

Приказ Министра обороны РФ от 30 сентября 2002 г. N 390
"Об утверждении Руководства
по предотвращению авиационных происшествий
с государственными воздушными судами
в Российской Федерации"

В целях упорядочения деятельности авиационного персонала по предупреждению авиационных происшествий с воздушными судами государственной авиации в Российской Федерации приказываю:

1. Утвердить прилагаемое Руководство по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации (РПАП-2002).

2. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

Министр обороны Российской Федерации

С. Иванов

Зарегистрировано в Минюсте РФ 11 февраля 2003 г.
Регистрационный N 4198

<https://shop-5ocean.ru>

Руководство по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации

Глава I. Общие положения

1. Настоящее Руководство по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации (далее именуется - Руководство) разработано в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации*(1), иными нормативными документами, регулирующими деятельность в области государственной авиации и использования воздушного пространства.

2. Руководство определяет порядок деятельности в области государственной авиации по вопросам предотвращения авиационных происшествий, обязанности руководителей (командиров, начальников) органов управления, задачи и права специалистов органов безопасности полетов.

В нем изложены основные методы, формы и способы работы должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий.

3. Главным содержанием работы по предотвращению авиационных происшествий является приоритет мер, направленных на повышение роли человеческого фактора:

- подбор, подготовка и воспитание руководящих кадров и авиационных специалистов;
- высокая профессиональная подготовка личного состава;
- качественная подготовка личного состава и авиационной техники к полетам;
- строгая плановость в летной работе;
- обеспечение высокого уровня социально-бытовых условий;
- высокая натренированность летного состава и лиц группы руководства полетами;
- повышение требовательности к качеству техники пилотирования и объективности ее оценки;
- обеспечение научно обоснованного режима труда и отдыха личного состава;
- своевременное и качественное информационное обеспечение личного состава;
- воспитание чувства высокой ответственности у личного состава, моральное и материальное стимулирование его труда.

4. Основными принципами работ по предотвращению авиационных происшествий являются:

- объективность оценки положения дел с безопасностью полетов;
- конкретность, целенаправленность и обязательность выполнения принимаемых мер;
- полный охват личного состава и объектов;
- оперативность проведения профилактических мероприятий и их повторение;
- полная законченность процесса;
- оценка эффективности проведенной работы.

5. Работа по предотвращению авиационных происшествий преследует цели:

научить каждого авиационного специалиста пониманию потенциальной опасности его ошибочных действий, профессиональной настороженности и работе безопасными методами;

исключить непрофессиональные действия, приводящие к авиационным происшествиям;

исключить нарушение требований нормативных документов, безответственность руководящего состава;

не допустить выпуска в полет неподготовленных экипажей и авиационной техники, обеспечить законность каждого полета;

предупредить отказы авиационной техники в полете;

исключить низкое качество подготовки аэродромов и всех видов обеспечения полетов;

предвидеть возникновение опасных погодных условий и воздушной обстановки;

исключить необъективность расследования и установления причин авиационных происшествий и авиационных инцидентов.

6. Руководители (командиры, начальники), организующие работу по предотвращению авиационных происшествий, руководствуются нормативными документами по организации и проведению полетов и настоящим Руководством.

Глава II. Обязанности руководителей (командиров, начальников) органов управления за организацию работы по предотвращению авиационных происшествий. Органы безопасности полетов

Обязанности руководителей (командиров, начальников) органов управления

7. Руководитель (командир, начальник) органа управления отвечает за организацию работы по предотвращению авиационных происшествий.

Руководитель (командир, начальник) органа управления обязан:

знать требования нормативных документов по организации летной работы и обеспечению безопасности полетов (далее именуется - БзП) в государственной авиации;

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

руководить работой должностных лиц органов БзП;

организовывать своевременное и качественное планирование работы органа управления по предотвращению авиационных происшествий;

проводить систематический анализ состояния безопасности полетов на основе личных наблюдений, докладов и информации, оценивать деятельность должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий в подчиненных органах управления;

контролировать выполнение мероприятий программ и планов по предотвращению авиационных происшествий и их обеспеченность финансовыми и материально-техническими средствами;

осуществлять подбор (по согласованию с вышестоящим органом БзП) и организовывать подготовку специалистов органов БзП, контролировать уровень подготовки руководителей (командиров, начальников) подчиненных органов управления в вопросах предотвращения авиационных происшествий.

Органы безопасности полетов

8. К органам безопасности полетов государственной авиации Российской Федерации относятся:

Служба безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации; службы безопасности полетов федеральных органов исполнительной власти и организаций;

Центр обеспечения расследования авиационных происшествий государственной авиации;

службы безопасности полетов (отдельные должности с исполнением обязанностей по службе безопасности полетов) авиации видов Вооруженных Сил Российской Федерации;

службы безопасности полетов (отдельные должности с исполнением обязанностей по службе безопасности полетов) авиационных объединений, соединений и воинских частей (организаций);

службы и отделы военных образовательных учреждений профессионального образования (далее именуются - военно-учебные заведения), центров, научно-исследовательских организаций, научно-исследовательские лаборатории федеральных органов исполнительной власти и организаций, основным направлением деятельности которых является обеспечение безопасности полетов.

9. Органы БзП предназначены для осуществления специальной деятельности, направленной на предотвращение авиационных происшествий (далее именуются - АП) с воздушными судами государственной авиации в Российской Федерации.

10. Состав органа БзП федерального органа исполнительной власти (организации), видов Вооруженных Сил Российской Федерации определяет соответствующий руководитель органа управления исходя из состава авиации и решаемых задач. Для обеспечения выполнения задач, возложенных на орган БзП в полном объеме, в его состав должны входить: начальник, инспекторы-летчики (по каждому роду авиации федерального органа исполнительной власти или организации) (штурманы), инспекторы-офицеры по основным видам обеспечения полетов.

Начальник органа БзП подчиняется начальнику (заместителю) соответствующего органа управления. Начальником органа БзП в авиации Вооруженных Сил Российской Федерации назначается лицо, имеющее специальность летчика (штурмана).

Задачи и права специалистов органов безопасности полетов

11. Основными задачами специалистов органов БзП являются:
выявление опасных факторов (потенциальная причина (фактор), проявление которых в полете может привести к АП);

проведение профилактических мероприятий по предупреждению АП в авиационной системе, недостатков и нарушений в организации, выполнении, управлении и обеспечении полетов, разработка совместно с управлениями, отделами и службами мероприятий по устранению или снижению влияния опасных факторов, недостатков и нарушений, контроль обоснованности и достаточности программ предотвращения АП;

организация своевременного доведения до авиационного персонала оперативной, периодической и представляемой по запросу информации об АП и авиационных инцидентах (далее именуются - АИ);

организация работы подчиненных органов БзП (отдельных должностных лиц с исполнением обязанностей по службе БзП) по профилактике АП и АИ с государственными воздушными судами, профессиональной подготовке, контроль полноты исполнения обязанностей личным составом этих служб;

оценка состояния БзП, ее объективность, полнота и своевременность выявления АИ, оперативность и достоверность докладов по результатам их расследований.

Кроме того, на органы БзП федеральных органов исполнительной власти и организаций, в том числе научно-исследовательские лаборатории отделов и служб высших военно-учебных заведений (учебных заведений), центров, научно-исследовательских организаций, основным направлением деятельности которых является обеспечение БзП, возлагается:

участие в разработке курсов боевой (летной) подготовки, программ переучивания, методических пособий и других материалов в части, касающейся безопасности полетов;

участие в работе комиссий по оценке соответствия тактико-техническим заданиям показателей надежности, эргономичности и безопасности полетов испытываемой авиационной техники;

участие в разработке нормативных документов, определяющих порядок проведения испытаний авиационной техники в части, касающейся обеспечения их безопасности.

12. Должностные лица органов БзП в пределах возложенных на них обязанностей имеют право:

запрещать полеты экипажам от заместителя руководителя (командира, начальника) и ниже в своем органе управления, всем экипажам в нижестоящих органах управления при выявлении нарушений и недостатков, угрожающих безопасности полетов, с докладом (информированием) соответствующим руководителям (командирам, начальникам);

приостанавливать в части, касающейся организации выполнения, управления и обеспечения полетов, исполнение обязанностей должностными лицами, допускающими нарушения мер безопасности и требований нормативных правовых актов и

служебных документов с докладом (информированием) соответствующим руководителям (командирам, начальникам);

отстранять от эксплуатации авиационную технику, средства управления и обеспечения полетов, аэродромы при несоответствии их состояния требованиям нормативных правовых актов и служебных документов по вопросам безопасности полетов с докладом (информированием) соответствующим руководителям (командирам, начальникам);

давать должностным лицам обязательные для исполнения указания по устранению выявленных нарушений и недостатков в части, касающейся безопасности полетов, с докладом (информированием) соответствующим руководителям (командирам, начальникам);

заслушивать доклады должностных лиц по организации и выполнению мероприятий, направленных на поддержание безопасности полетов государственных воздушных судов;

проверять деятельность авиационного персонала государственной авиации соответствующего федерального органа исполнительной власти или организации, в том числе технику пилотирования, воздушную навигацию и боевое применение летных экипажей;

участвовать в разработке служебных документов, определяющих порядок организации, выполнения, управления и обеспечения полетов.

Полномочия (права) должностных лиц органов БзП определяются положением о службе БзП соответствующего органа управления, разработанного в соответствии с требованиями Руководства. Положения и должностные обязанности разрабатываются во всех органах БзП, согласовываются с вышестоящим органом БзП и утверждаются их непосредственными руководителями (командирами, начальниками).

Подготовка специалистов органов безопасности полетов

13. Кандидаты на должности в органы БзП отбираются из авиационного персонала и специалистов научно-исследовательских организаций федеральных органов исполнительной власти и организаций, имеющих подразделения государственной авиации.

14. Подготовка специалистов органов БзП осуществляется на курсах при высших учебных заведениях, научно-исследовательских организациях и учебных центрах по специально разработанным программам. Подготовка на курсах проводится по профессиональным направлениям с учетом имеющегося опыта работы кандидата - первоначальная подготовка, повышение квалификации, обучение расследованию АП.

Программы обучения разрабатываются соответствующими высшими учебными заведениями и научно-исследовательскими организациями, согласовываются с начальником Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и утверждаются руководителем федерального органа исполнительной власти по принадлежности учебного заведения.

Глава III. Работа по предотвращению авиационных происшествий в авиационных управлениях (отделах) федеральных органов исполнительной власти и организациях, объединениях, соединениях, частях (отдельных подразделениях и учреждениях)

Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий

15. Планирование работы по предотвращению АП проводится на всех структурных уровнях федеральных органов исполнительной власти (органов управления)*(2) и заключается в разработке: на год - программы предотвращения АП; на месяц - плана мероприятий по обеспечению БзП; дополнительно - планов мероприятий по устранению выявленных опасных факторов и недостатков в работе органов БзП или органа управления, а также по выполнению рекомендаций по результатам расследования АП и АИ, требований поступивших служебных документов по БзП.

16. Программа предотвращения АП разрабатывается как приложение к плану подготовки соответствующего органа управления на год и является документом строгой отчетности.

Исходными данными для разработки программы являются:

задачи, стоящие перед авиацией, задачи, поставленные перед подразделением авиации (частью, соединением, объединением) на новый учебный год; результаты анализа работы по предотвращению АП за предшествующий период; приказы, директивы и указания старших начальников, программы предотвращения АП подчиненных структур.

При планировании работ по предотвращению АП учитываются:

состояние БзП; уровень летно-методической подготовки руководящего состава; уровень летной подготовки и степень натренированности летных экипажей; уровень подготовки и опыт руководителей полетов, лиц группы руководства полетами, командных пунктов и органов организации воздушного движения (далее именуется - ОрВД);

уровень подготовки инженерно-технического состава и его опыт эксплуатации данной авиационной техники;

состояние авиационной техники, аэродромов, средств управления и обеспечения полетов;

состояние учебной базы для обеспечения теоретической и практической подготовки летного состава, инженерно-технического состава, лиц группы руководства полетами и специалистов частей обеспечения полетов;

выделенные материальные (материально-технические) ресурсы.

17. Программа предотвращения АП должна включать:

краткий анализ АП и серьезных авиационных инцидентов, имевших место за последние пять лет (с учетом характерных опасных факторов, состояния аварийности типа эксплуатируемого воздушного судна за весь период эксплуатации);

краткий анализ АИ за прошедший год;

анализ морально-психологических качеств личного состава с определением опасных факторов, снижающих их;

анализ условий и специфику решения наиболее сложных и новых задач;

тематику, сроки проведения конференций по БзП;

сроки проведения военных советов (совещаний) по БзП;

вопросы, включаемые в повестки заседаний методического совета по вопросам БзП;

тематику специальных занятий по БзП;

мероприятия по периодическим анализам материалов ОК;

основные мероприятия по предотвращению повторяемости АП по известным группам причин (нарушения в организации и руководстве полетами; ошибочные действия летного состава в технике пилотирования (сваливание, срыв в штопор, потеря пространственной ориентировки, ошибки на взлете и посадке и т.д.); столкновения воздушных судов в воздухе и с рельефом местности; попадания экипажей в опасные явления погоды; превышение эксплуатационных ограничений воздушных судов; отказы авиационной техники в полете; снижение работоспособности членов экипажей в полете и т.д.). Перечень рекомендуемых мероприятий по предотвращению авиационных происшествий приведен в приложении N 1 к настоящему Руководству;

подготовку летного состава и группы руководства полетами к действиям в особых случаях;

меры по предотвращению АП при освоении новой авиационной техники и новых видов летной подготовки;

анализ состояния парка авиационной техники, уровня подготовки и укомплектованности инженерно-технического состава;

целевые проверки состояния аэродромов в соответствии с требованиями федеральных авиационных правил, норм годности аэродромов государственной авиации и других служебных документов;

проверки наличия, состояния и использования средств отпугивания птиц;

анализы состояния БзП за месяц, квартал, полугодие (период обучения), год;

проверки летного состава и лиц группы руководства полетами по действиям в особых случаях в полете;

анонимное анкетирование, систему добровольных сообщений по вопросам БзП.

18. В частях обеспечения программы предотвращения АП разрабатываются по аналогичной структуре с учетом решаемых частями задач.

19. В программы могут включаться другие мероприятия по усмотрению командиров (начальников). Повторяемость мероприятий определяется командиром (начальником) с учетом рекомендаций органов БзП и других служб.

В авиационных частях, в состав которых входят подразделения обеспечения, мероприятия по предотвращению АП, нарушений и ошибочных действий личного состава подразделений обеспечения включаются в программу предотвращения АП части.

20. На каждый месяц разрабатываются планы мероприятий по обеспечению БзП, которые включают:

мероприятия из годовых программ предотвращения АП, предусмотренные на предстоящий месяц;

мероприятия, предписанные приказами, директивами и указаниями старших начальников;

мероприятия, вытекающие из характера и особенностей выполнения предстоящих задач и уровня БзП;

тематику специальных занятий по БзП;

ранее проведенные мероприятия, не достигшие намеченных целей.

Мероприятия по обеспечению БзП не должны дублировать содержания других планов. Они доводятся до личного состава при постановке задач на следующий месяц.

21. По результатам расследования АП разрабатываются планы профилактических мероприятий в соответствии с ПРАПИ-2000.

Разработка плана профилактических мероприятий по результатам контрольной проверки по вопросам БзП осуществляется штабом и утверждается вышестоящим руководителем проверенного авиационного формирования. В установленные планом профилактических мероприятий сроки исполнители докладывают о реализации профилактических мероприятий руководителю авиационного формирования, утвердившему план, или не позднее чем за 5 дней до истечения установленного планом срока представляют письменное уведомление о причинах его невыполнения. Копия доклада направляется начальнику Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

Особенности планирования работы в авиационных управлениях (отделах) федеральных органов исполнительной власти, в главных командованиях видов Вооруженных Сил Российской Федерации, объединенных стратегических командованиях военных округов и Северного флота, авиационных объединениях, соединениях, частях (отдельных подразделениях и учреждениях) и в частях обеспечения

22. В ходе планирования работы по предотвращению АП в авиационных управлениях (отделах) федеральных органов исполнительной власти, главных командованиях видов Вооруженных Сил Российской Федерации, объединенных стратегических командованиях военных округов и Северного флота (далее - военные округа), авиационных объединениях, соединениях, частях (отдельных подразделениях и учреждениях) и в частях обеспечения разрабатываются документы в соответствии с перечнем разрабатываемых документов и проводимых мероприятий (приложение N 2 к настоящему Руководству).

