранного обеспечения полетов на аэродромах совместного базирования, аэродромах совместного использования.

Приложение 4
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Таблица 1

Минимальные метеорологические условия для полетов по ПВП

№ п/п	Местность	Скорость полета (истинная) км/ч	Минимальные условия полета по ПВП		
Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа (м)	Видимость (м)	Вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков (м)			
В ЗОНЕ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ					
1.	Равнинная и холмистая (водная поверхность)	300 и менее	150	2000	50
2.		Более 300	300	5000	100
3.	Горная	600 и менее	300	5000	100
В ЗОНЕ ПОДХОДА И					

ПОМАРШРУТА					
М					
1.	Равнинная и холмистая (водная поверхность)	300 и менее	150	2000	50
2.		Более 300	300	5000	100
3.	Горная (высота до 2000 м)	600 и менее	400	5000	100
4.	Горная (высота 2000 м и более)	600 и менее	700	8 000	100

Примечание:

1. В зоне взлета и посадки минимальные метеоусловия устанавливаются по скорости полета по кругу.

2. Разрешаются полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними. Видимость не должна быть меньше, чем расстояние, пролетаемое вертолетом за 30 секунд, чтобы позволить пилоту возможность увидеть препятствия и избежать с ними столкновения (см. таблицу 2);

3. Полеты в составе пары (звена) под облаками разрешается выполнять при высоте нижней границы облаков соответственно на 100 (200) м и полетной видимости на 1 км больше указанных в таблице 1.

Таблица 2

Минимальная видимость для визуальных полетов вертолетов

№ п/п	Видимость, м	Скорость, км/ч
1.	800	93
2.	1 500	185
3.	2 000	220

Таблица 3

Минимальные метеорологические условия и минимальные запасы высот над препятствием для специального полета по ПВП

№ п/п	Местность	Минимальный запас высоты над препятствием, м		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м		Видимость, м	
		Минимум	Максимум	Минимум	Максимум	Минимум	Максимум
		днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
Срочные полеты по обслуживанию							

и ю организаций здравоохран ения, поисково-сп асательные и аварийно-сп асательные работы								
	1.	Равнинная и холмистая (водная поверхность)	50	250	100	300	1000	4000
	2.	Горная	300	-	400	-	2000	-
Особо важные полеты и полеты по перегонке ВС								
	1.	Равнинная и холмистая (водная поверхность)	-	400	-	450	-	4000

Приложение 5
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Алгоритм расчета высоты (эшелона) полета воздушного судна

1. Расчет нижнего эшелона (эшелона перехода) района аэродрома производится по формулам:

$$N_{\text{ниж.эш.}} \geq N_{\text{пер.}} + 300 + N_{\text{аэр.}};$$

где $N_{\text{пер.}}$ – высота перехода,

$N_{\text{аэр.}}$ — превышение аэродрома над уровнем моря.

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется стандартному давлению.

Нижний эшелон района аэродрома устанавливается для определенного диапазона давления на аэродроме. Минимальное давление этого диапазона определяется в следующем порядке:

1) определить избыток переходного слоя:

$$D_{\text{Nпер.}} = N_{\text{ниж.эш.}} - (N_{\text{пер.}} + 300 + N_{\text{аэр.}});$$

2) определить минимальное давление на аэродроме для расчетной $N_{\text{ниж.эш.}}$;

$$\text{Раэр.мин} = 760 - (\text{Наэр.} + \text{ДНпер.}) / 11;$$

При давлении на аэродроме (Раэр.) меньшем Раэр.мин. и по значению не более, чем на 27 мм.рт.ст. в качестве нижнего эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а при Раэр. меньшем Раэр.мин. и по значению более чем на 27 мм.рт.ст - очередной верхний эшелон и т.д.

Рассчитанные эшелоны и диапазоны давления на аэродроме, в пределах которых эти эшелоны устанавливаются, указываются в аэронавигационном паспорте аэродрома.

Перед - началом выполнения полетов орган УВД аэродрома по фактическим значениям давления на аэродроме (Раэр.факт), температуры воздуха у земли - t_0 , и с учетом минимального значения Раэр.мин. для данного диапазона определяет нижний эшелон. $\text{Нниж.эш. факт.} \geq \text{Нниж.эш.} - (\text{Раэр.факт} - \text{Раэр.мин.}) \times 11 - \text{ДНтем.};$

где ДНтем. - методическая температура поправка высотомера, которая учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом $\text{Ниспр.} = \text{Нниж.эш.}$

Например, требуется рассчитать нижние эшелоны и диапазоны давления на аэродроме, в пределах которых эти эшелоны устанавливаются, а также определить фактический нижний эшелон в день полетов при условии, что $\text{Наэр.} = 162 \text{ м}$, $\text{Нперех.} = 700 \text{ м}$, $\text{Раэр.факт.} = 718 \text{ мм.рт.ст.}$, $t_0 = -15^\circ\text{C}$.

Расчет выполняется в такой последовательности:

$$\text{Нниж.эш} \geq 700 + 300 + 162 \geq 1162 \text{ м};$$

$$\text{Нниж.энг} = 1200 \text{ м};$$

$$\text{ДНперех.} = 1200 - (700 + 300 + 162) = 38 \text{ м};$$

$$\text{Раэрmin} = 760 - (162 + 38) / 11 = 742 \text{ мм.рт.ст.}$$

В районе данного аэродрома должны быть установлены и указаны в инструкции по производству полетов нижние эшелоны:

$$1200 \text{ м при Раэр} \geq 742 \text{ мм.рт.ст.};$$

$$1500 \text{ м при } 742 \text{ мм.рт.ст.} > \text{Раэр} \geq 715 \text{ мм.рт.ст.};$$

$$1800 \text{ м при Раэр} < 715 \text{ мм.рт.ст.};$$

и т.д.

В день полетов орган УВД аэродрома определяет нижний эшелон с учетом фактической температуры воздуха у земли:

$$\text{Нниж.эш. факт.} \geq 1500 - (718 - 715) \times 11 - ((-15 - 15) / 300) \times 1500 = 1617 \text{ м};$$

$$\text{Нниж.эш. факт.} = 1800 \text{ м.}$$

2. Расчет безопасной высоты полета по атмосферному давлению 760 мм.рт.ст. или 1013,25 мбар/гПа производится по формулам:

$$\text{Нбез.760} = \text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.} - \text{ДНтем.} + (760 - \text{Рприв.мин.}) \times 11$$

$$\text{Нбез.1013,25} = \text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.} - \text{ДНтем.} + (1013,25 - \text{Рприв.мин.}) \times 8,25$$

где Нбез.ист. - установленное значение истинной безопасной высоты полета (в метрах);

Нрел. - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом высоты искусственных препятствий на ней в пределах установленной ширины маршрута (в метрах);

Рприв.мин. — минимальное атмосферное давление по маршруту (этапу маршрута) полета, приведенное к среднему уровню моря, мм.рт.ст.(мбар/гПа);

DNтемп. - методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке (в метрах), или по формуле:

$$\Delta H_{\text{темп}} = \frac{t_0 - 15^\circ \text{C}}{300} \times H_{\text{испр}}$$

где Ниспр. = Нбез.ист. + Нрел. (в метрах);

t₀ - минимальная температура по маршруту (участку) полета.

3. Расчет безопасной высоты полета в районе подхода (для включения в аэронавигационный паспорт аэродрома и в документы аэронавигационной информации) производится по формулам:

$$\text{Нбез.подх.} = \text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.} - \text{DNтемп.} + (760 - \text{Рприв.аэр.}) \times 11$$

$$\text{Нбез.подх.} = \text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.} - \text{DNтемп.} + (1013,25 - \text{Рприв.аэр.}) \times 8,25$$

где Нбез.ист. - установленное значение истинной безопасности полета (в метрах);

DNтемп. - методическая температурная поправка высотомера определяемая для минимальной температуры на аэродроме по многолетним наблюдениям (в метрах);

Рприв.аэр. - минимальное атмосферное давление на аэродроме по многолетним данным, приведенное к уровню моря или приведенного к среднему уровню моря рассчитывается по формуле:

$$\text{Рприв.аэр.} = \text{Наэр.} / 11(8,25) + \text{Раэр.}$$

где Наэр. - превышение аэродрома относительно уровня моря;

Раэр. - минимальное атмосферное давление на уровне ВПП аэродрома по многолетним наблюдениям или приведенного к среднему уровню моря.

4. Расчет минимальной безопасной высоты полета по кругу над аэродромом производится по формуле:

$$\text{Нкр.} = \text{Нбез.ист.} + \text{DNрел.} - \text{DNтемп.}$$

где Нбез. ист. - установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки (в метрах);

Нрел. - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий относительно уровня аэродрома в пределах установленной ширины полосы (в метрах);

DNтемп. - определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом Ниспр. = Нбез.ист. + Нрел., а t₀ - минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град. Цельсия.

5. Расчет минимальной безопасной высоты в районе аэродрома (МБВ) производится по формуле:

$$\text{МБВ} = 300 + \text{ДНрел.} - \text{ДНтемп.}$$

где ДНрел. - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом искусственных препятствий определенного относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение;

ДНтемп. - определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом Ниспр. = $300 + \text{ДНрел.}$, а t_0 - минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град. Цельсия.