Абзац второй утратил силу.

Решением руководителя федерального органа исполнительной власти (организации), главнокомандующего видом Вооруженных Сил Российской Федерации, командующего войсками военного округа, командира (начальника) могут разрабатываться дополнительные документы, исходя из конкретных задач, стоящих перед авиацией. Перечень таких документов должен быть определен приказом (директивой) соответствующего руководителя, командира (начальника).

23. При разработке мероприятий по предотвращению АП в авиационных управлениях (отделах) федеральных органов исполнительной власти, в главных командованиях видов Вооруженных Сил Российской Федерации, военных округах, авиационных объединениях, соединениях руководствоваться следующим:

соблюдать соответствие запланированного мероприятия уровню органа управления;
организовывать деятельность и осуществлять контроль нижестоящих органов управления;

не допускать дублирования мероприятий нижестоящего органа управления;
осуществлять проверки нижестоящих органов управления и авиационных частей по вопросам организации деятельности по предотвращению АП;

обеспечить личное участие представителей органа управления в организации и проведении инструктивно-методических и специальных занятий по БзП в нижестоящих органах управления и авиационных частях.

Организация работы должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий

24. Советы (совещания), конференции по БзП в федеральных органах исполнительной власти (организациях), объединениях, соединениях организуются и проводятся с периодичностью, определенной организационно-методическими указаниями (указаниями) руководителей федеральных органов исполнительной власти (организаций), но, как правило, не реже одного раза в год. С той же периодичностью вопросы БзП рассматриваются на военных советах военных округов. Целью советов (совещаний) является анализ организаторской деятельности должностных лиц органов управлений по предотвращению АП и выработка указаний по улучшению этой деятельности.

На советах (совещаниях) и конференциях по БзП планировать участие представителей:

а) в видах Вооруженных Сил Российской Федерации - Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации;

б) в военных округах - главных командований видов Вооруженных Сил Российской Федерации, Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации;

в) на флотах и в авиационных объединениях - главных командований видов Вооруженных Сил Российской Федерации, военных округов, Службы безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации;

г) в авиационных соединениях и им равных авиационных формированиях - управления авиации и служб безопасности полетов объединения (не ниже заместителя начальника службы).

По результатам совета (совещания) отрабатывается приказ (директива) руководителя органа управления.

Целью конференции по БзП является выработка рекомендаций для достижения высокой надежности функционирования авиационной системы при решении задач летной подготовки, темами ее могут быть:

обеспечение БзП при перевооружении авиационных частей на новую авиационную технику в условиях ограниченных возможностей финансового и материально-технического обеспечения;

обеспечение БзП при проверках боевой выучки полков на полигонах с выполнением боевых стрельб по воздушным (наземным) целям;

обеспечение БзП при организации, выполнении и руководстве полетами с авианесущих кораблей (аэрофинишера);

обеспечение БзП при организации и выполнении воздушных перевозок;

обеспечение БзП при организации и выполнении задач по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

обеспечение БзП при авиационном обеспечении частей и подразделений Сухопутных войск (Ракетных войск стратегического назначения) и др.

При необходимости и в зависимости от сложности стоящих задач, особых условий их выполнения решением руководителя федерального органа исполнительной власти (организации), командира (начальника) конференция может проводиться и в авиационной части (отдельных подразделениях и учреждениях).

В частях, где конференции не спланированы, вопросы обеспечения БзП при решении наиболее сложных (новых) задач обучения целесообразно рассматривать при проведении летно-технических конференций по особенностям сезонной эксплуатации.

25. Для проведения конференции разрабатываются следующие документы:

директива руководителя органа управления о проведении конференции;

календарный план подготовки;

план проведения конференции;

материалы докладов и выступлений;

рекомендации конференции;

директива руководителя органа управления с доведением рекомендаций до подчиненных.

Организационная директива издается за месяц до даты проведения конференции. Календарный план отрабатывается за 15 дней, план проведения - за 10 дней. Эти документы разрабатываются службой безопасности полетов органа управления, который проводит конференцию.

Рекомендации предоставляются всеми отделами и службами в службу безопасности полетов для обобщения за 5 дней. После проведения конференции они дополняются предложениями, высказанными на ней, и оформляются в виде директивы.

Участники готовят материалы выступлений и за 5 дней до конференции представляют непосредственным начальникам на проверку и утверждение.

С докладом целесообразно выступить руководителю авиационного органа управления (отдела) федерального органа исполнительной власти (организации), командующему (командиру, начальнику), в котором изложить:

анализ АП и серьезных АИ, имевших место в авиации федерального органа исполнительной власти (организации), объединении (соединении) за последние 5 лет при выполнении полетов, по рассматриваемой на конференции теме;

повторяющиеся и вновь выявленные опасные факторы при выполнении полетов по рассматриваемой на конференции теме;

положительные и отрицательные примеры работы командиров (начальников), штабов, отделов и служб по обеспечению БзП за прошедший период;

основные направления деятельности личного состава по предотвращению АП при подготовке, выполнении и обеспечении полетов по рассматриваемой на конференции теме.

Все необходимые справочные и аналитические данные для доклада готовит служба безопасности полетов и штаб.

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

Для выступлений назначаются, как правило, 3-5 представителя нижестоящих органов управления и авиационных частей (учреждений). Основная цель содокладов - детализация доклада по вопросам обеспечения БзП в различных сферах деятельности личного состава, изложение новых методов работы по уклонению от известных опасных факторов и выявлению новых, доведение рекомендаций по их устранению или снижению степени влияния. Выступления с обменом опытом целесообразно сопровождать конкретными примерами своей деятельности и деятельности подчиненных, приведшей к соответствующим результатам по обеспечению БзП.

Заседания секций по направлениям работы и специальностям проводятся под руководством заместителей руководителя (командующего, командира, начальника) после пленарного заседания, при этом их работа строится на принципе свободного обмена мнениями, опытом, новыми идеями по обеспечению безопасности предстоящих полетов. В конце заседания окончательно формулируются, систематизируются и принимаются открытым голосованием рекомендации секции.

На заключительном заседании обсуждаются и принимаются рекомендации конференции.

При этом необходимо учитывать следующее:

они не должны противоречить требованиям нормативных документов, регламентирующих организацию, выполнение и обеспечение полетов или повторять их положения;

они не должны повторять меры безопасности, изложенные в методических пособиях;

следует стремиться к их максимальной конкретности без лозунгов и призывов; они должны в первую очередь воздействовать на устранение (ограничение влияния) опасных факторов в первичном звене авиационной системы: воздушное судно - экипаж - среда - полетное задание;

они должны иметь направленность на активизацию человеческого фактора, как решающего фактора при обеспечении БзП;

их выполнение не должно повлечь за собой возникновение новых проблем; совокупность рекомендаций не должна приводить к невозможности их выполнения, так как это может привести к обратным результатам.

Рекомендации конференции по БзП доводятся до подчиненных, как правило в форме директивы.

Материалы конференции обобщаются, регистрируются и хранятся в службе БзП, если они не имеют соответствующего грифа секретности.

Контроль выполнения рекомендаций конференции по БзП возлагается на соответствующих руководителей и начальников служб БзП.

При организации и проведении конференции по БзП следует учитывать следующие недостатки:

тема конференции не отвечает новизне и сложности задач, стоящих перед авиационными частями (учреждениями);

продолжительность работы конференции не соответствует количеству выносимых на обсуждение вопросов (до 6 вопросов на 4 часа работы);

не выдерживается регламент проведения конференции, необоснованно сокращается время работы секций;

принимается слишком большое количество рекомендаций, требующих значительных временных и материальных затрат;

отсутствует приоритет направленности рекомендаций на активизацию человеческого фактора;

не принимаются рекомендации, касающиеся видов обеспечения и улучшения работы частей обеспечения;

контроль со стороны соответствующего органа управления за выполнением рекомендаций не налажен.

26. Указания по БзП на учениях, сбор-походах кораблей и показах авиационной техники разрабатываются органом управления, организующим данные мероприятия. Они должны учитывать общие требования (ограничения), предъявляемые к планированию таких мероприятий, определению условий и режима выполнения полетных заданий, подбору летных экипажей, лиц группы руководства полетами, организации подготовки авиационной техники, средств обеспечения полетов и т.д. Основная цель указаний - исключить выпуск в полет неподготовленных летчиков (экипажей), авиационной техники, обеспечение этих вылетов неподготовленными средствами. Исходя из этого, их содержание должно нацеливать руководящий состав авиационных частей

на тщательный анализ уровня подготовки каждого экипажа и лиц группы руководства полетами, готовности авиационной техники и средств обеспечения полетов.

Для разработки указаний по БзП необходимо определить:

для летного состава - необходимый уровень подготовки экипажей, привлекаемых к учениям (показу), уровень натренированности по задачам предстоящих полетов, в том числе по общему налету и количеству полетов по видам летной подготовки за год, полгода и последние 3 месяца;

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

для авиационной техники - минимальный остаток ресурса на самолетах, привлекаемых к учению (показу), особенности подготовки исходя из задач предстоящих полетов;

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

27. Меры безопасности подразделяются на общие и специальные.

Общие меры безопасности определяются нормативными документами (Руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) каждого типа самолета (вертолета), курсами боевой (летной) подготовки, методическими пособиями по технике пилотирования, воздушной навигации и боевому применению и т.д.).

Выполнение требований указанных документов, содержащих общие меры безопасности по предотвращению АП, обязательно для всего авиационного персонала.

Специальные меры безопасности разрабатывает командир (начальник), организующий полеты. Меры должны разрабатываться с учетом уровня подготовки летного состава, сложности задач на полеты, прогноза погоды, а также на основании проведенных расчетов, моделирования ситуаций, имеющих рекомендации и опыта работы.

К таким мерам безопасности относятся:

меры безопасности при выполнении отдельных элементов полета, которые отражаются в методических разработках по упражнениям курсов боевой подготовки;

меры безопасности, разработанные на этапе организации полетов и излагаемые командиром авиационной части при постановке задачи;

меры безопасности, определяемые командиром авиационной части на предполетных указаниях.

Меры безопасности на этапах выполнения полетов по задачам предстоящего учения (показа). К ним могут быть отнесены:

минимально безопасные высоты визуального и приборного полета для района полетов и каждого участка маршрута;

действия ведомых при опасном сближении с ведущим, при потере впереди летящего самолета и порядок выхода из боевого (полетного) порядка с указанием безопасных высот (эшелонов) полета;

минимальная (максимальная) безопасная глубина боевого порядка;

порядок восстановления ориентировки и меры по предотвращению нарушения запретных зон и государственной границы Российской Федерации в районе учений;
минимальные дистанции для выхода из атаки воздушной цели и способы их определения;

максимально (минимально) допустимые параметры полета при маневрировании;
минимальные дальности пуска ракет, стрельбы из пушек;
минимально безопасные высоты сбрасывания средств поражения и другие.

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

Цель всех разрабатываемых мер - предупредить попадание экипажа в сложную (особую) ситуацию.

Меры безопасности по предотвращению ранее проявившихся в полетах опасных факторов. Здесь необходимо изложить действия при:

отказах авиационной техники, в том числе при нештатной работе вооружения;
потере радиосвязи;
попадании в условия полетов, к которым экипаж не подготовлен;
встрече с опасными явлениями погоды;
ухудшении самочувствия членов экипажа;
потере управления экипажами (группами);
выполнении вынужденной посадки (катапультировании) и др.

Цель - дать рекомендации экипажу по благополучному завершению полета.

28. Указания (меры безопасности) подписываются начальником штаба органа управления руководителя учения (показа), начальником службы безопасности полетов и доводятся в виде распоряжения по БзП на учение (показ).

29. По каждому упражнению курса боевой (летной) подготовки отрабатываются методические разработки применительно к условиям расположения аэродрома (авианесущего корабля), району полетов и типам самолетов (вертолетов).

Обязательно отдельным разделом в методических разработках должны быть указаны меры безопасности. Они разрабатываются с учетом требований по ограничениям воздушного судна, уровня подготовки экипажей (летчиков), известных опасных факторов, проявившихся при выполнении этого упражнения в других авиационных частях, рекомендаций по результатам расследования АП и АИ, особенностей района базирования и т.д.

При отработке полета на сложный пилотаж мерами безопасности могут быть указания для исключения:

превышения ограничений самолета;
сваливания и попадания самолета в штопор;
столкновения с землей;
потери работоспособности летчиком;
попадания в облака при выполнении вертикальных маневров;
потери пространственного положения;

потери визуальной ориентировки.

Кроме того, должны быть определены действия летчика (экипажа) при непреднамеренном выходе на режимы, превышающие ограничения.

В зависимости от уровня подготовки летного состава (экипажа) решением непосредственного командира могут быть разработаны дополнительные меры безопасности.

В методических разработках по последующим, более сложным, упражнениям курса боевой подготовки, меры безопасности могут не повторять указания для уже освоенных элементов, но обязательно должны отражать требования по безопасности для впервые осваиваемых элементов полета.

При выявлении новых опасных факторов меры безопасности в методических разработках корректируются и дополняются.

30. При организации полетов разрабатываются меры по обеспечению их безопасности, которые доводит до летного состава командир авиационной части на постановке задачи в виде устного приказа с записью на магнитофон.

Эти меры безопасности разрабатываются исходя из задач предстоящих полетов, типов самолетов (вертолетов), участвующих в полетах, содержания конкретных запланированных упражнений и должны учитывать особые ситуации, которые могут возникнуть при их выполнении. Кроме того, в зависимости от характера и условий предстоящих полетов, занятости воздушного пространства, состояния аэродрома и средств связи и радиотехнического обеспечения командир (начальник) определяет: порядок выруливания (заруливания) самолетов, минимальные интервалы для взлета самолетов, схему ухода на маршрут одиночных экипажей и групп самолетов (вертолетов), порядок построения боевых порядков, эшелонирования в зонах и на маршрутах полета, минимально допустимые высоты при полете на предельно малой высоте, порядок захода на внеочередную посадку с маршрутов полета и из зон пилотирования, дистанции между самолетами, заходящими на посадку по различным схемам, с учетом типов самолетов (вертолетов), порядок управления перелетающими экипажами и т.д.

31. На предполетных указаниях командир (начальник) части определяет меры безопасности по конкретному варианту плановой таблицы с записью на магнитофон.

Меры безопасности полетов должны учитывать:

изменения в воздушной обстановке исходя из ограничений в воздушном пространстве, определенных вышестоящим командным пунктом и органом ОрВД в районе полетов;

фактическое состояние аэродрома к началу полетов с учетом коэффициента сцепления, определяемое подготовленностью взлетно-посадочной полосы, наличием мест стоянок самолетов (вертолетов);

состояние авиационной техники, запланированной на полеты;

изменения в плановой таблице;

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

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

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

Кроме того, командир (начальник) определяет:

порядок ухода на запасные аэродромы, выделенные на полеты, и минимальный остаток топлива при этом;

особенности эксплуатации авиационной техники на предстоящих полетах;

минимальные значения высоты облачности и видимости, при которых разрешается выполнение полета по правилам визуальных полетов, порядок перехода на правила приборного полета или другой вариант плановой таблицы;

условия, при которых необходимо ограничить или прекратить полеты и т.д.

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

1-й этап. Теоретические занятия по изучению особых случаев с объяснением возможных последствий и выдачей рекомендаций по их предотвращению. Теоретическая подготовка проводится при первоначальном обучении, переучивании, вводе в строй, перерывах в летной работе, на сборах, а также по тематике профессиональной подготовки.