6. Расчет безопасной высоты в районе аэродрома при полете ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$\text{Нбез.аэр.} = \text{Нбез.ист.} + \text{ДНпреп.} - \text{ДНтемп.}$$

где Нбез.ист. — установленное значение истинной безопасной высоты полета в зоне взлета и посадки (в метрах);

ДНпреп. - высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на ней относительно уровня аэродрома. Высота искусственных препятствий учитывается в ДНпреп. при скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности - во всех случаях независимо от скорости полета в пределах установленной ширины маршрута (в метрах);

ДНтемп. - определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом Ниспр. = $\text{Нбез.ист.} + \text{ДНпреп.}$, а t_0 - фактическая температура на аэродроме, град. Цельсия.

7. Расчет минимальной безопасной высоты полета по маршруту ниже нижнего эшелона производится по формуле:

$$\text{Нмин.без. марш} = \text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.} - \text{ДНтемп.}$$

где Нбез.ист. - установленное значение истинной безопасной высоты полета (в метрах);

Нрел. - абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий на этапе маршрута полета (в метрах);

ДНтемп. - определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом Ниспр. = $\text{Нбез.ист.} + \text{Нрел.}$, а t_0 - фактическая температура воздуха у земли в точке минимального давления, град. Цельсия.

8. Расчет высоты нижнего эшелона зоны ожидания производится по формулам:

$$\text{Нниж.эш.760} = \text{Нкр.} + 300 - \text{ДНтемп.} + (760 - \text{Раэр.}) \times 11;$$

$$\text{Нниж.эш.1013,25} = \text{Нкр.} + 300 - \text{ДНтемп.} + (1013,25 - \text{Раэр.}) \times 8,25,$$

где Нкр. - высота круга, м;

Раэр. - давление на аэродроме, мм.рт.ст. (мбар/гПа);

$\Delta H_{\text{темп.}}$ - определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом $H_{\text{испр.}} = H_{\text{кр.}} + 300$ (в метрах) а t_0 - фактическая температура на аэродроме, град. Цельсия.

9. Расчет высоты (эшелона) полета при установке на шкале давлений барометрического высотомера давления, соответствующего уровню рабочего порога ВПП.

1). При полете на заданном эшелоне

$$H_{\text{пр.аэр.}} = H_{\text{эш.}} - (760 - P_{\text{аэр.}}) \times 11,$$

где $H_{\text{эш.}}$ – заданный эшелон полета;

$P_{\text{аэр.}}$ – атмосферное давление, соответствующее уровню рабочего порога ВПП.

2). При полете по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона

$$H_{\text{пр.аэр.}} = H_{\text{марш.}} - (P_{\text{прив. мин.}} - P_{\text{аэр.}}) \times 11,$$

где $H_{\text{марш.}}$ – заданная высота полета по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона;

$P_{\text{прив.}}$ – минимальное атмосферное давление района аэродрома (аэроузла) или участка маршрута (если маршрут выходит за пределы района аэродрома (аэроузла), приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барометрической тенденции.

3). Расчет минимальной безопасной высоты полета в аэродромных зонах пилотирования и по учебным маршрутам

$$H_{\text{мб. аэр.}} = H_{\text{без.ист.}} + H_{\text{рел.}} - H_{\text{аэр.}} - \Delta H_{\text{темп.}},$$

где $\Delta H_{\text{темп.}}$ – определяется по формуле, указанной в пункте 2 настоящего Приложения. При этом $H_{\text{испр.}} = H_{\text{без.ист.}} + H_{\text{рел.}} - H_{\text{аэр.}}$, а t_0 – минимальная температура на аэродроме по многолетним наблюдениям, град. Цельсия;

$H_{\text{рел.}}$ – абсолютная высота наивысшей точки рельефа местности с учетом естественных препятствий, $H_{\text{аэр.}}$ – наименьшая абсолютная высота ВПП аэродрома (в метрах).

Приложение 6
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Установленные истинные безопасные высоты полетов по правилам полетов по приборам

№ п/п	Скорость полета (истинная), км/ч	Безопасная высота полета (истинная), м
1.	В зоне взлета и посадки: 300 км/ч и менее (по кругу) более 300 км/ч (по кругу)	300 300
2.	В районе подхода, по трассам и маршрутам: а) в равнинной или холмистой местности и над водным пространством	

	300 км/ч и менее	600
	более 300 км/ч	600
3.	б) в горной местности	900
	500 км/ч и менее	900
	более 500 км/ч	

Приложение 7
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан
Форма

ЛЕТНАЯ КНИЖКА

(летная специальность)

(фамилия)

(имя, отчество (при его наличии))

РАЗДЕЛ 1 ОБЩИЕ ДАННЫЕ

1. Занимаемая должность

2. Воинское звание

3. Число, месяц и год рождения _____ 4. Образование: общее _____
_____ военное _____

5. В ВС и др. В и ВФ РК с _____ г., в государственной авиации с _____ г.

6. Личный номер _____

Налет в авиационном учебном заведении

Тип ВС	Количество полетов		Налет	
	всего	самостоятельных	общий	самостоятельный
" " _____	20			

_____ г. Начальник штаба _____

Налет по типам самолетов (вертолетов)

(на 1 января 20__ г.)

Тип ВС	Время суток	Количество полетов	Налет								Взлет о в при взлетном мин. погоды	Применение посадочных систем					
			общий		В закрытой кабине		В СМУ		в облаках			заход ов	посадок	посадок при установленном мин. погоды			
			ч	м	ч	м	ч	м	ч	м					ч	м	

Классификация

Раздел 2

ДОПУСКИ К ПОЛЕТАМ ДНЕМ

Дата	К каким полетам допускается	На каком типе ВС	В каких метеорологических условиях допускается			Тип посадочной системы	Должность, звание, подпись и фамилия лица, допустившего летчика (штурмана) к полетам
			Высота НГО, м	Полетная видимость, км			

Раздел 3

ДОПУСКИ К ПОЛЕТАМ НОЧЬЮ

Дата	К каким полетам допускается	На каком типе ВС	В каких метеорологических условиях допускается			Тип посадочной системы	Должность, звание, подпись и фамилия лица, допустившего летчика (штурмана) к полетам
			Высота НГО, м	Полетная видимость, км			

Раздел 4

УЧЕТ НАЛЕТА ПО ГОДАМ

--	--	--	--	--	--	--	--

Год	Тип ВС	Время суток	Количество полетов	Налет								Взлет при взлетном мин. погоды	Применение посадочных систем		
				общий		В закрытой кабине		В СМУ					заходов	посадок	посадок при установленном минимуме погоды
				ч	м	ч	м	ч	м	ч	м				

(месяц и год)

Раздел 5

ПОДЕННЫЙ УЧЕТ НАЛЕТА

Число месяца	Тип ВС	Время суток	Сколько часов вы полетели	Нормативное количество полетов	Налет								Высота полета (км макс/мин)	Метеорологические условия в период полета	Взлет при метеоподобах	Применение посадочных систем			Оценка боевой применения	Оценка запаса топлива	
					общий		в закрытой кабине		в СМУ							Наименование системы и способ управления ВС	заходов	посадок			посадок при установленном минимуме погоды
					ч	м	ч	м	ч	м	ч	м									

Раздел 6

УЧЕТ НАЛЕТА НА ТРЕНАЖЕРАХ

20__г.	Налет		20__г.	Налет		20__г.	Налет	
	ч	м		ч	м		ч	м
Январь			Январь			Январь		
Февраль			Февраль			Февраль		
Март			Март			Март		
Апрель			Апрель			Апрель		
Май			Май			Май		

Июнь		Июнь		Июнь	
Июль		Июль		Июль	
Август		Август		Август	
Сентябрь		Сентябрь		Сентябрь	
Октябрь		Октябрь		Октябрь	
Ноябрь		Ноябрь		Ноябрь	
Декабрь		Декабрь		Декабрь	
Всего за 20__г.		Всего за 20__г.		Всего за 20__г.	

Раздел 7

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРОК ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

Раздел 8

Учет зачетных тренажей на авиационной технике

Дата	Тип авиационной техники	Оценка по АТ/РЛЭ	Тренаж проводил (должность, в/звание, фамилия)	Подпись
------	-------------------------	------------------	------------------------------------------------	---------

Раздел 9

Учет комплексных зачетных тренажей по аварийным средствам спасения

Дата	Знание САПС	Техника выполнения покидания	Действия после покидания	Использование НАЗ, радиостанции	Действия после приземления	Общая оценка	Тренаж проводил (должность, воинское звание, подпись, фамилия)
------	-------------	------------------------------	--------------------------	---------------------------------	----------------------------	--------------	----------------------------------------------------------------

Раздел 10

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРОК ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

Раздел 11

ПРЫЖКИ С ПАРАШЮТОМ И КАТАПУЛЬТИРОВАНИЯ

(ознакомительные, тренировочные, катапультирование на тренажерах, вынужденные прыжки)

Дата	Тип ВС (тренажера)	Тип парашюта	Высота, м	Цель прыжка (катапультирование)	Ошибки и их последствия
------	--------------------	--------------	-----------	---------------------------------	-------------------------

Раздел 12

ЛЕТНЫЕ ПРОИШЕСТВИЯ

Дата	Тип ВС и двигателя	Классификация, обстоятельства (кратко), причины и виновник происшествия
------	--------------------	-------------------------------------------------------------------------

Примечания:

1. Летная книжка ведется на летчиков и штурманов всех должностей, выполняющих обязанности в полете по пилотированию, навигации и боевому применению ВС;

2. Летная книжка на летчика (штурмана) заводится в авиационном учебном заведении после сдачи им государственных экзаменов;

3. Летная книжка заполняется летчиком (штурманом). Записи подписываются соответствующими должностными лицами и заверяются гербовой печатью;

Разделы 1, 4, 5, 6, 7 и 12 подписываются начальником штаба авиационной части, разделы 2 и 3 – командиром (начальником) или лицами, допустившими летчика (штурмана) к полетам, раздел 8 – лицами, производившими проверку, раздел 9 – начальником парашютно-десантной и поисково-спасательной службы части;

4. Правильность заполнения летной книжки контролируется прямыми или старшими начальниками летчика (штурмана) не реже одного раза в квартал;

5. При убытии летчика (штурмана) в другую авиационную часть летная книжка конвертируется и выдается ему на руки. Если убытие связано с пересечением государственной границы РК, летная книжка пересылается секретной почтой;

6. Летная книжка хранится в штабе авиационного подразделения (части) и является документом строгого учета. Она должна быть прошнурована и скреплена гербовой печатью;

7. При увольнении летчика (штурмана) в запас (отставку) летная книжка вместе с личным делом пересылается в департамент по делам обороны;

8. Записывать в летную книжку данные, не предусмотренные ее разделами, не допускается;

9. Сведения о налете в авиационном учебном заведении записываются по типам ВС и затем суммируются;

10. Глава "Налет по типам ВС" заполняется при заведении книжки по состоянию на 1 января того года, в котором она заводится. Запись осуществляется по типам

самолетов (вертолетов) за весь период летной службы летчика (штурмана), включая налет в авиационном учебном заведении, отдельно за дневные полеты и подводится итог, за ночные полеты и подводится итог и затем подводится общий итог.

Налет на учебно-боевых ВС, выполненный в качестве обучаемого (проверяемого) и инструктора, записывается отдельно как днем, так и ночью по каждому типу ВС.

На боевых ВС с двойным управлением инструкторский налет вычитается из общего налета и записывается отдельно;

11. В раздел 1 заносятся выписки из приказов о присвоении классной квалификации летчику (штурману) или снижении в классе (лишение класса) с указанием причин и срока;

12. В разделах 2 и 3 записывается допуск летного состава к самостоятельным полетам по видам летной подготовки днем и ночью, а также допуск к инструкторским полетам;

13. В раздел 4 данные заносятся по каждому типу ВС отдельно за дневные полеты и подводится итог, за ночные полеты и подводится итог, после чего подводится общий итог за год.

Инструкторский налет на учебно-боевых и боевых ВС с двойным управлением записывается так, как указано в пункте 10.

При оформлении новой книжки общегодовые итоги переносятся за все годы после окончания авиационного учебного заведения, а за последний год, год, предшествующий ее оформлению, по каждому типу ВС отдельно за день и ночь с итогами и общий итог за год;

14. В разделе 5 записываются последовательно все упражнения (задания), выполненные в течение летной смены (дня, ночи).

При записи дневных полетов в графе "Время суток" ставится буква Д, при записи ночных полетов – буква Н.

При записи полета, выполненного на ВС с двойным управлением, в графе "С какого сиденья выполнен полет" записывается: с левого сиденья – Л, правого – Пр., переднего – П, заднего – З, инструкторского – И.

При этом, если производится запись инструкторского налета, буква И ставится независимо от того, на каком сиденье находился инструктор.

При записи содержания задания допускаются общепринятые сокращения.

В графе "Налет СМУ всего" суммируется налет в облаках, за облаками, при ограниченной полетной видимости, над водными пространствами и безориентирной местностью при отсутствии видимости естественного горизонта (береговой черты) и на высотах 12000 м и более.

Время налета по приборам в закрытой кабине и в облаках считается с момента закрытия кабины шторкой или вхождения в облака и до момента ее открытия или выхода из облаков.

В графе "Высота полета, км (макс/мин)" указывается: в числителе – максимальная высота полета, в знаменателе – минимальная.

В графе "Метеорологические условия в период полета" запись производится в следующей последовательности: количество облаков в баллах, далее дробью: в числителе – высота верхней границы облаков, в знаменателе – высота нижней границы облаков в метрах, затем полетная видимость в километрах.

В графе "Наименование системы и способ управления ВС" записывается наименование системы сокращенно и в зависимости от способа управления ВС при заходе на посадку ставится буква: Р – при ручном, Д – директорном, А – автоматическом.

При использовании ОСП (ОПРС) записывается ОСП (ОПРС); при использовании ОСП с РСП или ОПРС с РСП – РСП; при использовании ОСП с РСП и РМС – РМС.

По окончании месяца записываются итоги по всем графам, по типам ВС отдельно за дневные полеты и подводится итог, за ночные полеты и подводится итог и затем подводится общий итог за месяц.

Инструкторский налет на учебно-боевых и боевых ВС с двойным управлением записывается так, как указано в пункте 10;

15. Раздел 6 заполняется один раз в месяц и подводится итог за год;

16. При записи результатов проверки летной подготовки (раздел 8) придерживаться следующей последовательности:

в левом верхнем углу сверху указать дату, тип воздушного судна, с какого сиденья производилась проверка и время суток;

на правой части страницы вверху указать номер упражнения Курса боевой подготовки, его наименование и метеорологические условия;

результаты проверки записывать в последовательности выполнения элементов полета с выставлением оценок за каждый из них в соответствии с нормативами Курса боевой подготовки;

в конце текста давать общую оценку за полет.

17. Раздел 12 заполняется после завершения расследования летного происшествия, когда будут сделаны окончательные выводы;

18. Сокращения: ОСП – оборудованная система посадки, ОПРС – отдельная приводная радиостанция, РСП – радиолокационная система посадки, РМС – радиомаячная система посадки, САПС – средства аварийного покидания самолетов, НАЗ – носимый аварийный запас, НГО – нижняя граница облачности.

Приложение 8
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан

Перечень типовых комплектов полетного обмундирования

10.	Свитер шерстяной летний					+	+	+	+
11.	Шлемофон летний	+	+	+	+				
12.	Шлемофон зимний					+	+	+	+
13.	Перчатки шевретовые	+	+	+	+				
14.	Перчатки меховые					+	+	+	+
15.	Ботинки облегченные	+	+	+					
16.	Ботинки полетные				+	+	+		
17.	Унты меховые							+	+
18.	Носки х/б	+	+			+	+	+	+
19.	Носки шерстяные			+	+	+		+	
20.	Носки меховые						+		+

Примечание:

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

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

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

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

Максимальные перерывы в тренировочных полетах (в месяцах) для летчиков (штурманов)

№ п/п	Метео условия полета	Время суток	Летчики						Штурманы		
			на воздушных судах с одним управлением			на воздушных судах с двойным управлением			снайперы, 1-го класса	2-го класса	3-го класса и не имеющие класса
			снайперы, 1-го класса	2-го класса	3-го класса и не имеющие класса	снайперы, 1-го класса	2-го класса	3-го класса и не имеющие класса			
1.	Простые метеорологические условия	днем	3	2,5	2	4	3	2,5	4	3	2,5
2.		ночью	2,5	2	1,5	4	3	2,5			
3.	Сложные метеорологические условия	днем	2,5	2	1,5	4	3	2,5	4	2,5	2
4.		ночью	2	1,5	1	3	3	2,5			
5.	Посадочный (взлетный) минимум	днем	2	1,5	1	3	2,5	1,5			
6.		ночью	2	1	1	3	2,5	1,5			

Примечание:

Полеты в зону и по маршруту, выполненные ночью в сложных метеорологических условиях, ликвидируют перерывы в полетах днем в простых метеорологических условиях и сложных метеорологических условиях. Посадки, выполненные ночью, ликвидируют перерывы в посадках днем при тех значениях полетной видимости и нижней границы облачности, при которых совершалась посадка ночью.

Приложение 10
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан
Утверждаю
Командир _____
(воинская часть, подразделение)

	ПЛАНОВАЯ ТАБЛИЦА ПОЛЕТОВ
	на " _____ " _____ 20 _____ г.

Марш-ру-ты: _____ _____ _____	(вариант) (войсковая часть, подразделение) на " _____ " _____ _____ 20 _____ г. Начало полетов _____ _____ Конец полетов _____ _____	Рассвет _____ _____ Заход Солнца _____ _____ Восход Солнца _____ _____ Наступление темноты _____ _____
-------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

№ п/п	Тип и номер ВС	Фамилия командира ВС	Позывной	Посадочный минимум летчика		Когда крайний раз летал в данных условиях		1 час					
				день	ночь	день	ночь	10	20	30	40	50	60

Продолжение таблицы

2 час						3 час						4 час					
10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60

Продолжение таблицы

5 час						6 час						7 час						Количество полетов и налет	Примечание
10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60	10	20	30	40	50	60		

Группа руководства полетами:
 Руководитель полетов на аэродроме _____
 Помощник руководителя полетов на аэродроме _____
 Руководитель полетами (ближней зоны) _____
 Руководитель полетами (зоны посадки) _____
 Руководитель полетами (дальней зоны) _____
 Руководитель полетов на полигоне _____
 Помощник руководителя полетов на полигоне _____
 Дежурный штурман _____
 Офицер боевого управления _____

Группа обеспечения полетов:
 Старший инженер полетов _____
 Дежурный инженер синоптик _____
 Начальник НПСК _____
 Дежурный по АТО _____
 Старший дежурный по связи и РТО _____
 Дежурный врач (фельдшер) _____
 Начальник штаба _____

 _____ (воинское звание, подпись)

Планировалось полетов _____
 налет _____ топливо _____
 Выполнено полетов _____
 налет _____ топливо _____
 Правильность составления плановой таблицы проверил _____
 Заместитель командира части по ЛП _____
 _____ (воинское звание, подпись)
 Заместитель командира части по БзП _____
 _____ (воинское звание, подпись)
 Заместитель командира части по ИАО _____
 _____ (воинское звание, подпись)
 Старший штурман части _____

 _____ (воинское звание, подпись)
 Начальник медицинской службы _____

 _____ (воинское звание, подпись)

Примечание:

1. Состав экипажей указывается на обороте плановой таблицы.