2-й этап. Практические занятия на статических тренажерах или в кабинах самолетов. Цель этого этапа - выработка твердых навыков у летного состава (экипажа) по действиям при конкретном отказе.

3-й этап. Обучение на комплексном тренажере, в процессе которого последовательно имитируются все отказы. Обнаружив их, летчик (экипаж) приступает к действиям, рекомендованным руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу).

33. Комплексная тренировка — это ежеквартальное практическое занятие, проводимое для отработки навыков по оказанию помощи терпящему бедствие экипажу. В качестве обучаемых могут привлекаться в зависимости от темы комплексной тренировки: руководящий летный состав авиационной части, частей обеспечения, группа руководства полетами, группа обеспечения полетов, наземная поисково-спасательная команда, парашютно-десантная группа (группа спасателей), команда технической помощи, авиационно-диспетчерская служба и др.

В процессе подготовки к комплексной тренировке разрабатывается план проведения тренировки.

Темами комплексной тренировки могут быть:

оказание помощи экипажу после катапультирования (покидания самолета);

оказание помощи экипажу при вынужденной посадке вне аэродрома;

оказание помощи экипажу при возникновении аварийной ситуации на взлете или посадке, на маршруте и другие.

Учебные цели комплексной тренировки могут формулироваться следующим образом:

тренировать личный состав, участвующий в проведении и обеспечении полетов, в оказании помощи экипажу, терпящему бедствие;

совершенствовать умения и профилактические навыки личного состава в оказании помощи экипажу, терпящему бедствие и т.д.

В плане проведения комплексной тренировки указываются тема, учебные цели, состав обучаемых, продолжительность и дата проведения тренировки, оперативное и астрономическое время, учебные вопросы, вводные и действия руководителя по ним, действия обучаемых.

Для проведения комплексной тренировки может отрабатываться карта руководителя. На карте руководителя указываются тема, учебная цель, график доведения вводных, порядок действия групп подыгрыша, поисково-спасательных сил и средств, а также необходимый справочный материал. Справочный материал может состоять из основных характеристик поисково-спасательных самолетов (вертолетов), базирующихся или придаваемых для поисково-спасательного обеспечения в районе аэродрома, предельные сроки радиотехнического поиска потерпевших бедствие, сроки готовности поисково-спасательных сил и средств, таблица естественного освещения и т.д.

Комплексная тренировка начинается в установленное командиром время. К этому времени обучаемые занимают рабочие места и докладывают руководителю о готовности. Для приближения к реальности, создания необходимого темпа работы обучаемых и наращивания обстановки руководителю тренировки целесообразно ввести обучаемых в обстановку. Для отработки учебных вопросов необходимо иметь: группы подыгрыша, плановые таблицы, рисунки (фотографии) индикаторов и др.

В процессе проведения тренировки руководитель основное внимание уделяет правильности и своевременности действий обучаемых, а также соблюдению ими мер безопасности.

Если в ходе тренировки обучаемые ошибаются в принимаемых решениях и действуют неправильно, руководитель должен объявить оперативную паузу, провести частный разбор, а затем повторить отработку вводной.

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

34. Специальные занятия по БзП - обобщенная и целенаправленная форма информационного обеспечения. Основными целями специальных занятий являются:

проведение детального анализа причинно-следственных связей возникновения опасных ситуаций и их перерастания в серьезные АИ или АП, имевших место при выполнении задач летной подготовки, аналогичных задачам части в предстоящем месяце;

раскрытие и изучение взаимосвязи всех опасных факторов, причин ошибочных действий и нарушений, которые могут привести к угрозе БзП при решении этих задач;

доведение до личного состава указаний по устранению недостатков, которые могут стать причинами АП;

подготовка экипажей и лиц группы руководства полетами к действиям в особых случаях.

Тематика специальных занятий планируется на год и отражается в программе предотвращения АП.

Занятия проводятся, как правило, в дни общей (наземной) подготовки к полетам.

Организация и проведение специальных занятий возлагается:
на командира (начальника) авиационной части (при его отсутствии - на заместителя) - с летным составом и лицами, участвующими в управлении полетами;
на заместителя командира (начальника) по инженерно-авиационной службе - с инженерно-техническим составом;
на командира части обеспечения полетов (при его отсутствии - на заместителя) - с личным составом, участвующим в обеспечении полетов.

К проведению специальных занятий, контролю и оказанию помощи в их проведении привлекаются руководящий состав, офицеры службы безопасности полетов, прямые начальники по соответствующим службам соединений и объединений.

С лицами, отсутствовавшими на специальных занятиях, командиры подразделений организуют дополнительные занятия.

Для предметного изучения причин АП и АИ в авиационной части разрабатывается и накапливается методический материал в виде схем, диапозитивов, видеоматериала, макетов и т.д. Данный материал также используется при самостоятельной подготовке личного состава, участвующего в полетах. Ответственность за его разработку и накопление возлагается на заместителя командира по летной подготовке (начальника службы БзП).

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

35. Информационное обеспечение в целях предотвращения АП включает разработку и анализ информации, собственно информационные материалы, средства доведения и сбора информации, корреспондентов и адресатов информации, а также банк данных на базе автоматизированных систем. Основные задачи информационного обеспечения:

сбор и анализ донесений о результатах расследования АП и АИ, о выявленных опасных факторах и принимаемых мерах по их устранению (локализации) или уклонения от них;

оперативное и периодическое информирование об этом соответствующих звеньев авиационной системы;

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

36. Организация и методическое сопровождение информационного обеспечения предотвращения АП осуществляется Службой безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации с привлечением соответствующих подразделений научно-исследовательских организаций и центров.

Используются следующие виды информации: первичная (оперативная), обобщающая (периодическая), специальная целевая и информация по запросу.

Информация по результатам расследований АП доводится до должностных лиц органов военного управления и авиационного персонала в части, касающейся с учетом наличия у них допуска к государственной тайне по соответствующей форме.

37. Порядок представления донесений до заинтересованных органов регулируется нормативными правовыми актами по расследованию АП (ПРАПИ-2000 и

порядком взаимодействия органов безопасности полетов государственной авиации в Российской Федерации*(3)).

Соблюдение требований порядка должно обеспечить авиационные командования необходимыми данными для принятия мер по устранению опасных факторов авиационной системы, внесения изменений в нормативные документы и изучения (подготовки) целевого информационного материала.

38. Оперативная информация доводится до авиационных частей командирами авиационных соединений, командующими авиационными объединениями и руководителями федеральных органов исполнительной власти или организаций.

Оперативная информация передается телеграммой или по телефону и содержит изложение обстоятельств и причин АП и АИ, оценку действий экипажа и расчетов пунктов управления полетами при возникновении и развитии особой ситуации, а также перечень профилактических мероприятий по данному событию.

Оперативная информация доводится до начала очередных полетов, но не позднее двух суток после ее поступления.

39. Периодическая информация включает:

- а) ежемесячные экспресс-бюллетени по БзП;
- б) информационные выпуски об АП и АИ;
- в) выпуски с рекомендациями по предупреждению ошибочных действий летных экипажей, лиц группы руководства полетами и органов единой системы ОрВД;
- г) выпуски с рекомендациями по предупреждению отказов авиационной техники;
- д) анализы АП и АИ;
- е) рекомендации по предотвращению АП.

Периодическая информация должна быть изучена с соответствующими специалистами не позднее чем в недельный срок после ее поступления.

Занятия по изучению информационных документов проводятся, как правило, лично командиром части.

Порядок отработки информации:

краткое изложение обстоятельств АП или АИ (данные об экипаже, характер задания, метеоусловия, воздушная обстановка, обстоятельства события);

причины АП (АИ), динамика развития ситуации;

признаки обнаружения отказов и необходимые правильные действия в этих условиях;

анализ и разбор правильных (неправильных) действий экипажей, инженерно-технического состава, степень выполнения требований служебных документов;

необходимые меры и сроки, дополнительная подготовка для исключения повторяемости подобных событий;

доведение до личного состава требований руководителя (командира, начальника);

указания по организации их исполнения.

40. Приказы и директивы по АП и АИ изучаются с личным составом в срок не позднее двух суток после их получения.

С поступлением в часть приказа или директивы командир обязан:

лично изучить документ;

оценить и сравнить с требованиями документа состояние дел в подчиненной части; совместно с руководящим составом части определить направления, содержание, объем и сроки работ по выполнению требований приказа (директивы);

поставить задачу по исполнению требований документа (указать исполнителей, сроки исполнения, форму контроля);

установить время и место изучения приказа (директивы) личным составом или категориями личного состава.

Приказ (директива) доводится до личного состава в части, его касающейся.

Сведения об изучении приказов (директив) по БзП (дата изучения и принятые меры) учитываются в журнале контроля исполнения.

Персональный учет лиц, с которыми был изучен приказ (директива), возлагается на начальника штаба части (органа управления). С отсутствующими (по их прибытии) изучение поступивших документов проводят заместители командира части (подразделения) дополнительно, о чем докладывают начальнику штаба.

41. Каждое АП и ЧП с государственными воздушными судами в Российской Федерации подлежит обязательному расследованию комиссией, которая имеет статус государственной и образуется в порядке, установленном ПРАПИ-2000.

На основании анализа информации, полученной в ходе расследования АП, комиссия по расследованию разрабатывает предложения и рекомендации по обеспечению БзП. В целях повышения эффективности работ по предотвращению АП Служба безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации в установленные сроки проводит анализ состояния БзП и представляет соответствующие материалы руководителям федеральных органов исполнительной власти и организаций.

42. Выявление АИ - обязательная деятельность для всех должностных лиц, участвующих в организации, проведении и обеспечении полетов, а также контролирующих их проведение.

Для выявления АИ используются:

личные наблюдения и доклады лиц, организующих, выполняющих, обеспечивающих и обслуживающих полеты;

материалы объективного контроля;

сообщения лиц, контролирующих полеты;

записи в журналах руководителя полетов и старшего инженера полетов;

бортовая и техническая документация;

свидетельства очевидцев.

Каждый АИ подлежит расследованию, основанному на тех же принципах и проводимому с той же целью, что и расследование АП.

Решение об отнесении того или иного авиационного события к АИ и о его классификации принимается командиром авиационной части или старшим начальником.

Контроль за выявлением АИ, полнотой, объективностью их расследования и учета осуществляют старшие авиационные начальники.

Обо всех АИ по окончании полетов докладывается оперативными дежурными устно на центральный КП федерального органа исполнительной власти или организации (по принадлежности воздушного судна), а в Министерстве обороны Российской

Федерации - на КП авиационного объединения (авиационного соединения), где они учитываются в журналах. Кроме того, о серьезных АИ устно немедленно докладывается в Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации.

В донесении по результатам расследования АИ указываются оценка действий летчика (экипажа) и группы руководства полетами (органа ОрВД), рекомендации по профилактике подобных АИ.

На все АИ в авиационных частях составляются карточки учета установленной формы. Контроль за правильностью оформления карточек учета АИ и своевременностью их представления в соответствующие органы БзП организуется вышестоящими органами БзП федеральных органов исполнительной власти или организацией (по принадлежности ВС).

В авиационных подразделениях АИ, нарушения и ошибочные действия летного состава (экипажей) учитываются в специальных журналах.

В федеральных органах исполнительной власти и организациях, а также в авиационных объединениях, соединениях, части ведутся журналы учета АИ. Кроме того, в авиационном соединении (авиационном объединении) начальники соответствующих служб (отделов), каждый по своему направлению, ведут учет АИ, нарушений и недостатков, имевших место при организации, проведении, управлении и обеспечении полетов.

В частях обеспечения учитываются АИ, а также нарушения и недостатки в обеспечении полетов, имевшие место в этих частях.

В Центре БзП авиации Вооруженных Сил Российской Федерации учитываются все серьезные АИ.

В Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации учитываются все серьезные АИ с повреждениями ВС.

Проверка полноты учета, объективности расследования и правильности классификации АИ осуществляется соответствующими должностными лицами федеральных органов исполнительной власти и организаций:

в авиационном подразделении, авиационной части и частях обеспечения полетов - ежемесячно;

в соединении, объединении, на авиаремонтном заводе и в военном представительстве Министерства обороны Российской Федерации - ежеквартально.

Результаты проверки, а также указания по устранению вскрытых недостатков записываются проверяющими в соответствующий раздел журнала учета АИ.

В авиационной части и частях обеспечения ежемесячно (в соединениях и объединениях ежеквартально) проводится разбор АИ, нарушений и ошибочных действий личного состава, результаты которого в виде отдельного раздела включаются в доклад командира (командующего, начальника) при подведении итогов работы.

Организация контроля работы по предотвращению авиационных происшествий

43. Система контроля устанавливается руководителем (командиром, начальником) на основе требований служебных документов.

Процедура контроля включает:

определение главной цели контроля;

изучение фактического положения дел на проверяемом участке работы;

анализ замечаний и недостатков, выявленных при предыдущих проверках;

подготовку материалов разбора;

разбор результатов контроля и оказание помощи по устранению недостатков.

Проверки по вопросам БзП в главных командованиях видов Вооруженных Сил Российской Федерации, объединениях (соединениях) осуществляются в ходе итоговых и контрольных проверок. Результаты проверок отражаются отдельным разделом в акте по результатам итоговой (контрольной) проверки.

Существуют следующие виды контроля:

полный - по всем вопросам организации работы по обеспечению БзП;

выборочный - по отдельным вопросам (направлениям) или по устранению выявленных ранее недостатков;

плановый - проводится в целях изучения положительного опыта и выявления недостатков;

внезапный - осуществляется для установления фактического состояния дел по наиболее важным вопросам.

В случае обнаружения нарушений, неправильных действий (бездействия) проверяющий обязан использовать свои полномочия по пресечению опасных факторов, создающих угрозу БзП, вплоть до прекращения полетов. В случае явной угрозы БзП действия должны быть решительными, а доклад старшему начальнику - незамедлительным.

Текущая информация о проделанной работе за день докладывается начальнику в тех случаях, когда выявлены недостатки, которые могут иметь место в других частях. При работе группы проверяющих в различных частях периодичность доклада устанавливает старший группы.

Проверяющий обязан информировать командира проверяемой части о всех выявленных недостатках и замечаниях в конце дня, или в ходе проверки. Он также доводит до него перечень тех недостатков, которые будут доложены вышестоящему начальнику.

По результатам работы проверяющий оценивает состояние безопасности полетов, проводит разбор и готовит доклад своему начальнику о состоянии дел в проверяемом органе управления (части) с предложениями по порядку устранения выявленных недостатков.

Анализ и оценка эффективности работы по предотвращению авиационных происшествий

44. Анализ состояния БзП и деятельности по предотвращению АП - обязательный элемент работы каждого авиационного командира (начальника). Анализ проводится после каждой летной смены и за определенный период: месяц, квартал, полугодие, год, пятилетие.

Он позволяет сделать выводы с целью оценки полноты и качества выполнения программы предотвращения АП, определения направлений ее корректировки, разработки дополнительных профилактических мероприятий по выявленным опасным факторам и с учетом получения новых задач и изменениям условий летной работы.

Анализ проводится во всех инстанциях от подразделения до федеральных органов исполнительной власти и организации, вида (рода войск) Вооруженных Сил Российской Федерации за месяц, квартал, полугодие, год, пятилетие или другой срок, определенный руководителем органа управления, командиром (начальником) исходя из целей анализа.

Основными документами с информацией для разработки анализа являются:

- журналы учета АП;
- журналы учета АИ;
- журналы руководителя полетов (на аэродроме, полигоне, тактическом полигоне);
- журналы оперативного контроля качества выполнения заданий летным составом и другие документы объективного контроля;
- журналы оценки результатов боевого применения (полигонные листы);
- журналы учета налета;
- журналы старшего инженера полетов;
- анализы аварийности за предыдущие периоды;
- журналы учета замечаний проверяющих;
- материалы проверок;
- акты расследования АП, серьезных АИ и др.