2. В графах "Когда крайний раз летал в данных условиях" указывается дата крайнего полета на боевом воздушном судне.

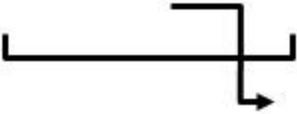
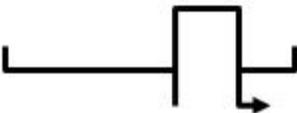
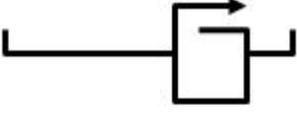
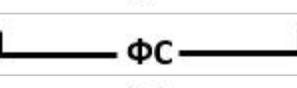
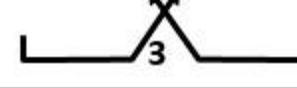
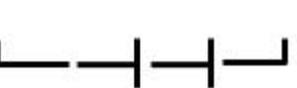
3. Командиры экипажей разведчиков погоды заносятся первыми в плановую таблицу, ниже – остальные командиры экипажей, доразведчики погоды, дежурные экипажи ПСС, а также номера резервных самолетов.

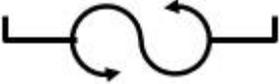
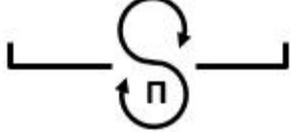
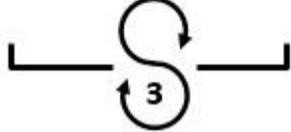
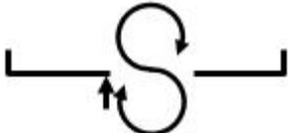
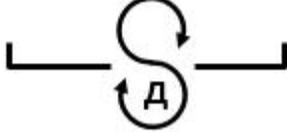
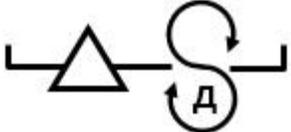
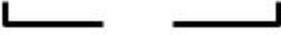
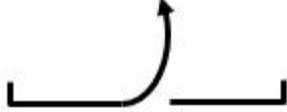
4. Время осмотра ВПП. МРД и РД заносить в таблицу по необходимости.

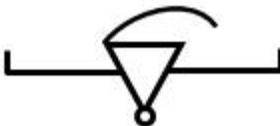
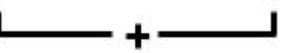
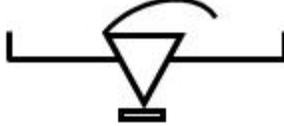
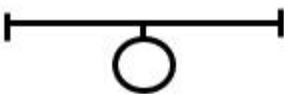
Приложение 11
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

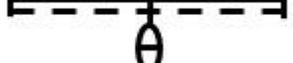
Условные знаки для составления плановых таблиц полетов

№ п/п	Задание на полет	Условные знаки
1.	Полет по кругу	
2.	Полет в зону	
3.	Полет по маршруту	
4.	Полет под шторкой	
5.	Полет в облаках	
6.	Полет за облаками	
7.	Полет на сверхзвуковых скоростях	
8.	Полет на практическом потолке	
9.	Полет на малой и предельно-малой высоте (для самолетов), на предельно-малой высоте (для вертолетов)	
10.	Полет в составе группы	
11.	Полет на облет воздушного судна	
12.	Полет с грунта	
13.	Полет с запуском (ЗД) или имитацией (ИД) отказа двигателя (двигателей) в воздухе	
14.	Полет в радиолокационном контакте	
15.	Полет на разведку погоды	

16.	Полет на выполнение захода на посадку: с рубежа	
17.	с прямой	
18.	двумя разворотами на 180° или по коробочке	
19.	Посадка группой	
20.	Посадка на взлетно-посадочную полосу, не освещенную прожекторами	
21.	Полет воздушной цели	
22.	Полет на стрельбу по воздушным целям: из пушек	
23.	неуправляемыми ракетами	
24.	управляемыми ракетами	
25.	Фотографирование	
26.	Фотострельба	
27.	Полет на перехват воздушной цели с атакой: в переднюю полусферу (ППС)	
28.	в заднюю полусферу (ЗПС)	
29.	под большим ракурсом	
30.	шара (аэростата)	
31.	на фоне земли (с указанием ракурса)	
32.	Полет на перехват низколетящей воздушной цели (с указанием ракурса)	
33.	Полет на сопровождение, сопровождение литерного воздушного судна	

34.	Дежурство в воздухе (самостоятельный поиск – охота)	
35.	Полет на воздушный бой при сближении с противником: на встречных курсах	
36.	на попутных курсах	
37.	на пересекающихся курсах	
38.	Полет на отработку дальнего ракетного боя	
39.	Полет на воздушный бой в качестве цели	
40.	Полет на боевое маневрирование	
41.	Полет для ретрансляции	
42.	Полет на постановку помех	
43.	Полет на боевое применение в условиях радиопомех	
44.	Полет на боевое применение по наземной цели: с горизонтального полета	
45.	с пикирования	
46.	с боевого разворота	
47.	с пикирования после выполнения горки	
48.	с кабрированием с углами до 45°	
49.	с кабрированием с углами более 45°	

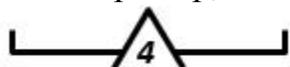
50.	с петли Нестерова	
51.	Тактическое бомбометание	
52.	Фотобомбометание	
53.	Полет на освещение цели	
54.	Полет на обозначение цели	
55.	Полет на воздушную разведку визуальную (В), с фотографированием (Ф), радиотехническую (Р)	
56.	Полет на буксировку воздушной мишени (планера)	
57.	Взлет под шторкой	
58.	Посадка вертолета по стартовым огням	
59.	Полет с посадкой на площадке вне аэродрома	
60.	Полет на корректирование артиллерийского или ракетного огня	
61.	Полет на буксировку шнурукладчика	
62.	Полет на перевозку и высадку десанта на площадке	
63.	Тактическая выброска десанта	
64.	Полет на перевозку посадочного десанта (парашотистов)	
65.	Полет на выброску груза	
66.	Полет по кругу с посадкой по самолетному	
67.	Висение вертолета (полет на выгрузку грузов, высадку людей с режима висения)	

68.	Полет вертолета с внешней подвеской	
69.	Полет на дозаправку топливом в воздухе	
70.	Полет для наведения ударных сил на цель	
71.	Полет на разведывательный поиск мин	
72.	Полет со спасательной лодкой "Фрегат"	
73.	Полет на отработку передачи проводника буксирного троса с корабля на корабль	
74.	Полет на отработку подъема человека с воды "ковшом" на борт вертолета с режима висения	
75.	Полет на отработку подъема человека с воды на борт вертолета с режима висения при помощи аквалангиста, опускаемого в воду лебедкой	
76.	Полет на сброс спасательного катера на воду	
77.	Взлет по вертикали	
78.	Посадка по вертикали	
79.	Взлет с коротким разбегом (ВКР)	
80.	Посадка с коротким пробегом (ПКП)	

Примечания:

1. При выполнении полетного задания группой количество ВС в группе указывается цифрой внутри знака.

Например,



2. Номер упражнения пишется над чертой условного знака, а высота полета – под чертой. В случае если в упражнении предусмотрено несколько полетных заданий, то рядом с номером упражнения в скобках указывается номер полетного задания. В случае если в полете предусмотрено несколько упражнений (в комплексе), то все номера упражнений указываются через дробь. Для вертолетов количество полетов пишется над чертой условного знака справа.

Перед условным знаком пишется номер маршрута или зоны (для вертолетов, при смене вертолета, пишется бортовой номер в кружке).

Для самолетов за условным знаком пишется бортовой номер воздушного судна, расчетная заправка топливом и другие данные.

Например, для самолетов

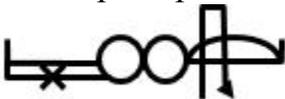


Например, для вертолетов



3. При выполнении в одном полете различных заданий условный знак составляется из знаков, соответствующих данным заданиям.

Например

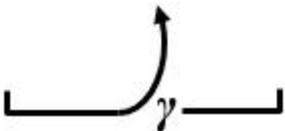


4. Условные знаки полетов на боевое применение по наземным целям составляются из тех знаков маневров и средств поражения, которые отрабатываются и применяются в данном полете.

Например:



- стрельба из пушки с пикирования;



- бомбометание с боевого разворота;



- стрельба неуправляемыми ракетами с пикирования после выполнения горки;



- пуск управляемой ракеты с пикирования;

└─ ПП ─┘

- стрельба из съемной подвижной пушечной установки с горизонтального полета ;

└─ Уγ ─┘

- бомбометание управляемой авиационной бомбой с горизонтального полета.

Полет на отработку маневров без применения средств поражения обозначается с соответствующим знаком маневра без указания средств поражения.

5. При выполнении боевых применений с использованием различных режимов прицела при необходимости могут вводиться дополнительные обозначения. Например, полет на бомбометание с прицеливанием по вынесенной точке и навигационное бомбометание обозначается

└─ γBT ─┘

└─ γНБ ─┘

6. Условные знаки заданий на полет, выполняемых на боевом воздушном судне (тренировочные и самостоятельные полеты), чертятся красным цветом, на учебном или учебно-боевом воздушном судне (контрольные, инструкторские, методические, зачетные) – синим цветом. Все буквы и цифры пишутся черным цветом.