Задачу на отработку материалов анализа ставит командир (начальник). В ходе постановки задачи командир (начальник) определяет:

- цель анализа;
- период, за который он проводится;
- ответственные исполнители и привлекаемые службы (подразделения);
- сроки подготовки и представления материалов.

Анализ состояния БзП и деятельности по предотвращению АП готовят:

- в подразделениях - командиры и их заместители;
- в частях - заместители командиров по летной подготовке (по БзП);
- в соединениях, объединениях, родах войск и видах Вооруженных Сил Российской Федерации, федеральных органах исполнительной власти и организациях - заместители руководителей органов управления, командиров (начальников) совместно с органами БзП.

Проводят анализ руководители органов управления, командиры (начальники).

Этапы подготовки анализа:

сбор, обработка, систематизация, обобщение статистических данных;

анализ происшедших АП, чрезвычайных происшествий (далее именуются - ЧП) и АИ;

отработка аналитических выводов, оценок на основе анализа статистических данных и данных других источников, в том числе оценка уровня БЗП;

разработка или корректировка программ предотвращения АП, рекомендаций и предложений по профилактике выявленных и прогнозируемых опасных факторов.

45. Анализ состояния БЗП и деятельности по предотвращению АП должен включать разделы:

характер и особенности решаемых субъектом авиационной деятельности задач в анализируемом периоде и основные итоги их выполнения;

анализ АП, АИ, нарушений и ошибочных действий, известных и вновь выявленных;

сравнительная оценка показателей аварийности (состояния БЗП) с предыдущим периодом, с аналогичным периодом прошлого года и т.п.

детальный анализ аварийности, ошибок, упущений и нарушений по категориям летного состава, специалистов управления и обеспечения;

сравнительная оценка организации работы по предотвращению аварийности, ошибок, упущений и нарушений личного состава во всех структурных элементах своего субъекта авиационной деятельности (в том числе обязательный анализ эффективности использования средств объективного контроля);

положительные примеры грамотных профессиональных действий летного состава, специалистов управления и обеспечения по предотвращению аварийности;

выводы из анализа аварийности, прогноз проявления выявленных и новых опасных факторов с учетом оценки предстоящих задач, динамики условий летной работы, ее обеспечения и других факторов;

общая оценка деятельности по предотвращению АП;

указания командира (начальника) по предотвращению АП.

46. Анализ деятельности по предотвращению АП в подразделениях и частях (учреждениях) обеспечения проводится аналогично, как для авиационной части после каждой летной смены и за определенный период: месяц, квартал, полугодие, год, пятилетие.

Помимо своих внутренних документов основными источниками для разработки анализа должны быть журналы РП и другие документы авиационной части, содержащие оценку качества обеспечения полетов.

Анализ деятельности по предотвращению АП в подразделениях и частях обеспечения готовят командиры (начальники) и их заместители, а проводят командиры.

47. Анализ деятельности по предотвращению АП должен включать разделы:

характер и особенности решаемых задач в анализируемом периоде, основные итоги их выполнения;

анализ АП, АИ, обусловленных (связанных) с недостатками конкретного вида обеспечения, проявления известных и вновь выявленных опасных факторов;

сравнительная оценка показателей аварийности (ошибок, упущений и нарушений личного состава, отказов техники и др.) с предыдущим периодом, с аналогичным периодом прошлого года;

детальный анализ ошибок, упущений и нарушений в обеспечении полетов по категориям специалистов обеспечения, деятельность (бездеятельность) которых способствовала АП, АИ;

сравнительная оценка организации работы по предотвращению АП, ошибок, упущений и нарушений личного состава во всех структурных элементах своей части обеспечения;

положительные примеры грамотных профессиональных действий специалистов обеспечения по предотвращению АП;

выводы из анализа деятельности по предотвращению АП, прогноз проявления известных и новых опасных факторов с учетом оценки предстоящих задач, ожидаемых условий обеспечения летной работы и других факторов;

общая оценка деятельности по предотвращению АП;

указания командира (начальника) по устранению опасных факторов и предотвращению АП.

48. Состояние БЗП в авиационных частях и структурах субъектов государственной авиации оценивается по двум критериям:

состояние аварийности;

состояние работы по предотвращению АП.

Состояние аварийности оценивается:

"удовлетворительно", если за оцениваемый период в авиационной части не допущено АП или серьезного АИ с повреждением воздушного судна из-за нарушений (упущений) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов;

"неудовлетворительно", если за оцениваемый период в авиационной части допущено АП или серьезный АИ с повреждением воздушного судна из-за нарушений (упущений) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов.

Состояние работы по предотвращению АП оценивается:

"отлично", если своевременно выявлены и верно классифицированы АИ, отсутствуют АИ из-за нарушений (упущений) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов;

"хорошо", если имеет место единичный случай несвоевременного выявления или неверной классификации АИ, допущены АИ из-за нарушений (упущений) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов без их повторения по одним и тем же причинам;

"удовлетворительно", если имеет место сокрытие АИ, допущен серьезный АИ из-за нарушений (упущений) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов или допущено повторение АИ по одним и тем же причинам, связанным с нарушениями (упущениями) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов;

"неудовлетворительно", если имеет место сокрытие серьезного АИ, допущено повторение серьезных АИ по одним и тем же причинам, связанным с нарушениями (упущениями) личного состава при организации, производстве, управлении и обеспечении полетов.

Общая оценка определяется:

при оценке "удовлетворительно" за состояние аварийности - оценкой за состояние работы по предотвращению АП;

при оценке "неудовлетворительно" за состояние аварийности - "неудовлетворительно".

49. В соединениях, объединениях и федеральных органах исполнительной власти, имеющих в своем составе государственную авиацию, деятельность по предотвращению аварийности оценивается аналогично. При этом оценка соединения определяется как среднеарифметическое значение оценок в подчиненных частях и управлении соединения (которое оценивается по нормативам части), а объединения - как среднеарифметическое значение оценок в подчиненных соединениях, отдельных частях и управлении объединения (которое оценивается по нормативам части) и выставляется:

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

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

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

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

Оценки состояния БзП отражаются при проведении подведения итогов.

Глава IV. Особенности проведения работы по предотвращению авиационных происшествий

Нижеуказанные мероприятия по исключению влияния известных опасных факторов не носят всеобъемлющего характера, в то же время они направлены на устранение наиболее характерных ошибок в действиях авиационного персонала.

При руководстве полетами и управлении воздушным движением

50. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами при руководстве полетами и управлении воздушным движением являются:

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

неправильная оценка состояния и возможных изменений метеоусловий и орнитологической обстановки в районе полетов, на запасных аэродромах, на полигоне и в зонах, приводящая к попаданию экипажей в опасные или не соответствующие фактическому уровню их летной подготовки погодные условия в полете;

отсутствие контроля готовности запасных аэродромов к приему воздушных судов;

неполное информирование экипажей о воздушной, наземной, метеорологической и орнитологической обстановке в районах полетов;

ошибки группы руководства полетами при оказании помощи экипажам, терпящим бедствие, в особых случаях в полете;

отсутствие контроля готовности и работоспособности технических средств обеспечения полетов и оказания помощи экипажам, терпящим бедствие.

Для исключения данных опасных факторов рекомендуется тренировки (комплексные тренажи) группы руководства полетами, как правило, проводить по отработке действий в следующих основных особых ситуациях:

покидание экипажем воздушного судна;

потеря управления экипажем;

опасные сближения воздушных судов;

потеря экипажем ориентировки;

ошибки экипажа на взлете, при заходе на посадку и на посадке;

ошибки экипажа при выполнении боевого применения на полигоне;

попадание экипажа в опасные или не соответствующие фактическому уровню подготовки летчика метеоусловия;

посадка на запасной аэродром;

отказ авиационной техники в полете;

опасность столкновения с птицами.

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в руководстве полетами и организации воздушного движения изложен в приложении N 3 к настоящему Руководству.

При выполнении наиболее сложных видов полетных заданий

51. Основными формами работы по предотвращению АП при освоении наиболее сложных видов полетных заданий являются:

обсуждение (выработка) комплекса мероприятий на совещании руководящего состава;

специальные занятия по БзП;

целевые полеты;

заседания методического совета;

конференции по БзП;

инструктивно-методические занятия;

обмен опытом, разбор ошибок, беседы и т.д.

Работа по предотвращению АП при освоении наиболее сложных видов полетных заданий предусматривает:

изучение (уточнение) требований нормативных правовых актов и служебных документов, регламентирующих организацию, выполнение, управление и обеспечение данного вида летной подготовки;

изучение (выявление) и анализ опасных факторов, действующих в авиационной системе при выполнении вида летной подготовки;

планирование мероприятий по исключению (уменьшению влияния) всех известных опасных факторов на этапах подготовки и проведения;

разработка (уточнение) мер безопасности по этапам выполнения вида летной подготовки, с учетом фактического базирования самолетов и предстоящих метеорологических условий;

организация контроля выполнения профилактических мероприятий и соблюдения мер безопасности на этапах подготовки и проведения.

52. Основными опасными факторами, действующими в авиационной системе при выполнении боевых стрельб, учений и сбор-походах кораблей являются:

постановка частям и подразделениям задач, по сложности и объему превышающих их возможности;

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

невыдерживание параметров боевого порядка в группе, что приводит к поражению осколками ведомых экипажей или поражению авиационными средствами поражения впереди летящего самолета (ведущего);

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

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

Рекомендации по организации работы по предотвращению АП при выполнении боевых стрельб, учений и сбор-походов кораблей:

разработку служебных и методических документов, регламентирующих выполнение боевых стрельб, учений и сбор-походов кораблей, проводить с учетом реальных возможностей всех элементов авиационной системы и фактических условий ее функционирования, своевременно вносить в них дополнения при изменении возможностей и условий выполнения задания;

параметры боевых порядков, условия выполнения стрельб определять исходя из фактического уровня натренированности летного состава.

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

повышенная эмоциональная и психологическая напряженность летного состава, связанная с наличием зрителей и скоротечным выполнением фигур пилотажа на малых высотах;

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

неготовность экипажей в любой момент прекратить демонстрационный полет при незначительных (с их точки зрения) отказах авиационной техники и несоответствии метеорологических условий;

ограниченные возможности лиц группы руководства полетами по оказанию помощи экипажам при возникновении особой ситуации в полете из-за их скоротечности;

отличие тактико-технических характеристик средств связи и радиотехнического обеспечения полетов, порядка организации воздушного движения при выполнении демонстрационных полетов за рубежом;

выполнение новых фигур высшего пилотажа на предельных режимах полета, а иногда и за пределами допустимых руководством по летной эксплуатации ограничений и не согласованных с конструкторским бюро разработчиком воздушного судна.

Рекомендации по организации работы по предотвращению АП при выполнении демонстрационных полетов:

учет реальных возможностей всех элементов авиационной системы и фактических условий ее функционирования при разработке нормативных правовых актов и служебных документов, регламентирующих выполнение демонстрационных полетов;

выработка и строгое выполнение требований, предъявляемых к кандидатам в пилотажные группы из числа экипажей авиационных частей, при анализе и практической проверке фактического состояния их здоровья, уровня теоретических знаний и техники пилотирования;

выполнение демонстрационных полетов только подготовленным летным составом, освоившим в полном объеме специальные программы для экипажей, выполняющих демонстрационные полеты;

своевременное прекращение (изменение в сторону упрощения) демонстрационного полета при усложнении метеорологических или иных условий выполнения задания.

54. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами при выполнении воздушных перевозок являются:

недостаточное информирование экипажей об особенностях организации, руководства и обеспечения вылетов при предстоящих посадках воздушных судов на аэродромах гражданской или экспериментальной авиации, неполное доведение до них мер безопасности на этапах взлета и посадки на аэродромах других министерств и ведомств;

постановка экипажам задач, превышающих их возможности, тактико-технические характеристики воздушных судов по загрузке;

выполнение воздушных перевозок при длительном отрыве от основных аэродромов базирования авиационной части;

недостатки в подготовке летных экипажей к длительной работе в отрыве от мест постоянного базирования, их неготовность выполнить все виды подготовок

воздушного судна к полетам, предусмотренные регламентом технической эксплуатации, и устранять проявившиеся неисправности;

невыполнение членами экипажей требований эксплуатационной документации и своих обязанностей;

превышение взлетной массы воздушного судна, особенно при выполнении перевозок на коммерческой основе;

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

не учёт метеорологической обстановки на маршруте полета, прогноза погоды и опасных явлений, отсутствие критической оценки возможности выполнения полета "по погоде" в каждом конкретном случае;

отсутствие на борту в целях поддержания исправности и обеспечения автономности работы на оперативных аэродромах технических аптечек, эксплуатационной документации, запаса специальных жидкостей и масел;

невыполнения требований по отключению (изоляции) неисправного оборудования при принятии решения о вылете с неисправностями и отказами, предусмотренными специальным перечнем отказов согласно руководству по летной эксплуатации;

нарушения требований по швартовке грузов.

Исключение (снижение) влияния указанных опасных факторов осуществляется:

тщательным изучением маршрута, его навигационных особенностей, мер безопасности на каждом этапе и аэродроме посадки;

правильным подбором экипажей, натренированностью летчиков к действиям в особых ситуациях, четким взаимодействием и соблюдением технологии работы;

умением командира экипажа обеспечить выполнение правил полета и подготовку к ним с внебазового аэродрома, правильную загрузку воздушного судна.

55. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами при выполнении групповых полетов и полетов на дозаправку топливом в воздухе являются:

недостаточное методическое сопровождение данного вида полетов в части;

неучет психофизиологических особенностей летного состава при определении боевого расчета;

неритмичность выполнения полетов по данному виду подготовки;

несоответствие уровня подготовки летного и инструкторского состава данному виду летной подготовки;

неучет маневренных характеристик воздушного судна;

несоответствие метеорологических условий заданию на полет.

Исключение (снижение) влияния указанных опасных факторов осуществляется:

подбором боевого расчета;

уточнением методических схем полетов по планируемым упражнениям курса;

изучением с летным составом маневренных характеристик воздушного судна и особенностей маневрирования в составе различных групп, по методикам выполнения группового полета, полета на дозаправку топливом в воздухе и соблюдения мер безопасности;

проведением тренажей "пеший по-летному" для отработки порядка и последовательности выполнения полетного задания, а также действий ведомого и ведущего для предотвращения столкновений в групповом полете;

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

56. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами при выполнении полетов на малой, предельно малой высоте являются:

нарушение порядка и правил использования воздушного пространства;

плохое знание летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах;

нарушение членами экипажа методики использования бортовых систем обеспечения БзП, радиовысотомеров;

ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;

нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров;

пренебрежение метеорологическим прогнозом на полеты.

Для исключения (снижения) влияния указанных опасных факторов необходимо:

проводить семинары с летным составом, лицами группы руководства полетами по особенностям навигации, боевого применения, эксплуатации авиационной техники и организации воздушного движения на малых и предельно малых высотах;

проверять знание летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов рельефа местности и искусственных препятствий в районе выполнения полетов на малых и предельно малых высотах, а также порядка расчета безопасных высот (не реже двух раз в год);

проводить тренажи по действиям летного состава, лиц группы руководства полетами при изменении воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки (в дни предварительной подготовки к полетам);

уточнять лоции коридоров (маршрутов), предназначенных для выполнения полетов на малых и предельно малых высотах (не реже одного раза в год);

проверять знание летным составом методики и особенностей определения и поддержания высоты при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах (в дни предварительной подготовки к полетам);

проверять знание летным составом, лицами группы руководства полетами мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах (в дни предварительной подготовки к полетам).

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

выполнение полетов по правилам визуальных полетов над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопков;

неправильное использование барометрических высотомеров при посадках на горных аэродромах;

не учёт особенностей взлета и посадки с горного аэродрома и расчета максимальной взлетной (посадочной) массы;

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

Для исключения (снижения) влияния указанных опасных факторов необходимо:

проводить семинары по материалам анализа АП и АИ, имевшим место при выполнении полетов в горной местности (ежегодно);

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

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

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

проверять знание летным составом, лицами группы руководства полетами мер безопасности при выполнении полетов в горной местности (в дни предварительной подготовки к полетам).