Приложение 12
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан
Форма

Воинская часть _____

ПОЛЕТНЫЙ ЛИСТ № _____

(вариант)

Экипажу в составе:

командира экипажа _____

—

На воздушных судах _____ № _____ " _____ " _____ 20 _____

г.

(тип воздушного судна)

Выполнить (указать количество полетов, № и краткое содержание упражнений КБП

,

маршрут и расчетную продолжительность):

ПРОВЕРЕН:

№ п/п	Должностные лица	Готовность экипажа и авиационной техники	Дата проверки, звание, подпись, фамилия	Примечание
1.	Штурман			
2.	Начальник связи			
3.	Заместитель командира по инженерно-авиационному обеспечению (старший инженер полетов)			
4.	Врач (медицинский работник)			

Дежурный авиадиспетчер _____

Примечание:

Контрольный лист выдается дежурным авиадиспетчером экипажу на аэродроме промежуточной посадки. Перед вылетом экипаж воздушного судна сдает контрольный лист авиадиспетчеру, который хранится в течении месяца.

Приложение 14
к Правилам производства
полетов государственной
авиации
Республики Казахстан

Минимум погоды, при котором допускается производить облет воздушных судов в авиационных частях

№ п/п	Тип воздушного судна	Высота нижней границы облаков, м	Полетная видимость, км
1.	Истребители, истребители бомбардировщики, штурмовики, бомбардировщики, разведчики и учебно-боевые самолеты (сверхзвуковые)	500	5
2.	Истребители, истребители бомбардировщики, штурмовики, бомбардировщики, ракетноносцы, разведчики и учебно-боевые самолеты (дозвуковые)	400	4

3.	Тяжелые реактивные бомбардировщики, ракетноносцы (сверхзвуковые)	450	5
4.	Тяжелые реактивные турбовинтовые бомбардировщики, ракетноносцы и противолодочной самолеты (дозвуковые)	400	5
5.	Турбовинтовые военно-транспортные самолеты и гидросамолеты	400	4
6.	Транспортные поршневые самолеты и поршневые гидросамолеты	Простые метеорологические условия	-
7.	Тяжелые вертолеты	350	3
8.	Средние вертолеты	250	2,5
9.	Легкие и сверхлегкие вертолеты	200	2
10.	Учебные турбореактивные самолеты (дозвуковые)	300	4
11.	Учебные поршневые самолеты и самолеты связи	Простые метеорологические условия	-

Примечание:

При облете вертолета входить в облака не допускается.

Приложение 15
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан

Дублирующие сигналы и знаки для управления движением воздушных судов в воздухе, сигналы регулирования движения воздушными судами на земле

I. Дублирующие сигналы и знаки для управления движением воздушных судов в воздухе

№ п/п	Значение сигнала, знака (команда)		Сигнал (знак)
	Ночью	Днем	
1.	Разрешен взлет		Подъем руки вверх Частое мигание аэронавигационными огнями
2.			Включение зеленого светофора Включение зеленого светофора

3.	Взлет разрешаю	Подъем белого флажка вертикально вверх и опускание до горизонтального положения в направлении взлета.	Подъем белого фонаря вертикально вверх и опускание до уровня плеч в направлении взлета.
4.	Взлет запрещаю	Включение красного светофора.	Включение красного светофора.
5.		Подъем красного флажка вертикально вверх.	Подъем красного фонаря вертикально вверх.
6.	Разрешите посадку	Полет воздушного судна по кругу с покачиванием с крыла на крыло.	Полет воздушного судна по кругу и мигание аэронавигационными огнями (фарой) или пуск белой ракеты с борта воздушного судна.
7.	Произвожу немедленную вынужденную посадку	Пуск нескольких ракет с борта воздушного судна (при отсутствии сигнальных ракет – включение и выключение посадочной фары на посадочном курсе до прохода дальней приводной радиостанции с интервалом 2-4 с).	Пуск нескольких ракет с борта воздушного судна (при отсутствии сигнальных ракет – включение и выключение посадочной фары на посадочном курсе до прохода дальней приводной радиостанции с интервалом 2-4 с).
8.	Посадку разрешаю	Знак "Т" на аэродроме.	Включение линии огней на основной взлетно-посадочной полосе.
9.	Посадку запрещаю (уходите на второй круг)	Пуск одной или нескольких красных ракет или крест из полотнищ посадочного знака.	Пуск одной или нескольких красных ракет
10.	Посадку производить на запасную взлетно-посадочную полосу	Уборка посадочного знака "Т" на основной взлетно-посадочной полосе.	Выключение линии огней на основной взлетно-посадочной полосе.
11.	Требование общей посадки	Серия дымовых шашек или параллельно поперечному полотнищу посадочного знака "Т" в 5 м от него выложено дополнительное полотнище.	Пуск серии зеленых ракет.
12.	Шасси не выпущено	Полотнища посадочного знака "Т" разъединены на 5 м.	—
		На месте посадочного знака "Т" выложена из	Включение световой стрелы в направлении

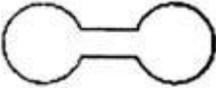
13.	Посадку производите на запасном аэродроме	полотнищ стрела в направлении запасного аэродрома.	запасного аэродрома на месте посадочного знака "Т".
14.	Подтверждение экипажа ВС о принятии сигналов	В полете: покачивание крыльями (этот сигнал не следует подавать на участке между третьим и четвертым разворотами и на предпосадочной прямой). На земле: движением элеронов или руля поворота.	Двукратное мигание посадочных фар или если они не установлены, двукратное включение и выключение аэронавигационных огней.

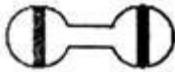
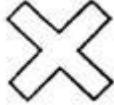
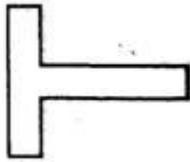
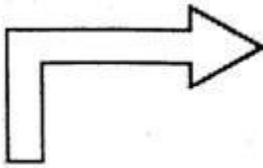
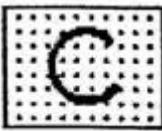
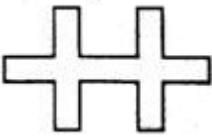
II. Сигналы регулирования движения воздушными судами на земле

1. Сигналы, подаваемые с автомобиля сопровождения

- 1) Зеленый свет - рулите на меня (за мной);
- 2) Красный свет - прекратите руление (стоп);
- 3) Прерывистое мигание - уменьшите скорость руления (повышенное внимание).

2. Наземные визуальные сигналы

<p>1) Запрещение посадки</p> <p>Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями (рис. 1-2), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.</p>	 <p>Рис. 1.2</p>
<p>2) Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке</p> <p>Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю (рис. 1-3), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.</p>	 <p>Рис. 1.3</p>
<p>3) Использование взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек.</p> <p>Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета (рис. 1.4), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.</p>	 <p>Рис. 1.4</p>
<p>3.1) Такой же горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной черной полосой, проведенной в каждой круглой части знака (рис. 1.5), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует выполнять</p>	

<p>посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.</p>	 <p>Рис. 1.5</p>
<p>4) Закрытые ВПП или рулежные дорожки Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого (рис. 1.6), выкладываемые на ВПП и рулежных дорожках или их частях, обозначают зону, непригодную для движения воздушных судов.</p>	 <p>Рис. 1.6</p>
<p>5) Направление посадки или взлета Горизонтальное белое или оранжевое посадочное "Т" (рис. 1.7) указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы "Т" и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного "Т" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.</p>	 <p>Рис. 1.7</p>
<p>Сочетание из двух цифр (рис. 1.8), выкладываемых вертикально на аэродромном командно-диспетчерском пункте или около него, указывает ВС, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10° магнитного компаса.</p>	 <p>Рис. 1.8</p>
<p>6) Правый круг полетов Располагаемый на сигнальной площадке или горизонтально в конце ВПП или используемой летной полосы знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо (рис. 1.9), означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять отвороты вправо.</p>	 <p>Рис. 1.9</p>
<p>7) Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного судна Вертикальная расположенная на желтом фоне черная буква "С" (рис. 1.10) обозначает местонахождение пункта сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.</p>	 <p>Рис. 1.10.</p>
<p>8) Выполняются полеты планеров Знак в виде двойного креста белого цвета (рис. 1.11), выкладываемый горизонтально на сигнальной площадке, означает, что аэродром используется для полетов планеров и что такие полеты выполняются в настоящее время.</p>	 <p>Рис. 1.11.</p>

3. Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

Сигналы, подаваемые сигнальщиком ВС, предназначены для подачи руками, которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов пилотом, причем сигнальщик обращен лицом к ВС и находится:

для воздушных судов с фиксированным крылом - перед законцовкой левого крыла в поле зрения пилота (летчика);

для вертолетов - там, где его лучше всего может видеть пилот (летчик).

Смысл соответствующих сигналов остается неизменным при использовании сигнальных флажков (круглых "лопаток"), светящихся жезлов или электрических фонариков.

Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к ВС (то есть двигатель № 1 крайний слева по борту).

Сигналы, отмеченные звездочкой, предназначены для вертолетов в режиме висения.

Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать ВС, свободна от объектов, с которыми оно может столкнуться.

Конструкция многих воздушных судов такова, что не всегда из кабины экипажа можно визуально проконтролировать траекторию движения законцовок крыла, двигателей и других концевых частей при маневрировании ВС на земле.

Действовать согласно подаваемым сигналам. Сигнальщик руководит действиями пилота (летчика), если этого требуют условия движения на аэродроме.