Кроме того, для исключения (снижения) влияния указанных опасных факторов при выполнении полетов на вертолетах необходимо:

не производить полетов над закрытыми облаками перевалами, вершинами гор и сопок;

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

во всех случаях, когда позволяют условия, заход на площадку, расположенную на вершине горы, необходимо производить через склон, освещенный солнцем или находящийся с подветренной стороны, не допуская снижения вертолета ниже уровня площадки до момента выхода на нее;

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

посадку на площадку с уклонами производить с заторможенными колесами.

58. Основными опасными факторами, оказывающими влияние на БзП при выполнении полетов с палубы корабля (судна), являются:

неритмичность выполнения полетов с корабля и нерегулярность организации летной работы в целом;

зависимость уровня подготовки летного состава от технического состояния корабля и отсутствия в Вооруженных Силах Российской Федерации наземного тренажного комплекса корабельной авиации;

переоценка летным составом своих возможностей на этапе восстановления утраченных навыков по корабельной программе;

выполнение полетов на большом удалении от запасных аэродромов, расположенных на суше, или при отсутствии таковых на боевой службе;

повышенная психофизиологическая нагрузка на летчика при посадке на корабль, вызванная необходимостью быстро оценивать непрерывно поступающую информацию (волнение моря, положение самолета, показания приборов, команды руководителя визуальной посадки), одновременно выполняя точное пилотирование в узком диапазоне скоростей, высот и углов атаки;

значительное ограничение времени на принятие решения в случаях отказов силовых установок и возникновения других нештатных ситуаций на этапах взлета с трамплина, полета по глиссаде снижения, касания и посадки на аэрофинишор;

необходимость выполнения посадки (касания) на ограниченный участок посадочного блока в непосредственной близости от препятствий (надстройки корабля, другие летательные аппараты);

необходимость выполнения руления по ограниченному пространству палубы корабля в непосредственной близости от кормового и бортового среза корабля в условиях качки;

сложная, быстро изменяющаяся орнитологическая и гидрометеорологическая обстановка в районе авианосца;

наличие бортовой и килевой качки;

наличие зоны "вытормаживания" перед кормовым срезом корабля;

отсутствие световых ориентиров в море, наличие световых бликов на фонаре кабины в процессе руления по палубе, взлета, захода на посадку и посадки, невозможность визуального определения высоты полета и силуэта корабля ночью;

отсутствие на корабле нормальных условий для жизнедеятельности летного и инженерно-технического состава;

недостаточная надежность отдельных систем самолетов палубной авиации, эргономические недостатки (трудно дотянуться до крана выпуска шасси при застопоренных плечевых ремнях, близко друг к другу расположены краны выпуска шасси и открытия фонаря и др.).

Исключение (снижение) влияния перечисленных опасных факторов достигается:

тщательным анализом уровня натренированности летного состава и лиц группы руководства полетами на этапах планирования и подготовки к выполнению полетов с палубы корабля, индивидуальной оценкой готовности каждого летчика к выполнению полетов по корабельной программе с привлечением при этом специалистов медицинской службы и военных психологов;

выбором для подготовки в качестве руководителя визуальной посадки на корабле наиболее подготовленных летчиков, освоивших корабельную программу;

поддержанием на высоком уровне натренированности группы руководства полетами, для чего при отсутствии возможности выполнения полетов с корабля используются аэродромы на суше;

обеспечением ритмичности и систематичности летной работы;

использованием наземного тренажного комплекса корабельной авиации для обеспечения систематичности в совершенствовании навыков летного состава в выполнении полетов с корабля;

регулярным проведением мероприятий по обмену опытом среди летного состава и группы руководства полетами в выполнении полетов с корабля;

регулярным проведением тренажей с летным составом и лицами группы руководства полетами по действиям в особых случаях в условиях дефицита времени;

четким и достоверным прогнозированием метеорологической, орнитологической и гидрологической обстановки на этапах принятия решения и выполнения полетов с корабля с учетом времени года;

выполнением комплекса реабилитационных мероприятий по восстановлению здоровья летного состава по окончании полетов на корабль.

59. Основными опасными факторами, оказывающими влияние на БзП при выполнении полетов при несении боевого дежурства, являются:

низкая натренированность летного состава и офицеров боевого управления, привлекаемых для несения боевого дежурства;

усталость экипажей (на боевое дежурство назначается летный состав и офицеры боевого управления без учета ограничений по количеству дежурств, накладываемых требованиями служебных документов);

вылеты из боевого дежурства выполняются в районы, не обеспеченные поисково-спасательными силами и средствами.

Для исключения (снижения) влияния указанных опасных факторов необходимо:

привлекать к несению боевого дежурства летный состав и офицеров боевого управления с уровнем подготовки и фактической натренированностью, обеспечивающей выполнение ими задач по предназначению;

организовать поисково-спасательное обеспечение в районах применения воздушных судов дежурных сил;

обеспечить соблюдение режима отдыха личного состава, заступающего на боевое дежурство, в том числе ограничения по количеству дежурств;

привести помещения для несения боевого дежурства в соответствие с требованиями служебных документов.

Глава V. Основные направления работы служб обеспечения полетов с целью предотвращения авиационных происшествий

60. Подготовку средств наземного обслуживания общего применения к работе, проверку технического состояния, укомплектование оборудованием, приборами, средствами пожаротушения, инструментом, расходным материалом, проведение регламентных и других видов работ, контрольных осмотров и оформление документации проводит личный состав авиационно-технической части.

О подготовке и допуске к применению средств, топлива, масла, специальных жидкостей и газов на авиационной технике должностные лица авиационно-технической части делают отметку в путевом листе, журнале учета работы средств, паспорте и контрольном талоне.

Проверку паспортных данных качества и пригодности кислорода проводят начальник автомобильной и электрогазовой службы авиационно-технической части и начальник медицинской службы авиационной части.

Подаваемые для обслуживания авиационной техники (на полеты, для выполнения регламентных и других видов работ и проверок) средства подвергаются аэродромному контролю инженерно-технической службой.

61. Обеспечение качества применяемых на воздушных судах горючего, масел, смазок и специальных жидкостей. Требования по контролю качества горючего в аэродромных условиях.

В авиационно-технической части контроль качества и допуск к заправке воздушного судна горючим, маслами, специальными жидкостями и газами производится заместителем командира авиационно-технической части, начальником (помощником) службы горючего и смазочных материалов, начальником склада горючего, начальником лаборатории горючего и смазочных материалов, начальником (помощником) автомобильной и электрогазовой службы, начальником кислорододобывающей станции, начальником группы газообеспечения.

Заправка воздушного судна производится после того, как техник воздушного судна убедится, что в контрольном талоне есть письменное разрешение должностных лиц согласно требованиям служебных документов на заправку, и проверит заземление самолета, заземление заправщика, заземление пистолета включением штыря с тросом в заземляющее гнездо воздушного судна.

62. Наиболее характерными опасными факторами в инженерно-авиационном обеспечении являются:

несоответствие организационно-штатной структуры инженерно-авиационной службы некоторых подразделений, частей, соединений и объединений объему и сложности решаемых задач;

неудовлетворительное обеспечение запасными частями и агрегатами, что приводит к значительному возрастанию количества монтажно-демонтажных работ в связи с необходимостью использования для восстановления исправности АТ агрегатов, снятых с простаивающих самолетов;

потеря практических навыков инженерно-техническим составом в выполнении видов подготовок к полетам из-за существенного уменьшения количества летных смен;

сворачивание работ по выполнению доработок авиационной техники, направленных на повышение ее надежности по причине отсутствия финансирования;

отвлечение специалистов инженерно-авиационной службы на выполнение работ по хранению сверхштатной авиационной техники, а также на выполнение задач, не связанных с эксплуатацией авиатехники;

критическое снижение запаса ресурса (срока службы) некоторых типов авиационной техники, что обуславливает определенную степень риска в оценке технического состояния воздушного судна и т.д.

К основным общим мероприятиям по предупреждению ошибочных (неправильных) действий инженерно-технического состава относятся:

изучение психофизиологических особенностей труда специалистов инженерно-авиационной службы, причин допускаемых ими ошибок, отработка и реализация мероприятий по их предотвращению;

изучение конструкции и правил эксплуатации авиационной техники, наиболее опасных и часто повторяющихся конструктивных и производственных недостатков, методов предотвращения отказов авиационной техники;

изучение эргономических недостатков эксплуатируемой авиатехники и реализация мер по устранению их влияния на качество работ;

поддержание устойчивых навыков специалистов инженерно-авиационной службы в выполнении работ по подготовке авиатехники к полетам за счет периодического проведения комплексных тренажей по видам подготовок;

постоянное совершенствование системы контроля полноты и качества выполнения работ на авиационной технике;

жесткий контроль за использованием при эксплуатации авиационной техники только исправной контрольно-проверочной аппаратуры и инструмента, а также применением предусмотренных эксплуатационной документацией расходных и горюче-смазочных материалов;

обеспечение соответствия объема и сложности выполняемых на авиатехнике работ имеющимся силам, средствам, а также уровню профессиональной подготовки инженерно-технического состава;

использование средств объективного контроля для оценки полноты и качества подготовки авиационной техники к полетам с документированием и анализом результатов;

введение в постоянную практику эффективной системы контроля готовности авиационной техники и личного состава инженерно-авиационной службы к полетам;

оперативное и объективное информирование авиаспециалистов при проведении специальных занятий об опасных факторах, выявленных в других частях на однотипной авиационной технике, а также недостатках в организации ее эксплуатации, выработка и реализация эффективных мероприятий по их устранению.

63. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами в аэродромно-техническом обеспечении полетов являются:

неудовлетворительное содержание и подготовка взлетно-посадочных полос (далее именуется - ВПП), рулежных дорожек, централизованных заправок, мест стоянок и других объектов аэродромов к полетам;

нарушения в организации приема, хранения и контроля качества материальных средств, прежде всего горючего и смазочных материалов;

недостатки в эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов и в работе зарядно-аккумуляторных станций;

повреждения (поломки) воздушных судов в результате движения и маневрирования на аэродроме средств наземного обеспечения полетов;

дорожно-транспортные происшествия на аэродроме по вине личного состава;

отказы в электроснабжении аэродрома в процессе полетов.

Предотвращение указанных опасных факторов осуществляется:

своевременным и качественным ремонтом искусственных покрытий ВПП, рулежных дорожек, мест стоянок и грунтовой части летной полосы;

выполнением маркировки элементов летного поля и полос воздушных подходов;

строгим контролем за содержанием боковых и концевых полос безопасности, технической исправности и правильности размещения аэродромных аварийных тормозных установок и состояния площадок аварийного торможения за ними;

соблюдением методики подготовки и приема аэродрома к полетам;

оборудованием групп отстойных и расходных резервуаров горючего на складах горючего и смазочных материалов в соответствии с требованиями, действующих служебных документов;

выполнением аэродромного контроля (проверка состояния средств заправки и фильтрования, слива отстоя, контроль чистоты горючего и документальная проверка его качества);

соблюдением технологической схемы обеспечения чистоты авиационного горючего на складах;

исключением случаев подачи к заправке воздушных судов некондиционных топлива, масел, спецжидкостей и газов;

соблюдением технологии дозирования противокристаллизационных жидкостей в топливо, правил приготовления маслосмесей, технологии контроля их качества перед заправкой воздушного судна;

исключением случаев нарушения технологии регламентных работ на бортовых авиационных аккумуляторах на зарядно-аккумуляторных станциях, а также порядок приема и выдачи их с зарядно-аккумуляторных станций;

знанием и соблюдением маршрутов движения личного состава и техники по летному полю аэродрома, правил подъезда, маневрирования, буксировки и установки средств наземного обеспечения у воздушных судов;

своевременным обслуживанием и содержанием в исправном состоянии внутренних и наружных электросетей (подстанций, распределительных устройств, воздушных и кабельных линий) и электроприемников служебных технических застроек аэродрома.

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов, изложен в приложении N 4 к настоящему Руководству.

64. Основными опасными факторами в связи и радиотехническом обеспечении полетов являются:

ошибки операторов радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов в выдаче данных летным экипажам и лицам группы руководства полетами;

прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течение трех и более оборотов антенны подряд; прекращение выдачи радиолокационной информации на конечном этапе наведения;

пропуск операторами радиолокационных станций, радиолокационных систем посадки, автоматических радиопеленгаторов сигнала "тревога" или задержка с выдачей информации о сигнале "бедствие" более двух минут;

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

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

нарушения в оборудовании рабочих мест лиц группы руководства полетами на командно-диспетчерских, командных пунктах и их эксплуатации;

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

использование для обеспечения полетов непроверенных летным контролем средств связи и радиотехнического обеспечения полетов.

Предотвращение указанных опасных факторов осуществляется:

повышением уровня профессиональной подготовки и натренированности личного состава;

постоянным контролем готовности личного состава к выполнению своих функциональных обязанностей, в том числе и в экстремальных ситуациях;

повышением качества подготовки средств связи и радиотехнического обеспечения полетов;

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

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

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

обеспечение строгого выполнения требований нормативных и эксплуатационных документов по оборудованию пунктов управления авиацией.

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в связи и радиотехническом обеспечении полетов изложен в приложении № 5 к настоящему Руководству.

65. Наиболее часто повторяющимися опасными факторами в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов являются:

ошибки в прогнозах погоды и несвоевременное информирование лиц группы руководства полетами и летного состава об опасных явлениях погоды, несвоевременное вручение руководителю полетов бланка штормового предупреждения об опасных явлениях погоды;

пренебрежение сложными метеоусловиями руководящим летным составом и лицами группы руководства полетами, выпуск в полет экипажей в метеоусловиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполняемых полетных заданий;

неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведки погоды, необъективная информация о погоде от летных экипажей;

неграмотные действия экипажей при попадании в усложненные для их полетного задания метеоусловия;

неудовлетворительное орнитологическое обеспечение полетов;

несоответствие технической оснащенности аэродрома установленному метеоминимуму.

Предотвращение опасных факторов осуществляется:

требованием от метеоспециалистов четкого и безупречного выполнения служебных документов по метеорологическому и орнитологическому обеспечению полетов, организацией постоянного совершенствования профессионального мастерства метеоспециалистов;

обучением руководящего летного состава, экипажей разведчиков погоды, руководителей полетов умению проводить оценку и анализ метеообстановки, расчеты опасных явлений погоды, грамотным действиям при ухудшении погоды или попадании в зоны с опасными явлениями погоды;

повышением объективности, полноты и своевременности проведения радиолокационной, воздушной разведки и доразведки погоды;

принятием своевременных мер в объединении по совершенствованию системы обмена метеоинформацией между метеоподразделениями с обязательным и своевременным доведением этой информации до расчетов командных пунктов, органов ОрВД, лиц группы руководства полетами и командиров;

обеспечением метеорологических подразделений необходимыми каналами связи с метеостанциями штормового кольца согласно служебным документам;

повышением роли и ответственности командных пунктов и метеобюро объединений контролю соответствия метеоусловий задачам на планируемые полеты;

оборудованием аэродромов техническими средствами обеспечения полетов, особенно средствами объективного контроля за высотой облаков и видимостью, а также средствами отпугивания птиц.

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов изложен в приложении N 6 к настоящему Руководству.

66. Основные вопросы методики выполнения работ по предотвращению АП и АИ, связанных с состоянием здоровья и работоспособностью летного состава при организации и выполнении полетов, изложены в служебных документах.

Наиболее часто повторяющимися опасными в медицинском обеспечении полетов являются:

- вылет экипажа без медицинского допуска к полетам;
- вылет членов экипажа в болезненном состоянии;
- вылет членов экипажа с истекшим сроком врачебно-летной комиссии;
- выполнение полета экипажем без специального снаряжения, соответствующего условиям полета;

- превышение экипажем норм налета в летную смену;
- нарушение экипажем режимов труда, отдыха и питания перед полетом;
- употребление летным экипажем алкогольных напитков накануне или в день полета;

- неправильная эксплуатация и неисправности защитного снаряжения и обмундирования;

- отсутствие санитарного транспорта на аэродроме во время полетов;
- резкое снижение работоспособности летчика (члена экипажа);
- случаи травмирования (ранения) членов экипажа (пассажиров);
- потеря экипажем воздушного судна пространственной ориентировки;
- потеря экипажем визуальной ориентировки;
- разгерметизация (разрушение или открытие дверей, люков, срыв фонаря) кабины летчика;

- пожар на борту воздушного судна;

- заправка воздушного судна некондиционными газами.

Предотвращение указанных опасных факторов осуществляется:

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

- проведением врачебно-летной экспертизы;

- динамическим врачебным наблюдением за состоянием здоровья летного состава в межкомиссионный период;

- медицинским контролем за состоянием здоровья летного состава и лицами группы руководства полетами в период подготовки и проведения полетов;

- контролем соблюдения установленного режима труда, отдыха и питания;

- подбором размеров, ростовок и подгонкой индивидуальных средств защиты от воздействия неблагоприятных факторов полета;

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

контролем качества медицинского кислорода и других газов, предназначенных для использования в полете;

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

изучением причин ошибочных действий летчиков в полете;

подготовкой летного состава по вопросам авиационной медицины.

Результаты изучения АП и АИ систематически анализируются и обобщаются с целью разработки профилактических мероприятий.

67. Основными опасными факторами в штурманском обеспечении и обеспечении аэронавигационной информацией являются:

поверхностный анализ состояния БзП в штурманском отношении;

нарушения требований служебных документов по вопросам обеспечения БзП в штурманском отношении;

поверхностный анализ уровня штурманской подготовки и натренированности летного состава, лиц группы руководства полетами;

плохое знание руководящим штурманским составом особенностей навигационной обстановки и недостатков навигационного оборудования района полетов, негативно влияющих на состояние БзП в штурманском отношении;

нарушения требований нормативных документов к структуре воздушного пространства при разработке документов аэронавигационной информации (далее именуется - АНИ);

нарушения требований служебных документов, определяющих порядок организации обеспечения аэронавигационной информацией;

нарушения требований служебных документов, устанавливающих порядок и нормы обеспечения летного состава, лиц группы руководства полетами и расчетов командных пунктов штурманским снаряжением, аэронавигационными и топографическими картами;

отсутствие систематического контроля состояния и исправности прицельно-навигационного оборудования;

нарушения экипажами, лицами группы руководства полетами и расчетами командных пунктов, установленных служебными документами порядка и правил воздушной навигации, боевого применения и контроля качества их выполнения;

потеря управления и отсутствие постоянного контроля выполнения полетов органами ОрВД;

нарушение установленных мер безопасности в штурманском отношении.

Предотвращение указанных выше опасных факторов осуществляется:

систематическим анализом состояния БзП в штурманском отношении;

выполнением требований служебных документов, определяющих порядок и правила организации и проведения штурманской подготовки и контроля готовности к полету в штурманском отношении;

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

проведением мероприятий, направленных на твердое усвоение авиационным персоналом действий экипажа в особых случаях в полете;

совершенствованием системы штурманского обеспечения и обеспечения АНИ.

Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в штурманском обеспечении полетов изложен в приложении N 7 к настоящему Руководству.

*(1) Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст.1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901; N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590; N 48, ст. 6733; N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318; N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882; N 27, ст. 3477; 2014, N 16, ст. 1830, 1836; N 30 (ч. I), ст. 4254; N 42, ст. 5615; 2015, N 27, ст. 3957; N 29 (ч. I), ст. 4342, 4356, 4379, 4380; 2016, N 1 (ч. I), ст. 82; N 18, ст. 2487; N 22, ст. 3095; N 27 (ч. I), ст. 4160, 4224; N 28, ст. 4558; 2017, N 27, ст. 3932; N 31 (ч. I), ст. 4777; 2018, N 1 (ч. I), ст. 75.

*(2) При организации и проведении работ по предотвращению авиационных происшествий и расследованию авиационных инцидентов для определения структурного уровня федерального органа исполнительной власти (органа управления) использовать понятия в соответствии с пунктом 9 Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1999 г. N 1329 (далее - ПРАПИ-2000) (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 50, ст. 6218; 2008, N 5, ст. 406; 2011, N 51, ст. 7526; 2015, N 1 (ч. II), ст. 262; N 34, ст. 4909; 2016, N 8, ст. 1130; N 22, ст. 3222; N 38, ст. 5553).

*(3) Утверждается приказом руководителей федеральных органов исполнительной власти и организаций, имеющих подразделения государственной авиации, в соответствии с пунктом 3 Положения о Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2001 г. N 801 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 48, ст. 4521; 2015, N 1 (ч. II), ст. 262; 2016, N 8, ст. 1130).

Перечень рекомендуемых мероприятий по предотвращению авиационных происшествий

В объединении

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий.

Из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

уточнение правильности расчетов минимальных безопасных высот в районах аэродромов - ежегодно.

Из-за сваливания и срыва в штопор:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

анализ качества техники пилотирования руководящего состава объединения, соединений и отдельных частей по материалам объективного контроля - 1 раз в месяц.

Из-за ошибок на взлете и посадке:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

анализ состояния метеобеспечения и меры по повышению его качества - 1 раз в месяц.

Из-за превышения эксплуатационных ограничений:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий.

Из-за ошибок в ходе выполнения боевых стрельб и летно-тактических учений:

разработка анализа АП и серьезных АИ за последние 5 лет и подготовка руководителя занятий;

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

В соединении

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

обеспечение командных пунктов частей прямыми связями с районным центром единой системы ОрВД.

Из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проверка знания района полетов у летного состава, лиц группы руководства полетами, расчетов командных пунктов, а также порядка расчета минимальных безопасных высот - не реже 1 раза в год.

Из-за сваливания и срыва в штопор:

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

анализ качества техники пилотирования руководящего состава соединения по материалам объективного контроля - 1 раз в месяц.

Из-за попадания в опасные явления погоды:

проведение занятий по анализу АП и серьезных АИ, связанных с неправильной оценкой погоды руководящим составом, - 2 раза в год;

Из-за ошибок в ходе выполнения боевых стрельб и летно-тактических учений:

занятия по анализу АП и серьезных АИ, происшедших при выполнении боевых стрельб и летно-тактических учений, с летным составом и лицами группы руководства полетами, расчетами командных пунктов - в период подготовки к летно-тактическому учению.

В авиационной части

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

проведение семинара по анализу АП и серьезных АИ перед групповыми полетами - не реже 2 раз в год;

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

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

Из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проведение семинара по изучению причин АП и серьезных АИ с личным составом, группой руководства полетами, руководителями полетов на полигоне - 1 раз в период обучения;

уточнение порядка использования радиолокационных средств, установленных на командно-диспетчерских, командных пунктах, - ежегодно.

Из-за сваливания и срыва в штопор:

анализ качества техники пилотирования руководящего летного состава части по материалам объективного контроля - 1 раз в месяц.

Из-за попадания в опасные явления погоды:

проведение практических занятий с летным составом и группой руководства полетами по методике оценки погодных условий, проведения разведки и доразведки погоды - 1 раз в период обучения.

Из-за превышения эксплуатационных ограничений:

проведение семинара по анализу АП и серьезных АИ, происшедших из-за превышения ограничений, - 1 раз в период обучения.

Из-за ошибок в ходе учений:

проведение летучек и групповых упражнений в соответствии с темой летно-тактического учения и отработкой вопросов БзП непосредственно перед полетами;
определение порядка эшелонирования и захода на посадку воздушных судов, участвующих в летно-тактических учениях.

Из-за попадания вертолетов в левое самопроизвольное вращение:

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

Заместителям командира авиационной части.

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

Из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

проведение тренажей с группой руководства полетами по использованию высотомеров и выносных индикаторов системы посадки - в дни предварительной подготовки.

Из-за сваливания и срыва в штопор:

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

проведение семинара по анализу АП и серьезных АИ за последние 5 лет - 2 раза в год.

Из-за попадания в опасные явления погоды:

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

проверка состояния метеоприборов - 1 раз в квартал;

проведение комплексных тренажей с лицами ГРП по действиям при ухудшении погоды - в день предварительной подготовки 1 раз в месяц.

Из-за ошибок на взлете и посадке:

проведение занятий по анализу АП и серьезных АИ за последние 5 лет из-за ошибок на взлете и посадке - 1 раз в год.

Из-за превышения эксплуатационных ограничений:

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

анализ и оценка правильности эксплуатации авиационной техники на земле и в воздухе по материалам объективного контроля - после летного дня (ночи);

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

Начальникам служб авиационной части

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

прием зачетов у лиц группы руководства полетами и расчетов командных пунктов по правилам эшелонирования - 2 раза в год;

проведение тренажей с лицами группы руководства полетами, расчетами командных пунктов по эшелонированию - ежемесячно;

контроль учета поправок на высотомерах;

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

проведение тренажей с лицами группы руководства полетами по формированию потока воздушных судов для захода на посадку - перед каждым полетом.

Из-за столкновений с рельефом местности:

проведение семинара с летным составом и лицами группы руководства полетами по мерам безопасности при полетах в горно-холмистой местности - 2 раза в год;

нанесение секторов минимально безопасных высот на планшеты и индикаторы кругового обзора, проверка наличия схем секторов закрытия радиолокационных станций.

Из-за ошибок в ходе выполнения боевых стрельб и летно-тактических упражнений:

изучение с летным составом, расчетами командных пунктов и группой руководства полетами указаний по обеспечению БзП на учениях и проверках боевой готовности.

Командирам авиационных эскадрилий

Из-за столкновений воздушных судов в воздухе:

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

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

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

Из-за столкновений воздушных судов с рельефом местности:

прием зачетов у летного состава по правилам визуального полета и порядку перехода к приборному - 2 раза в год.

Из-за сваливания и срыва в штопор:

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

проведение семинара по особенностям устойчивости и управляемости воздушного судна - 2 раза в год;

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

Перечень
разрабатываемых документов и проводимых мероприятий

N п/п	Наименование документа, мероприятия	Частота разработки (проведения)				Основание для разработки
		год	период	квартал	месяц	
В федеральных органах исполнительной власти, видах Вооруженных Сил Российской Федерации						
1	Программа предотвращения АП	+				РПАП
2	План мероприятий по обеспечению БзП				+	РПАП
3	Военный совет вида Вооруженных Сил Российской Федерации с рассмотрением вопросов БзП	+				РПАП
4	Конференция по БзП	+				РПАП
5	Раздел подведения итогов с оценкой состояния БзП и организаторской роли должностных лиц по предотвращению АП		+			РПАП
6	Материалы показательных специальных занятий по БзП	+				РПАП
7	Проверки состояния БзП (в процессе проведения итоговых и контрольных проверок)		+			РПАП
В военных округах						
1	Военный совет с рассмотрением вопросов БзП	+				РПАП
2	Раздел подведения итогов с оценкой состояния БзП и организаторской роли должностных лиц по предотвращению АП		+			РПАП
В авиационных объединениях						
1	Программа предотвращения АП	+				РПАП
2	План мероприятий по обеспечению БзП				+	РПАП
3	Военный совет с рассмотрением вопросов БзП	+				РПАП
4	Конференция по БзП	+				РПАП
5	Приказ с оценкой организаторской роли должностных лиц по предотвращению АП	+				РПАП
6	Раздел подведения итогов с оценкой состояния БзП		+			РПАП

№ п/п	Наименование документа, мероприятия	Частота разработки (проведения)				Основание для разработки
		год	период	квартал	месяц	
7	Разбор АИ			+		ПРАПИ
8	Материалы методических советов по вопросам БзП	+				РПАП
9	Материалы показательных специальных занятий по БзП	+				РПАП
В авиационных соединениях						
1	Программа предотвращения АП	+				РПАП
2	План мероприятий по обеспечению БзП				+	РПАП
3	Совещание по БзП	+				РПАП
4	Конференция по БзП	+				РПАП
5	Приказ с оценкой организаторской роли должностных лиц по предотвращению АП	+				РПАП
6	Раздел подведения итогов с оценкой состояния БзП		+			РПАП
7	Разбор АИ			+		ПРАПИ
8	Материалы методических советов по вопросам БзП		+			РПАП
9	Материалы показательных специальных занятий по БзП	+				РПАП
В авиационных частях (отдельных подразделениях и учреждениях)						
1	Программа предотвращения АП	+				РПАП
2	План мероприятий по обеспечению БзП				+	РПАП
3	Разбор АИ				+	ПРАПИ
4	Материалы методических советов по вопросам БзП			+		РПАП
5	Специальные занятия по БзП				+	РПАП
6	Приказы командира части по результатам расследования АИ					ПРАПИ
В частях (отдельных подразделениях, учреждениях) обеспечения						
1	Программа предотвращения АП	+				РПАП
2	План мероприятий по обеспечению БзП				+	РПАП
3	Разбор АИ				+	ПРАПИ
4	Специальные занятия по БзП				+	РПАП
5	Приказы командира части по результатам расследования АИ					ПРАПИ

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
1	2
1. Нарушения (упущения) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения)	<p>1. Осуществление государственного контроля за деятельностью авиационного персонала государственной авиации специально уполномоченным органом в области обороны.</p> <p>2. Постоянный контроль со стороны старших авиационных начальников (проверяющих) за соблюдением установленного порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения) с учетом особенностей организации руководства полетами на аэродромах авиаремонтных заводов и предприятиях промышленности, вертолетов, с авианесущих кораблей и полетами гидросамолетов, внеаэродромными полетами и перелетами.</p> <p>3. В случае выявления в процессе полетов командирами (начальниками, проверяющими) нарушений (упущений) в соблюдении установленных порядка и правил руководства полетами (обслуживании воздушного движения) они обязаны принять решение на ограничение или прекращение полетов.</p>
2. Недобросовестность должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) при личной подготовке к руководству полетами	<p>1. Организация всестороннего контроля готовности должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) в целях исключения допуска к руководству полетами неподготовленных специалистов, проведение инструктажа дежурных смен и разбора их работы.</p> <p>2. Предоставление дополнительного времени на подготовку к руководству полетами или отстранение от руководства полетами (управления воздушным движением) должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) при выявлении недостатков в их личной подготовке при проведении контроля готовности.</p>
3. Недостаточная профессиональная подготовка должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД)	<p>1. Должностные лица группы руководства полетами и дежурных смен центров единой системы ОрВД должны иметь специальную подготовку, при необходимости, сертификат (свидетельство) и соответствующий допуск к руководству полетами (управлению воздушным движением).</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	<p>2. Должностные лица группы руководства полетами (органов ОрВД) должны периодически или по необходимости проходить обучение на специальных курсах в центрах подготовки (учебных заведениях) с целью освоения новых комплексов по управлению воздушным движением и повышения профессиональной подготовки.</p> <p>3. В объединениях, соединениях, военных авиационных институтах и авиационных частях ежегодно проводятся сборы (специальные занятия) со всеми должностными лицами группы руководства полетами (с привлечением специалистов центров ОрВД) с целью повышения их профессиональной подготовки и проверки знаний. По результатам проведения сборов издаются приказы соответствующих командиров (начальников) с указанием недостатков в профессиональной подготовке должностных лиц группы руководства полетами и допуске их к руководству полетами по результатам сдачи зачетов.</p> <p>4. Использование для проведения тренировок (тренажей) цифровых учебных тренажеров типа "Репитер", "Манеж", "Марка" и оборудование рабочих мест пунктов управления, а также автоматизированных средств управления в режиме "Тренаж" ("Рубеж", "Фазенда", "Эталон" и другие).</p> <p>5. Организация постоянного контроля за уровнем натренированности должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД), отсутствие перерывов в руководстве полетами (управлением воздушным движением), строгое соблюдение методик допуска должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) к руководству полетами (управлением воздушным движением) при перерывах, превышающих установленные сроки, с учетом фактического уровня подготовки.</p>
<p>4. Нарушения (упущения) взаимодействия должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД)</p>	<p>1. Порядок взаимодействия военных и гражданских секторов центров определяется инструкциями по взаимодействию должностных лиц дежурных смен военных и гражданских секторов центров единой системы ОрВД между собой и с другими органами, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства.</p> <p>2. Дежурные смены военного и гражданского секторов центра должны размещаться в общем зале.</p> <p>3. Организация и проведение периодических тренажей (тренировок) по организации взаимодействия</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) при управлении экипажами на различных этапах полета, оказании помощи при возникновении в полете особых (аварийных) ситуаций, полных или частичных отказах средств управления полетами.
5. Нарушения (упущения или ошибки) должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) вследствие снижения работоспособности	<p>1. Обязательное ежегодное медицинское освидетельствованное должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД), прохождение медицинского осмотра в период предполетной подготовки.</p> <p>2. Анализ плановых таблиц полетов на соответствие нагрузки на должностных лиц группы руководства полетами (органов ОрВД) уровню их профессиональной подготовки (интенсивность полетов по часам, количество экипажей, находящихся под управлением одновременно, характер полетных заданий и т.д.).</p>