1) Сопровождающий или направляющий

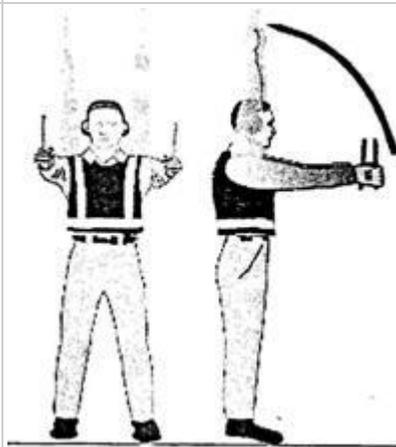
Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз по направлению к телу.

Примечание: Этот сигнал, подаваемый лицом, находящимся у законцовки крыла воздушного судна, указывает пилоту (летчику) /диспетчеру перрона/ руководителю буксировки ВС судна хвостом вперед на возможность беспрепятственного движения ВС на место стоянки/с места стоянки



2) Указание места стоянки

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально



3) Следовать к следующему сигнальщику или в соответствии с указанием органа УВД и (или) наземного движения

Обозначить обеими руками направление вверх; сместить вытянутые руки в сторону относительно туловища и указать жезлами направление, где находится следующий сигнальщик или зона руления.



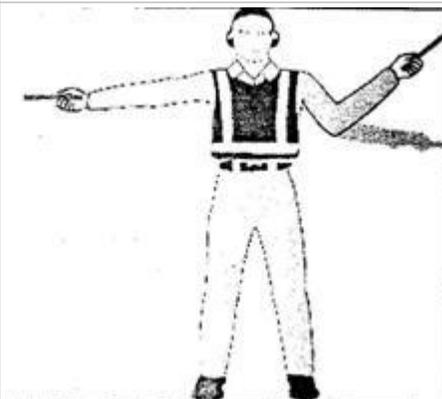
4) Двигаться вперед

Согнуть в локте вытянутые в стороны руки и производить движение жезлами вверх - вниз в направлении от уровня груди к голове.



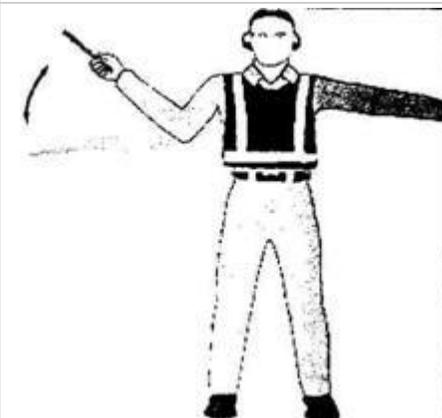
5) Разворот влево (вид с воздушного судна)

При вытянутой правой руке с железом в сторону под углом 90° к туловищу левой рукой подать сигнал "Двигаться вперед". Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота ВС.



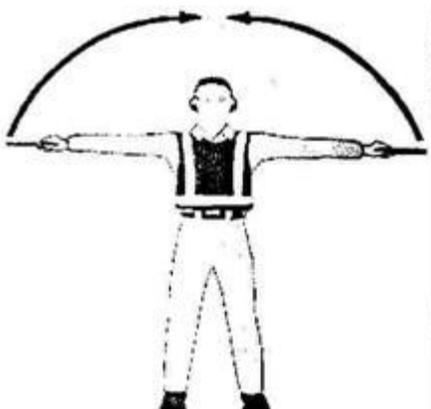
6) Разворот вправо (вид с воздушного судна)

При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу правой рукой подать сигнал "двигаться вперед", интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота ВС.



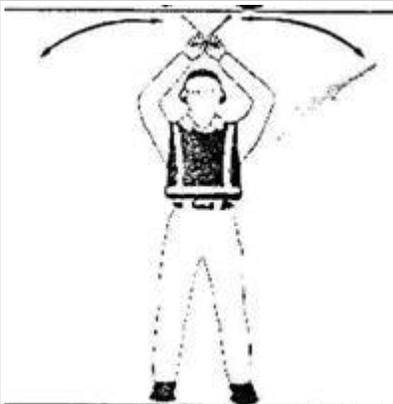
7) Обычная остановка

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу и медленно поднять их над головой до пересечения жезлов.



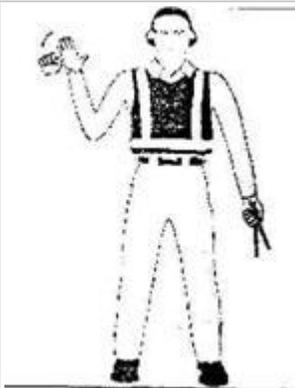
8) Срочная остановка

Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.



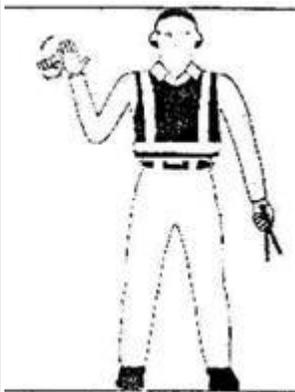
9) Включить тормоза

Поднять раскрытую ладонь немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с экипажем, сжать пальцы в кулак. Не двигаться до получения от экипажа ВС подтверждения посредством поднятия больших пальцев рук.



10) Отпустить тормоза

Поднять кисть руки со сжатыми в кулак пальцами немного выше уровня плеча. Убедившись в зрительном контакте с экипажем, разжать кулак. Не двигаться до получения подтверждения от экипажа ВС посредством поднятия больших пальцев рук.



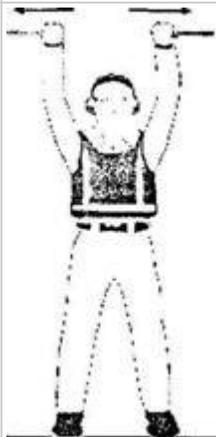
11) Колодки установлены

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными вовнутрь, резко сдвинуть жезлы до их касания. Убедиться в получении подтверждения экипажа ВС.



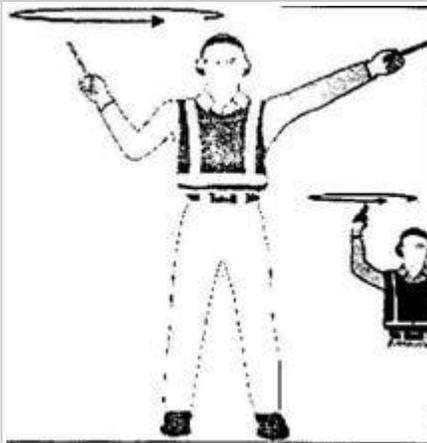
12) Колодки убраны

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными наружу, резко раздвиньте жезлы. Не убирать колодки до получения разрешения экипажа ВС.



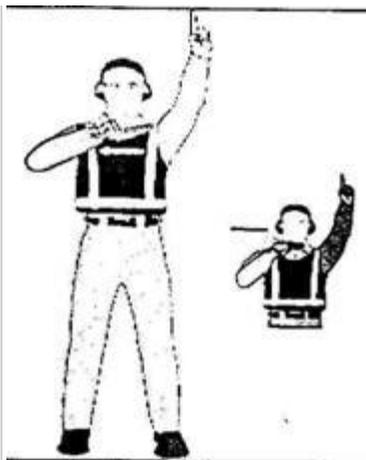
13) Запустить двигатель(и)

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы и выполнить круговое движение этой рукой, при этом одновременно левой рукой, поднятой над головой, указать на подлежащий запуску двигатель.



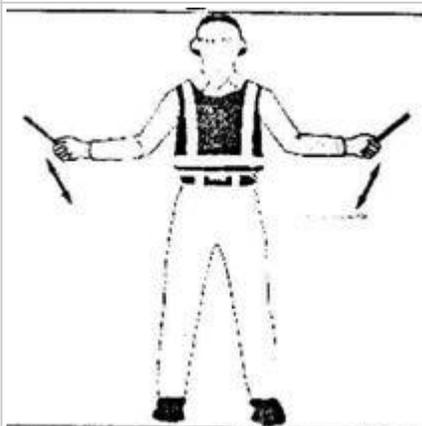
14) Выключить двигатели

Вытянуть руку с жезлом вперед на уровне плеча, выполнить движение кистью с жезлом до левого плеча, а затем до правого плеча поперек горла.



15) Уменьшить скорость

Опустить вытянутые руки вниз жестом "похлопывания", производя движение жезлами вверх - вниз от пояса к коленям.



16) Уменьшить обороты двигателя(ей) на указанной стороне

Руки опущены вниз, ладони обращены к земле; затем либо правой, либо левой рукой производятся движения вверх и вниз, обозначающие, что следует уменьшить обороты двигателя (ей) соответственно на левой или правой стороне.



17) Двигаться назад

Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы 7 или 8.



18) Развороты при движении назад (хвостом вправо)

Левая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой правой рукой производят повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.



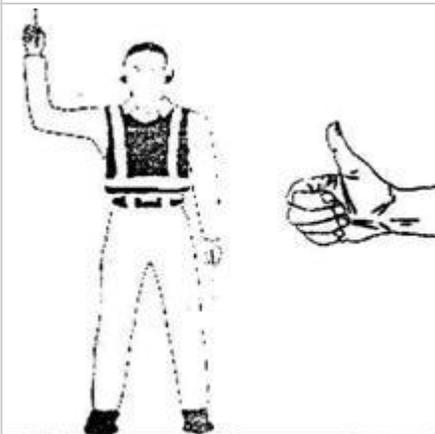
19) Развороты при движении назад (хвостом влево)

Правая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой левой рукой производят повторяющиеся движения вперед - в горизонтальное положение и назад - в вертикальное.



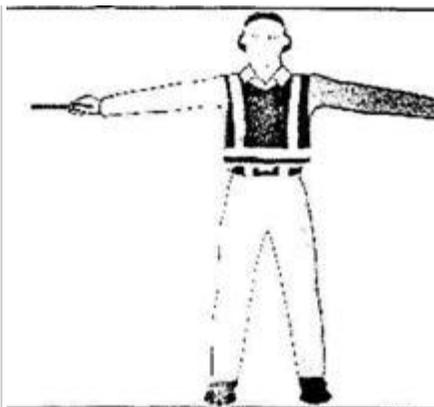
20) Утвердительный ответ/путь свободен

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем, при этом левая рука опущена и прижата к колену.



21) Висение

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу.



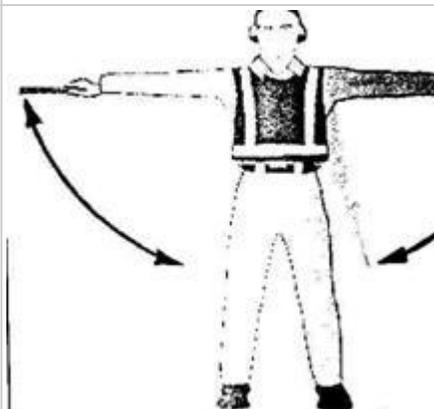
22) Подняться выше

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу, ладонями вверх, и производить ими движение вверх. Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.



23) Опуститься ниже

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу, ладонями вниз, и производить ими движение вниз. Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.



24) Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов, летчиков)

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90° к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.



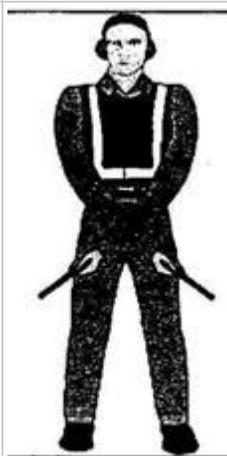
25) Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов, летчиков)

Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90° к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.



26) Приземлиться

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.



Примечание: указанные сигналы выполняются и при отсутствии жезлов.

4. Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях

Приведенные ниже сигналы руками приняты в качестве минимально необходимых для взаимодействия в чрезвычайных ситуациях между оперативным руководителем аварийно-спасательной и противопожарной службы и экипажем ВС, с которым произошел инцидент.

Для взаимодействия с летным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками должны подаваться персоналом аварийно-спасательной и противопожарной службы с левой передней стороны ВС.

Примечание: Для более эффективного взаимодействия с экипажем ВС в чрезвычайной ситуации сигналы руками могут подаваться персоналом аварийно-спасательной и противопожарной службы из других местоположений.

1) Команда "эвакуация"

На основе оценки внешней обстановки аварийно-спасательной и противопожарной службой и оперативным руководителем рекомендуется эвакуация.

Согнутая в локте рука вытянута вперед, кисть находится на уровне глаз.

Согнутой рукой производятся движения назад, другая рука вытянута вдоль туловища.

Ночное время: то же самое с жезлами.

2) Команда "стоп"

Рекомендуется прекратить эвакуацию, прекратить движение ВС или любые другие осуществляемые мероприятия.

Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях.

Ночное время: то же самое с жезлами.

3) Чрезвычайная ситуация локализована

Отсутствуют внешние признаки опасных условий или "отбой".

Руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45° руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение (сигнал арбитра в бейсболе "база в сохранности").

Ночное время: то же самое с жезлами.

4) Пожар

Сделать правой рукой веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой место пожара.

Ночное время: то же самое с жезлами.

Приложение 16
к Правилам производства полетов
государственной авиации
Республики Казахстан

Сигналы (команды), подаваемые эволюциями воздушного судна при управлении группой

№ п/п	Значение сигнала (команды)	Сигнал
1.	Внимание	Мелкие покачивания с крыла на крыло
2.	Передаю командование группой заместителю	Энергичный выход из строя вниз со снижением на 50-100 м с последующим разворотом в сторону и занятием места в строю в качестве ведомого
3.	Перестроится из клина в пеленг	Сигнал "Внимание", затем крен в сторону желаемого пеленга
4.	Группе собраться или сомкнуть строй	Глубокие покачивания с крыла на крыло
5.	Разомкнуться	Сигнал "Внимание", затем змейка в горизонтальной плоскости
6.	Противник в направлении ... (направление указывается разворотом в сторону противника)	Сигнал "Внимание" и разворот в направлении противника (если позволяет обстановка)
7.	Атакуем одновременно	Сигнал "Внимание" и пример командира

Конец полетов _____	_____
Руководитель полетов _____	_____
(воинское звание, подпись)	Командир части _____
	(воинское звание, подпись)

Примечания:

1. До начала полетов в установленные графы записываются: дата полетов, время суток, готовность средств связи и радиотехнического обеспечения, состояние взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, мест стоянки, готовность запасных аэродромов и поисково-спасательных сил и средств, погода, облет средств связи, вариант и начало полетов.

2. В графу "Замечания руководителя полетов" о ходе полетов и на предварительном разборе заносятся все нарушения правил полетов, ошибки летного состава, отказы авиационной техники, недостатки в обеспечении полетов.

3. Графа "Причины и виновники" заполняется лицами, осуществлявшими расследование обстоятельств и причин зафиксированных авиационных инцидентов, нарушений и отказов.

4. В графе "Указания командира" командир части указывает подчиненным командирам и начальникам, что и к какому сроку необходимо выполнить.

5. В графе "Доклад о выполнении указаний командира ..." исполнители указывают, что конкретно сделано по устранению каждого недостатка, отмеченного командиром.

Приложение 18
к Правилам производства
полетов государственной авиации
Республики Казахстан

Сигналы, применяемые при поисково-спасательных работах

1. Визуальные сигналы

Размеры сигналов по возможности устанавливаются не менее 2,5 м в длину, и их следует делать в максимальной степени заметными.

В качестве визуальных сигналов выкладываются на видном месте сделанные из полосы ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней, чехлов, флюорита (плавикового шпата), золы и других материалов (предметов). Привлекать внимание к вышеупомянутым сигналам следует с помощью радио, светосигнальных ракет, отраженного света, дыма и так далее.

Сигналы, подаваемые экипажем ВС означающие, что понят сигнал, подаваемый с земли:

днем - покачивание ВС с крыла на крыло;

ночью - дважды включенные посадочные фары или, если ВС ими не оборудовано, то дважды выключенные аэронавигационные огни.

Если ВС таких сигналов не подает, это значит, что экипаж ВС не понял сигнал, подаваемый с земли.

2. Сигналы, подаваемые надводным судам экипажами поисковых воздушных судов

Экипаж поискового ВС, направляя надводное судно к воздушному или морскому (речному) судну, терпящему бедствие, выполняет следующие маневры:

- 1) делает не менее одного круга над надводным судном;
- 2) пересекает на малой высоте курс следования надводного судна, покачиваясь с крыла на крыло;
- 3) выходит на курс, по которому за ним должно следовать надводное судно.

Если поисковое ВС повторяет эти маневры, их значение не меняется.

Маневр поискового ВС означает, что помощь надводного судна, для которого предназначался сигнал, больше не требуется: пролет вблизи кормовой части надводного судна с пересечением его линии следования на малой высоте, покачивая с крыла на крыло.

3. Ответные сигналы надводных судов

В ответ на сигналы, указанные в пункте 3, передаются следующие сигналы надводных судов для подтверждения приема сигналов:

- поднят кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца;
- передача сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы T;
- изменены курс и следование за воздушным судном.

О невозможности выполнения переданных указаний:

поднятие международного флага "N" (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передача сигнальным фонарем по коду Морзе несколько раз буквы N.

Приложение 19
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан
Форма

КНИЖКА СПЕЦИАЛИСТА БВС

Сноска. Приложение 19 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Раздел 1

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

1. Занимаемая должность _____
2. Воинское звание _____
3. Фамилия _____ Имя _____
- Отчество (при его наличии) _____
4. Дата рождения _____ Образование:
- общее _____
- военное _____
- (дата окончания, наименование военного учебного заведения)
5. Сведения об обучении по специальности _____
6. С какого времени в Вооруженных Силах и других войсках и воинских формированиях Республики Казахстан _____
- _____
- " ____ " _____ 20 __ года. Место печати
- Начальник штаба воинской части _____

КЛАСНАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ

№ п/п	Дата	Сведения о присвоении (снижении) классной квалификации	Подпись, печать
-------	------	--------------------------------------------------------	-----------------

Раздел 2 УЧЕТ НАЛЕТА ПО ГОДАМ

№ п/п	Год	Тип БВС	Специальность	Время суток	Количество полетов	Налет			
						Общий		В том числе в условиях радиопомех	
						час	мин	час	мин

Раздел 3 ПОДЕННЫЙ УЧЕТ ПОЛЕТОВ

№ п/п	Дата	Тип БВС	Время суток	Специальность	Номер упражнения КБП и краткое содержание задания	Количество полетов	Налет				Оценка боевого применения	Оценка за полет
							Общий		В том числе в условиях радиопомех			
							час	мин	час	мин		

Раздел 4 УЧЕТ НАЛЕТА НА ТРЕНАЖЕРЕ (МАКЕТЕ)

№ п/п	Дата	Тип БВС	Время суток	Специальность	Номер упражнения КБП и краткое содержание задания	Количество полетов	Налет (час)	Налет (мин)	Оценка боевого применения	Оценка за полет
-------	------	---------	-------------	---------------	---------------------------------------------------	--------------------	-------------	-------------	---------------------------	-----------------

№ п/п	Год	Месяц	Тип тренажера	Налет	
				час	мин

Раздел 5 РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

№ п/п	Результаты проверки теоретических знаний
----------	------------------------------------------

Раздел 6 ДОСТИГНУТЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ

№ п/п	Дата	Вид допуска	Тип БВС	Время суток	Должность, звание, подпись допустившего лица
----------	------	-------------	---------	-------------	----------------------------------------------

Раздел 7 РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

№ п/п	Результаты проверки летной подготовки
----------	---------------------------------------

Раздел 8 УЧЕТ АВИАЦИОННЫХ ИНЦИДЕНТОВ И ПРОИСШЕСТВИЙ ПО ВИНЕ СПЕЦИАЛИСТА БВС

№ п/п	Дата	Тип БВС	Классификация, обстоятельства (кратко) и причины
----------	------	---------	--------------------------------------------------

Примечания:

1. Книжка специалиста БВС ведется специалистами БВС выполняющими обязанности по управлению БВС в полете не зависимо от занимаемой должности.