<https://shop-5ocean.ru>

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
1 Нарушения в содержании и подготовке аэродрома к полетам	<ol style="list-style-type: none">1. Старший авиационный начальник аэродрома обязан не менее 2 раз в год назначать комиссии для проведения технических осмотров аэродрома. Результат работы комиссии - акт и план устранения выявленных недостатков.2. Полеты планировать с учетом выделения времени, необходимого авиационно-технической части на ремонт и подготовку покрытия аэродрома: не менее 3 суток подряд каждый месяц; не менее 3 часов на подготовку аэродрома к плановым полетам; не менее 1 часа на подготовку аэродрома к полетам между сменами.3. При приеме аэродрома к полетам руководитель полетов совместно с комендантом аэродрома обязан проверить и оценить работоспособность аварийных тормозных установок с контрольным подъемом улавливающей сети с выносного пульта руководителя полетов, а также надежность закрытия колодцев дренажно-водосточной системы в пределах ВПП, концевых и боковых полос безопасности.4. По окончании проверки аэродром сдается руководителю полетов по журналу учета состояния в готовности аэродрома к полетам с обязательным указанием прочности и ровности грунта (снегового покрытия), технического состояния аварийных тормозных установок.5. В ходе полетов осмотр искусственного покрытия летной полосы должен производиться не менее 1 раза в смену.6. Аэродром по периметру ограждается колючей проволокой в два ряда.7. Геометрические размеры элементов летной полосы должны соответствовать формуляру и генплану аэродрома.8. Немедленному устранению подлежат недопустимые дефекты, к которым относятся: наличие на поверхности искусственных покрытий посторонних предметов, снега и гололеда;

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	<p>острые концы оголенной арматуры, сколы плит с острыми краями и сколы глубиной более 30 мм;</p> <p>взаимные уступы плит на ВПП и магистральной рулежной дорожке, превышающие соответственно 25 и 30 мм;</p> <p>валики из резинобитума вяжущего над швами высотой более 30 мм;</p> <p>колеи, волны и сдвиги у асфальтобетонных покрытий на ВПП более 30 мм и на рулежных дорожках более 50 мм.</p> <p>9. Весной и после ремонта грунтовой части летного поля (грунтовой ВПП, полос безопасности) производится контроль ровности поверхности с помощью нивелирной съемки.</p> <p>10. Неровности на грунтовой части летной полосы при укладке 3 метровой рейки для транспортных самолетов не должна превышать 15 см, для воздушных судов других типов - 10 см (требования к ровности снеговых покрытий аналогичны).</p> <p>11. Длина площадки аварийного торможения, расположенной за аварийной тормозной установкой, должна быть не менее 200 м (270 м - в зависимости от типа), ширина - не менее 100 м.</p> <p>12. Высоты препятствий в полосах воздушных подходов не должны выходить за пределы допустимых уклонов на участках от торца ВПП: 400 м - 0,005; 1450 м - 0,013; 9000 м - 0,02.</p> <p>13. На торцах ВПП - 20 метровые переходные участки с менее жестким покрытием по бокам искусственных покрытий - отмотки не менее 0,5 м.</p> <p>14. Брустверы снега в границах летной полосы не допускаются. Выкладка снега должна выполняться с уклоном не более 1:15.</p> <p>15. Для предупреждения преждевременного съема авиационных двигателей в объединении, соединении, авиационной и авиационно-технической части ежегодно отрабатывается план мероприятий.</p>
<p>2. Недостатки в организации приема, хранения и контроля качества авиационного топлива</p>	<p>1. На аэродромном складе горючего и смазочных материалов должна соблюдаться технология закрытой перекачки авиационного топлива начиная от слива его из железнодорожных цистерн и до заправки в баки воздушных судов.</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	<p>2. Расходные резервуары должны иметь приемный, сливной и зачистной трубопроводы, сливные краны и воздушные фильтры.</p> <p>3. Схема фильтрации топлива должна отвечать соответствующим требованиям и обеспечивать двойное фильтрование горючего с номинальной тонкостью не более 5 мкм.</p> <p>4. Укомплектованность лаборатории и контрольного пункта склада горючего и смазочных материалов оборудованием и материалами контроля должна соответствовать требованиям служебных документов.</p> <p>5. Строго соблюдать положения технологической карты выполнения основных работ, обеспечивающих заправку воздушных судов качественным горючим</p> <p>6. Авиационное масло (жидкость) применять только после отстаивания, фильтрования и проверки чистоты. Контрольный анализ масла (жидкости) проводить при каждом заполнении расходной емкости.</p> <p>7. Топливные трубопроводы с установленным на них оборудованием подвергать испытанию на прочность и герметичность (заглубленные - 1 раз в год, незаглубленные - 1 раз в два года) с составлением акта.</p>
<p>3. Недостатки (упущения) в работе зарядных аккумуляторных станций (далее именуется - ЗАС)</p>	<p>1. Помещение ЗАС должно иметь соответствующее количество комнат с принудительной вентиляцией (раздельно для кислотного и щелочного цехов), центральным отоплением и водопроводом.</p> <p>2. Укомплектованность ЗАС контрольно-измерительной аппаратурой, инструментом, установками, посудой и другим имуществом должна соответствовать требованиям Руководства.</p> <p>3. Регламентные работы на аккумуляторных батареях выполнять в сроки, предусмотренные планом-графиком, который разрабатывается в авиационном полку и согласовывается с авиационно-технической частью.</p>
<p>4. Недостатки в организации эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов</p>	<p>1. При эксплуатации средств аэродромно-технического обслуживания воздушных судов планировать и выполнять регламентные работы через каждые 50+- 10 и 200 +40 - 30 часов наработки основной силовой установки (системы, агрегата) и совмещать их с проведением номерных технических обслуживаний базового шасси.</p> <p>2. Использование автомобильной и специальной автомобильной техники, не прошедшей положенное техническое</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	обслуживание и регламентные работы, а также имеющей другие недостатки, перечень которых объявлен в Руководстве, не допускается.
5. Нарушения в организации движения автотранспорта, средств наземного обеспечения полетов и пешеходов на аэродроме	<p>1. Движение машин на аэродроме должно осуществляться только по установленным маршрутам и направлениям, имеющим маркировку (разметку), в соответствии со схемой маршрутов движения личного состава и автомобильной техники по летному полю аэродрома.</p> <p>2. Водитель машины, получив разрешение для выезда на ВПП, рулежную дорожку, обязан, не доезжая 50 м до ВПП, рулежной дорожки остановиться, убедиться, нет ли на них воздушных судов и только после этого продолжать движение. При движении по рулежной дорожке водитель обязан не менее чем за 100 м до встречного рулящего воздушного судна освободить рулежную дорожку для обеспечения безопасности его движения, съехать в сторону и остановиться.</p> <p>3. Водитель машины, прибывшей к воздушному судну для его обслуживания, выполняет все команды и распоряжения техника воздушного судна. Подъезд машины к воздушному судну ближе 10 м без разрешения техника воздушного судна запрещается.</p> <p>4. При буксировке воздушного судна водитель подчиняется лицу, руководящему буксировкой. Она производится плавно (без рывков, крутых поворотов) со скоростью не более 20 км/ч с тем, чтобы исключить возможность поломки воздушного судна. При буксировке в ночное время и при плохой видимости на воздушном судне обязательно включаются аэронавигационные огни, а на тягаче - ближний свет фар.</p>
6. Нарушения (упущения) в электроснабжении аэродрома и объектов управления воздушным движением	<p>1. Электроснабжение аэродромов должно осуществляться не менее чем от двух независимых взаимно резервирующихся источников питания электроэнергией.</p> <p>2. Электроснабжение объектов ОрВД, радионавигации, посадки и связи должно осуществляться от щитов гарантированного питания электроэнергией.</p> <p>3. На щитке гарантированного питания объектов ОрВД, радионавигации, посадки и связи запрещается подключать отопительные приборы, а также любые другие нагрузки аэродрома.</p>

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
<p>1. Ошибки операторов радиолокационных станций (далее именуются - РЛС), радиолокационных систем посадки (далее именуются - РСП), автоматических радиопеленгаторов (далее именуются - АРП) в выдаче данных летным экипажам и группе руководства полетами</p>	<p>Командиры частей (подразделений) связи и радиотехнического обеспечения (радиотехнических войск) обязаны: проанализировать уровень профессиональной подготовки личного состава, способность его выполнять свои обязанности в целях выявления лиц, не отвечающих предъявляемым требованиям; организовать эффективное с применением тренажей обучения расчетов РЛС и пеленгаторов действиям по правильной выдаче информации летным экипажам и лицам группы руководства полетами, обращая внимание на действия в нестандартной обстановке; обеспечить регулярные (не реже двух раз в год) проверки знаний и навыков операторов в определении координат самолетов (вертолетов), считывания значений высоты, пеленга и т.д.; осуществлять подбор на должности операторов, подготовленных в профессиональном отношении и психологически устойчивых военнослужащих, обладающих хорошей дикцией и реакцией.</p>
<p>2. Прекращение выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией в течение трех и более оборотов антенны подряд. Прекращение выдачи радиолокационной информации на конечном этапе наведения</p>	<p>Командиры частей (подразделений) связи и радиотехнического обеспечения (радиотехнических войск) обязаны: организовать техническое обслуживание РЛС, анализ и предупреждение наиболее часто повторяющихся отказов многофункциональных систем РЛС; предусматривать комплексное применение имеющихся средств радиолокации, создать резерв РЛС для обеспечения непрерывной выдачи радиолокационной информации на рабочие места пунктов управления авиацией; проводить тренировки расчетов РЛС по оперативному использованию имеющихся резервов в выдаче радиолокационной информации.</p>
<p>3. Пропуск операторами РЛС, РСП, АРП</p>	<p>Организовать:</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
сигнала "Тревога" или задержка с выдачей информации о сигнале "Бедствие" более двух минут	<p>проведение тренировок операторов в действиях по получению сигналов "Бедствие", "Тревога" и их своевременной выдачи группе руководства полетами;</p> <p>периодический контроль работоспособности аппаратуры получения сигналов, в том числе в ходе предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения и в процессе обеспечения полетов.</p>
4. Использование для обеспечения полетов, не проверенных летным контролем средств связи и радиотехнического обеспечения	<p>Командиры частей (подразделений) связи и радиотехнического обеспечения (радиотехнических войск) обязаны исключить выделение для обеспечения полетов днем по правилам приборных полетов и ночью, не проверенных летным контролем средств связи и радиотехнического обеспечения, в том числе при отсутствии предполетного облета, а эксплуатацию радиомаячных систем, не проверенную летным контролем, запрещать в любых метеоусловиях.</p>
5. Неграмотные действия личного состава по включению средств связи и радиотехнического обеспечения, приводящие к прекращению передачи информации (или к ее искажению) летным экипажам и лицам группы руководства полетами	<p>Руководящий состав частей (подразделений) связи и радиотехнического обеспечения (радиотехнических войск) должен обеспечить:</p> <p>организацию обучения личного состава в целях формирования твердых знаний принципов работы средств связи и радиотехнического обеспечения, их устройства и технических возможностей, постоянный контроль этих знаний;</p> <p>высокий уровень натренированности личного состава в действиях по переключению средств связи и радиотехнического обеспечения на резервные и автономные агрегаты электропитания;</p> <p>воспитание у личного состава дежурных смен высокой ответственности, исполнительности и дисциплинированности, понимания своего служебного долга и важности четкого выполнения функциональных обязанностей.</p>
6. Отказы в системе электропитания средств связи и радиотехнического обеспечения, несвоевременное включение автономных источников	<p>Для выявления отказов и их предотвращения (локализации) необходимо:</p> <p>регулярно проводить проверки работоспособности основных и резервных источников электропитания;</p> <p>совершенствовать систему электроснабжения объектов средств связи и радиотехнического обеспечения, повышать устойчивость ее элементов к отказам;</p> <p>использовать автономные автоматизированные источники электропитания;</p> <p>проводить тренажи с личным составом дежурных смен по переключению потребителей с внешнего источника</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	электропитания на автономный, постоянно контролировать уровень натренированности личного состава.
7. Нарушения в оборудовании рабочих мест лиц группы руководства полетами на командно-диспетчерских и командных пунктах и их эксплуатации	<p>Командиры частей (подразделений) связи и радиотехнического обеспечения (радиотехнических войск) обязаны организовать:</p> <p>первичное оборудование рабочих мест лиц группы руководства полетами на командно-диспетчерских и командных пунктах выносными индикаторными устройствами в строгом соответствии с требованиями нормативных и эксплуатационных документов;</p> <p>правильную подготовку рабочих мест на командно-диспетчерских и командных пунктах и их передачу на обеспечение полетов должностным лицам группы руководства полетами;</p> <p>в процессе эксплуатации не допускать изменения состава оборудования рабочих мест и произвольного ориентирования индикаторов кругового обзора на них (по отношению к ВПП);</p> <p>осуществлять контроль работоспособности и полноты оборудования рабочих мест лиц группы руководства полетами, их соответствие типовому перечню.</p>
8. Развертывание средств связи и радиотехнического обеспечения на аэродроме с отклонениями от типовой схемы	<p>Высота антенных мачт ближних приводных радиомаяков выбирается с учетом ограничения высоты препятствий. На равнинной местности она может составлять от 6,5 до 10 м при размещении антенны на удалениях от начала ВПП 850 и 1200 м соответственно.</p> <p>Все огни и аэродромные светофоры, устанавливаемые вдоль ВПП и рулежных дорожек, в зоне концевых полос безопасности и у мест стоянок самолетов, должны иметь в основании ослабленное сечение (ломкие опоры).</p> <p>Высота огней ВПП и рулежных дорожек, входных и ограничительных, не должна превышать 0,45 м от поверхности, на которой они установлены.</p>
9. Отказ средств связи и радиотехнического обеспечения во время полетов	<p>Для предотвращения проявления последствий отказов средств связи и радиотехнического обеспечения необходимо осуществлять:</p> <p>контроль своевременности и качества ежедневного, ежемесячного, сезонного технического обслуживания (2 раза в год), годового технического обслуживания;</p> <p>регулярную проверку основных и резервных средств связи и радиотехнического обеспечения;</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
	<p>проведение комплексных проверок готовности личного состава и техники к обеспечению полетов;</p> <p>проверку соответствия настройки средств связи и радиотехнического обеспечения и режимов их работы требованиям технологических карт;</p> <p>проведение контрольных осмотров выносного оборудования командно-диспетчерских и командных пунктов, средств объективного контроля, управления и сигнализации;</p> <p>строгое выполнение методики предполетного облета средств связи и радиотехнического обеспечения полетов на командно-диспетчерских и командных пунктах.</p>