2. Записи подписываются соответствующими должностными лицами и заверяются гербовой печатью.

Разделы 1, 2, 3, 4, 5, 8 подписываются начальником штаба части, раздел блицами, допустившими специалиста БВС к полетам, раздел 7 – лицами, производившими проверку.

3. Правильность заполнения книжки специалиста БВС контролируется прямыми или старшими начальниками специалиста БВС не ниже одного раза в квартал.

4. При убытии специалиста БВС в другую воинскую часть книжка конвертируется и выдается ему на руки.

5. Книжка специалиста БВС хранится в штабе подразделения и является документом строго учета. Она должна быть прошнурована и скреплена гербовой печатью.

6. При увольнении специалиста БВС в запас (отставку) книжка вместе с личным делом передается в департамент по делам обороны.

7. Записывать в книжку специалиста БВС данные, не предусмотренные ее разделами, запрещается.

8. В раздел 1 заносятся выписки из приказов о присвоении классной квалификации или снижении в классе с указанием причин.

9. В разделе 2 данные заносятся по каждому типу БВС отдельно за дневные полеты и подводятся итог, за ночные полеты и подводятся итог, после чего подводятся общий итог за год.

В графе "Специальность" записывать только первые буквы специалиста БВС, инструктора – букву И.

Инструкторский налет записывается отдельно как днем, та и ночью по каждому типу БВС.

При оформлении новой книжки общегодовые итоги переносятся за все годы, а за последний год предшествующий ее оформлению, по каждому типу БВС отдельно за день и за ночь с итогами и общий итог за год.

10. В разделе 3 записываются последовательно все упражнения (задания) выполненные в течение летной смены (дня, ночи).

При записи дневных полетов в графе "Время суток" ставится буква Д, при записи ночных полетов – буква Н.

При записи содержания задания допускаются общепринятые сокращения.

По окончании месяца записываются итоги по всем графам по типам БВС отдельно за дневные и ночные полеты и подводятся общий итог за месяц. Инструкторский налет записывается как указано в пункте 10.

11. Раздел 4 заполняется один раз в месяц и подводятся итог за год.

12. В разделе 5 записываются результаты проверок теоретических знаний согласно требованиям Правил по производству полетов государственной авиации Республики Казахстан.

13. В разделе 6 записываются допуски специалистов БВС к самостоятельным полетам по видам летной подготовки днем и ночью, а также допуски руководящего состава в качестве инструкторов.

14. При записи результатов проверки летной подготовки (раздел 7) придерживаться следующего порядка:

- в левом верхнем углу сверху вниз указать дату, тип БВС, специальность проверяемого и время суток;

- на правой части страницы вверху указать номер упражнения КБП (Программы) и его наименование;

- результаты проверки записывать в последовательности выполнения элементов полета с выставлением за каждый из них в соответствии с нормативами КБП (Программы);

- в конце текста добавить общую оценку за полет.

15. Раздел 8 заполняется после завершения расследования авиационного события, когда будут сделаны окончательные выводы.

Приложение 20
к Правилам производства
полетов государственной
авиации Республики Казахстан

План полета БВС

Сноска. Приложение 20 - в редакции приказа Министра обороны РК от 31.05.2023 № 530 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

№ п/п	Информация	Обозначения	Описательная часть
1	Тип сообщения	UASRQT – (6 знакомест) Заявка на использование воздушного пространства беспилотными авиационными системами.	6 знаков
2	Регистрационный или учетный номер беспилотного воздушного судна (бортовой номер)	Пример: Q2M0044	7 знаков Латинские буквы Вносится регистрационный или учетный номер, полученный при постановке на учет или регистрации в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.
3	Вид авиации и цель полета	1) С, М, Е 2) AW, DM, TR, GR, SP, TS, HZ	1 знак Вид авиации: С – для БАС эксплуатантов (пользователей) гражданской авиации; М – для эксплуатантов (пользователей) государственной авиации ; Е – для эксплуатантов (пользователей) экспериментальной авиации. 2 знака Цель полета: Для государственной авиации может быть использована одна из следующих целей полета:

			<p>AW – авиационные работы;</p> <p>SP – специальный полет;</p> <p>DM – демонстрационные полет;</p> <p>TR – учебный полет;</p> <p>GR – групповой полет;</p> <p>TS – испытательный полет;</p> <p>HZ – перевозка опасных грузов.</p>
4	Тип полета и тип канала управления (линии связи БВС);	<p>1) V или BV;</p> <p>2) R или BR;</p>	<p>2 знака</p> <p>Тип полета:</p> <p>V - при выполнении полетов БВС в пределах прямой видимости (VLOS);</p> <p>BV – при выполнении полетов за пределами прямой видимости (BVLOS).</p> <p>Тип канала управления (линии связи БВС):</p> <p>R – при выполнении полетов БВС в пределах радиовидимости (RLOS);</p> <p>BR – при выполнении полетов БВС за пределами радиовидимости (BRLOS).</p>
5	Тип конструкции БАС и количество БВС;	<p>1) А, Н, М и Х</p> <p>2) 1....1000</p>	<p>1) 1 знак</p> <p>Для указания типа конструкции используется следующее обозначение:</p> <p>А – самолетный;</p> <p>Н – вертолетный;</p> <p>М – мультироторный;</p> <p>Х – гибридный.</p> <p>2) 4 знака</p> <p>Указывается количество беспилотных воздушных судов (БВС), входящих в одну беспилотную авиационную систему (БАС) или,</p> <p>- Количество беспилотных авиационных систем (БАС) с одним беспилотным воздушным</p>

			судном (БВС) одного эксплуатанта при выполнении полетов в рамках одной миссии.
6	Максимальная взлетная масса (МТОМ)	0.....9999	4 знака Максимальная взлетная масса указывается: - для всех БВС с МТОМ менее 0,25 килограмм указывается 0; - для всех БВС с МТОМ 0,25 и более килограмм до 1 килограмма указывается 1; - для всех БВС с МТОМ 1 килограмм и более до 9999 килограмм указывается МТОМ, с округлением в большую сторону до целого числа.
7	Координаты места вылета	Географические координаты	Градусы и минуты (11 знаков): 4 цифры, обозначающие широту в градусах, а также десятках и единицах минут с последующей буквой N (обозначающей северную широту) или S (южная широта), сопровождаемые 5 цифрами, указывающими долготу в градусах, а также десятках и единицах минут, за которыми следует буква E (восточная долгота) или W (западная долгота).
8	Координаты места посадки	Географические координаты	Градусы и минуты (11 знаков): 4 цифры, обозначающие широту в градусах, а также десятках и единицах минут с последующей буквой N (обозначающей северную широту) или S (южная широта), сопровождаемые 5 цифрами, указывающими долготу в градусах, а также десятках и

			<p>единицах минут, за которыми следует буква E (восточная долгота) или W (западная долгота)</p> <p>.</p>
9	Место выполнения полета/полетов	Географические координаты	<p>Количество знаков не ограничено.</p> <p>При выполнении полета/полетов по маршруту указывается географические координаты точки начала маршрута, поворотных точек маршрута и точки прибытия.</p> <p>Если планируется выполнение полетов по нескольким маршрутам, каждый маршрут указывается отдельно, с указанием номера маршрута.</p> <p>При выполнении авиационных работ, в районе, ограниченном координатами, указываются географические координаты района (координаты прямоугольника или радиус).</p>
10	Максимальная высота и скорость при выполнении полета;	1) истинная высота; 2) км/ч	<p>1) 5 знаков Указывается максимальная высота планируемого полета относительно поверхности земли (истинная высота) в десятках метров выраженная буквой М с последующими четырьмя цифрами;</p> <p>2) 4 знака Указывается максимальная путевая скорость при выполнении планируемого полета в километрах в час выраженная буквой К с последующими тремя цифрами.</p>
			6 знаков/4 знака – 4 знака

11	Дата / планируемое время начала и окончания полетов	Календарная дата и местное время	Дата планируемого полета указывается в формате из шести цифр (DDMMYY, где DD – день MM – месяц YY – год) после ставится косая черта "/" и указывается местное время начала полетов, выраженное четырьмя цифрами, затем тире и время окончания полетов выраженное четырьмя цифрами (0100–0500).
12	Дополнительная информация	Текстовое поле	модель БАС, эксплуатант (ФИО (при наличии) - если физическое лицо, наименование эксплуатанта – если юридическое лицо), ФИО (при наличии) летчика (пилота) - оператора БСВ / оператора БВС, номер разрешения на авиационные работы с применением БАС или номер разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами городов или поселков или номер сертификата эксплуатанта БАС, серийный номер БВС, количество и вид оборудования полезной нагрузки, особенности при выполнении полета, контактный номер.