<https://shop-50search.ru/>

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
1	2
<p>1. Ошибки в прогнозах погоды и несвоевременное информирование лиц группы руководства полетами и летнего состава об опасных явлениях погоды, несвоевременное вручение руководителю полетов бланка штормового предупреждения об опасных явлениях погоды</p>	<p>Начальники метеослужб частей, соединений и объединений обязаны постоянно добиваться повышения уровня специальной подготовки личного состава метеорологической службы, заботиться о разработке и внедрении в практику работы метеорологических подразделений наиболее надежных и совершенных методов прогнозирования метеорологической обстановки, форм и способов метеорологического и орнитологического обеспечения, организовывать проведение занятий по авиационной метеорологии с руководящим и летным составом объединений, соединений и частей, а также с расчетами командных пунктов и центров единой системы ОрВД.</p> <p>Дежурный синоптик в период полетов ежедневно, а при полетах по правилам приборных полетов, при минимуме погоды и при неустойчивой, резко меняющейся метеорологической обстановке - через 30 минут докладывает руководителю полетов данные о фактической погоде и орнитологической обстановке на своем, запасных аэродромах и по району полетов, а по указанию руководителя полетов - чаще.</p> <p>Знать и руководствоваться критическими значениями метеорологических элементов и предельными расстояниями до опасных явлений погоды, при которых ограничиваются или прекращаются полеты (возвращаются экипажи с маршрута).</p> <p>После окончания полетов руководитель полетов обязан оценивать прогноз погоды на полеты и качество метеорологического и орнитологического обеспечения полетов. Качество обеспечения оценивается "отлично", "хорошо", "удовлетворительно", "неудовлетворительно".</p> <p>Штормовые предупреждения должны вручаться под расписку не позднее чем за 30 минут до начала возникновения опасного явления погоды: в период полетов - руководителю полетов; при отсутствии полетов - дежурному по командному пункту, дежурному по приему и выпуску самолетов (дежурному авиадиспетчеру). Кроме того, штормовые предупреждения докладываются командиру и должностным лицам.</p>

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
<p>2. Пренебрежение метеоусловиями со стороны руководящего летного состава и лиц группы руководства полетами, выпуск в полет экипажей в метеоусловиях, не соответствующих уровню их подготовки и характеру выполнения полетных заданий</p>	<p>Начальники смен метеорологического бюро объединения (соединения) обязаны контролировать соответствие фактической и ожидаемой метеорологической обстановки на аэродромах (маршрутах) характеру выполняемых в частях полетов.</p> <p>При несоответствии метеоусловий немедленно докладывать ответственным дежурным командного пункта и давать рекомендации о прекращении полетов.</p> <p>Командир части (руководитель полетов) при сложных, резко меняющихся (неустойчивых) метеоусловиях обязан прекратить полеты, заслушать дежурного синоптика, если позволяют метеоусловия, провести доразведку погоды и после новой оценки метеорологической обстановки принять решение о возможности дальнейшего проведения полетов.</p> <p>При получении штормового предупреждения заслушать доклад дежурного синоптика об ожидаемом изменении метеорологической обстановки, оценить его и прекратить полеты за 30 мин до начала ожидаемого опасного явления погоды.</p> <p>При внезапном ухудшении погоды в районе аэродрома организовать посадку самолетов на своем аэродроме. Если метеоусловия не соответствуют уровню подготовки летающих экипажей, направить их на запасной аэродром.</p>
<p>3. Неудовлетворительная организация проведения радиолокационной и воздушной разведки погоды, необъективная информация о погоде от летных экипажей</p>	<p>За 1 ч и за 20-25 мин до начала воздушной разведки погоды, за 30 мин до начала полетов, во время полетов - по указанию руководителя полетов проводить радиолокационную разведку погоды;</p> <p>воздушную разведку погоды проводить непосредственно перед летной сменой до начала предполетных указаний.</p> <p>В ходе полетов проводить доразведку погоды (при полетах по правилам визуальных полетов - не реже чем через 2 ч, по правилам приборных полетов - ежечасно, а при минимуме погоды - через 30 минут).</p>
<p>4. Несоответствие технического оснащения аэродрома установленному метеоминимуму</p>	<p>Состав метеооборудования аэродромов, обеспечивающих взлет и посадку при различных значениях метеоминимума, определен служебными документами.</p>

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

Опасные факторы	Основные мероприятия, проводимые для исключения влияния (локализации) опасных факторов
1	2
1. Столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью и препятствиями на ней	
<p>нарушение порядка и правил использования воздушного пространства;</p> <p>плохое знание летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах, в горной местности;</p> <p>нарушение членами экипажа методики использования бортовых систем обеспечения БзП, радиовысотомеров;</p> <p>ошибки в расчетах при определении безопасных высот полета;</p> <p>нарушение единой методики учета суммарных поправок барометрических высотомеров;</p>	<p>систематический анализ АП и инцидентов из-за столкновения воздушных судов с рельефом местности;</p> <p>регулярные проверки знания летным составом района полетов, рельефа местности в районе полетов, методики расчета безопасных высот полета, мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах, в горной местности;</p> <p>проведение с летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов семинаров по порядку назначения и выдерживания заданных высот полета;</p> <p>проведение комплексных тренажей по порядку использования бортовых систем обеспечения БзП, радиовысотомеров;</p> <p>проведение классно-групповых занятий по изучению метеорологических условий полета, способствующих возникновению опасности столкновения воздушных судов с препятствиями на земной (водной) поверхности;</p> <p>формирование (совершенствование) навыков выполнения штурманских расчетов при проведении учений, частных и комплексных тренировок с лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и расчетами командных пунктов;</p> <p>контроль соответствия установленных значений высот полета и схем снижения для захода на посадку, опубликованных в документах аэронавигационной информации, требованиям служебных документов;</p> <p>организация и контроль учета суммарных поправок для барометрических высотомеров;</p>

<p>пренебрежение метеорологическим прогнозом на полеты;</p> <p>нарушение методики определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;</p> <p>нарушение установленных схем снижения в районе аэродрома при выполнении захода на посадку;</p> <p>плохое знание методики использования барометрических приборов при выполнении посадки на высокогорный аэродром;</p> <p>нарушение требований нормативных документов при организации подготовки к полетам на малых и предельно малых высотах;</p> <p>нарушение мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах, в горной местности.</p>	<p>контроль соблюдения методики выполнения расчетов безопасных высот полета по маршрутам, в районе аэродрома и аэродромных зонах;</p> <p>контроль знания личным составом мер безопасности при выполнении полетов на малых и предельно малых высотах, в горной местности.</p>
---	--

2. Опасное сближение и столкновение воздушных судов в воздухе

<p>нарушение требований нормативных документов, определяющих порядок эшелонирования самолетов в воздухе;</p> <p>нарушение установленных</p>	<p>периодический анализ АП и инцидентов из-за опасных сближений и столкновений воздушных судов;</p> <p>контроль уровня натренированности летного состава и своевременное восстановление навыков выполнения групповых полетов;</p> <p>контроль знания летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и</p>
---	---

<p>нормативными документами параметров взаимного расположения элементов структуры воздушного пространства района аэродрома;</p> <p>ошибочные действия дежурных смен ОрВД;</p> <p>преднамеренное отклонение экипажа от заданных маршрута, режима и профиля полета из-за отказов авиационной техники, изменения условий полета и грубых ошибок в навигации;</p> <p>нарушение установленных параметров полета в боевом порядке;</p> <p>недостаточная натренированность в выполнении групповых полетов;</p> <p>нарушение экипажем мер безопасности при выполнении групповых полетов.</p>	<p>дежурными сменами командных пунктов правил эшелонирования;</p> <p>контроль знания летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов правил выполнения групповых полетов;</p> <p>разработка и внедрение схемы ведения осмотрительности на различных этапах группового полета;</p> <p>контроль параметров взаимного расположения элементов структуры воздушного пространства района аэродрома. Своевременное внесение изменений в документы аэронавигационной информации;</p> <p>доведение летному составу, лицам группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурным сменам командных пунктов мер безопасности при выполнении групповых полетов.</p>
<p>3. Полная выработка топлива в полете</p>	
<p>ошибки в выполнении штурманских расчетов при определении возможностей воздушного судна по досягаемости;</p> <p>вылет без уточнения инженерно-штурманского расчета по фактическим данным</p>	<p>регулярный анализ АП и инцидентов из-за полной выработки топлива или посадки воздушного судна с аварийным остатком топлива;</p> <p>проведение комплексных тренажей с летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов по расчету (контролю) расходования топлива в полете;</p> <p>контроль знания летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов исходных</p>

<p>метеорологической обстановки на маршруте полета; нарушение экипажем методики контроля расходования топлива в полете; ошибки экипажа в определении минимального остатка топлива, необходимого для ухода на запасной аэродром; формальный контроль штурманской подготовкой экипажа к полету (перелету); ошибочные действия летного состава, лиц группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурных смен командных пунктов при перенацеливании экипажа на запасные аэродромы.</p>	<p>данных и методики определения возможностей воздушного судна по досягаемости и времени дежурства в воздухе; уточнение инженерно-штурманского расчета перед вылетом с учетом фактических данных метеобстановки и изменений режима полета; выполнение расчета минимальных остатков топлива, потребных для выполнения полета и посадки на запасной аэродром. Наличие значений минимальных остатков топлива в классах предварительной подготовки к полетам, классах подготовки перелетающих экипажей; организация контроля качества штурманской подготовки экипажей к полету (перелету).</p>
<p>4. Потеря ориентировки в полете</p>	
<p>неудовлетворительная организация и управление полетами; нарушение экипажами основных правил навигации; нарушение требований служебных документов к организации и выполнению девиационных работ; нарушение правил ведения ориентировки;</p>	<p>анализ случаев потери ориентировки и доведение экипажам рекомендации по их недопущению; организация изучения и принятие зачетов по знанию района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования воздушного судна; организация тренажей с летным составом по методике использования бортовых и наземных средств навигации; контроль знания летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов порядка действий при потере экипажем ориентировки в полете;</p>

<p>недостаточное навигационное оборудование района полетов; нарушение методики комплексного использования бортовых и наземных средств навигации; плохое знание района полетов, аэронавигационной обстановки, порядка эксплуатации навигационного оборудования в полете; недостаточная подготовка экипажей к полетам в условиях усложнения навигационной обстановки.</p>	<p>своевременное выполнение девиационных и радиодевиационных работ в строгом соответствии с требованиями инструкции по выполнению девиационных и радиодевиационных работ; контроль правильности составления графиков остаточной девиации и их наличие на борту воздушного судна; организация навигационного оборудования района полетов; разработка мер безопасности, направленных на исключение случаев потери ориентировки, и доведение их летному составу, лицам группы руководства полетами руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов.</p>
--	---

5. Попадание воздушного судна в зоны с опасными для полета метеорологическими условиями

<p>неудовлетворительный анализ и ошибки прогнозирования погодных условий метеоспециалистами на этапе принятия командиром решения на проведение полетов; несвоевременное информирование экипажей, находящихся в полете, об ухудшении погодных условий и развитии опасных явлений погоды на маршруте полета, полигоне (площадке десантирования) и в районе аэродрома;</p>	<p>анализ АП и АИ из-за попадания воздушного судна в опасные явления погоды; изучение причин попадания воздушных судов в опасные явления погоды и действий экипажа в этих случаях; обучение летного состава применению бортовых РЛС для обнаружения мощно-кучевой, кучево-дождевой облачности и построения маневра для их обхода; проведение тренажей по отработке летным составом действий при попадании в метеоусловия, к полету в которых он не подготовлен.</p>
--	--

<p>выдача руководителем полетов заведомо неправильных данных о фактическом состоянии погоды на аэродроме посадки (полигоне, площадке десантирования); ошибочные действия экипажа при попадании в метеорологические условия, к полетам в которых он не подготовлен; пренебрежение требованиями служебных документов и мерами безопасности при обходе опасных явлений погоды.</p>	
---	--

6. АП и АИ при выполнении боевого применения

<p>нарушение требований служебных документов при организации и осуществлении руководства полетами на полигоне (площадке десантирования); недостатки в оборудовании полигона (площадки десантирования) средствами наблюдения за воздушной обстановкой; выдерживание заданного режима полета и места в боевом порядке с грубыми ошибками;</p>	<p>анализ АП и АИ, имевших место при выполнении боевого применения; контроль знания летным составом характерных ошибок и случаев нарушения мер безопасности при выполнении боевого применения; проведение с руководителем полетов на полигоне (площадке десантирования) занятий по методике и особенностям руководства, контроля, оказания помощи экипажам при выполнении боевого применения; организация тренажей по порядку работы с органами управления вооружением, прицельно-навигационного оборудования и распределению внимания при работе на боевом пути; доведение личному составу мер безопасности при выполнении боевого применения в период предварительной и предполетной подготовки; контроль знания летным составом безопасных условий применения авиационных средств поражения; контроль знания летным составом мишенной обстановки, способов отыскания и выхода на заданные мишени,</p>
---	--

<p>нарушение безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения (десантирования); плохое знание летным составом ориентиров в районе полигона (площадки десантирования) и мишенной обстановки;</p> <p>плохие навыки работы с органами управления прицельно-навигационного оборудования и вооружения воздушного судна;</p> <p>нарушение мер безопасности при выполнении боевого применения;</p> <p>плохое знание летным составом, лицами группы руководства полетами, руководителями полетов на полигонах и дежурными сменами командных пунктов безопасных условий боевого применения авиационных средств поражения.</p>	<p>порядка маневрирования в районе полигона и ведения радиосвязи;</p> <p>контроль выполнения требований служебных документов по размещению оборудования на полигоне элементов мишенного поля.</p>
---	---

Оглавление

ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
ГЛАВА II. ОБЯЗАННОСТИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ (КОМАНДИРОВ, НАЧАЛЬНИКОВ) ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ ЗА ОРГАНИЗАЦИЮ РАБОТЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ. ОРГАНЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	4
Обязанности руководителей (командиров, начальников) органов управления	4
Органы безопасности полетов	5
Задачи и права специалистов органов безопасности полетов	6
Подготовка специалистов органов безопасности полетов.....	7
ГЛАВА III. РАБОТА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В АВИАЦИОННЫХ УПРАВЛЕНИЯХ (ОТДЕЛАХ) ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ И ОРГАНИЗАЦИЯХ, ОБЪЕДИНЕНИЯХ, СОЕДИНЕНИЯХ, ЧАСТЯХ (ОТДЕЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ И УЧРЕЖДЕНИЯХ)	8
Планирование работы по предотвращению авиационных происшествий.....	8
Особенности планирования работы в авиационных управлениях (отделах) федеральных органов исполнительной власти, в главных командованиях видов Вооруженных Сил Российской Федерации, объединенных стратегических командованиях военных округов и Северного флота, авиационных объединениях, соединениях, частях (отдельных подразделениях и учреждениях) и в частях обеспечения	10
Организация работы должностных лиц по предотвращению авиационных происшествий	11
Организация контроля работы по предотвращению авиационных происшествий.....	24
Анализ и оценка эффективности работы по предотвращению авиационных происшествий	25
ГЛАВА IV. ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	28
При руководстве полетами и управлении воздушным движением	28
При выполнении наиболее сложных видов полетных заданий.....	29
ГЛАВА V. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ СЛУЖБ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ С ЦЕЛЬЮ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	37
Перечень рекомендуемых мероприятий по предотвращению авиационных происшествий	45
В объединении.....	45
В соединении	45
В авиационной части	46
Заместителям командира авиационной части.....	47

Начальникам служб авиационной части.....	47
Командирам авиационных эскадрилий.....	48
Перечень разрабатываемых документов и проводимых мероприятий	49
Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в руководстве полетами и организации воздушного движения.....	51
Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в аэродромно-техническом обеспечении полетов	55
Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в связи и радиотехническом обеспечении полетов	59
Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в метеорологическом и орнитологическом обеспечении полетов	63
Перечень основных мероприятий, проводимых для исключения влияния (локализации) опасных факторов в штурманском обеспечении полетов	65

<https://shop-50sear.ru/>

<https://shop-5ocean.ru>

<https://shop-5ocean.ru>

<https://shop-5ocean.ru>