

**Методические указания  
по проведению инспектирования воздушных судов на перроне**

**Ашхабад 2019**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Лист регистрации изменений и дополнений .....	5
ПРЕДИСЛОВИЕ .....	6
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ....	6
2. СТАНДАРТЫ, ПРОВЕРЯЕМЫЕ ПРИ ИНСПЕКТИРОВАНИИ ВС.....	11
3. ПРОЦЕДУРА ПРОВЕДЕНИЯ ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ВС НА ПЕРРОНЕ.....	13
4. ОФОРМЛЕНИЕ ОТЧЕТА ОБ ИНСПЕКЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ПЕРРОНЕ.....	16
5. СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ ПО ИНСПЕКТИРОВАНИЮ ВОЗДУШНОГО СУДНА (САМОЛЕТЫ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ).....	23
А. КАБИНА ЭКИПАЖА/ FLIGHT DECK.....	23
A1. <i>Общее состояние/General Condition</i> .....	23
A2. <i>Аварийные выходы/Emergency exits</i> .....	25
A3. <i>Оборудование/Equipment</i> .....	25
A4. <i>Руководства/Manuals</i> .....	38
A5. <i>Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров/ Checklists and inspection lists</i> .....	46
A6. <i>Радионавигационные карты/Radio Navigation Charts</i> .....	47
A7. <i>Перечень минимального оборудования / Minimum Equipment List (MEL)</i> .....	48
A8. <i>Свидетельство о регистрации ВС/Certificate of registration</i> .....	50
A9. <i>Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/Noise certificate (where applicable)</i> .....	51
A10. <i>Сертификат эксплуатанта (или эквивалент), спецификации, страховые полисы/ AOC (or equivalent), specifications, insurances</i> .....	53
A11. <i>Разрешение на бортовые радиостанции/Radio licenses</i> .....	54
A12. <i>Сертификат летной годности ВС/ Certificate of airworthiness</i> .....	55
A13. <i>Предполетная подготовка/ Flight preparation</i> .....	56
A14. <i>Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график/Weight and balance sheet. Loadsheet</i> .....	62
A15. <i>Ручные огнетушители/Hand fire extinguishers</i> .....	63
A16. <i>Спасательные жилеты – Плавсредства, Аварийные радиомаяки /Life jackets – Flotation device, Emergency locator transmitter (ELT)</i> .....	64
A17. <i>Привязные системы /Harness</i> .....	67
A18. <i>Кислородное оборудование /Oxygen equipment</i> .....	67
A19. <i>Ручные фонари экипажа / Hand Lights of crew</i> .....	69
A20. <i>Свидетельства членов экипажа/Flight crew licenses</i> .....	69
A21. <i>Бортовой журнал / Journey Log Book or equivalent</i> .....	76
A22. <i>Свидетельство о техническом обслуживании /Maintenance release</i> .....	77
A23. <i>Выявление и устранение дефектов (включено в журнал Технического обслуживания) / Defect notification and rectification (incl. Technical Log)</i> .....	78
A24. <i>Предполетный осмотр/Preflight inspection</i> .....	79
В. БЕЗОПАСНОСТЬ. ПАССАЖИРСКИЙ САЛОН/SAFETY/CABIN .....	80
B1. <i>Общее внутреннее состояние/General Internal Condition</i> .....	80
B2. <i>Рабочие места бортпроводников и место отдыха экипажа/Cabin Attendant's station and crew rest area</i> .....	83
B3. <i>Медицинские аптечки. Комплект неотложной медицинской помощи/First Aid Kit/Emergency medical kit</i> .....	85
B4. <i>Ручные огнетушители/Hand fire extinguishers</i> .....	89
B5. <i>Спасательные жилеты и плавсредства / Life jackets, Flotation devices</i> .....	89
B6. <i>Привязные ремни и сиденья/ Seat belt and seat condition</i> .....	91
B7. <i>Аварийные выходы, освещение и маркировка, световые табло/Emergency exits, lighting and marking. Torches</i> .....	92

---

<i>B8. Надувные трапы, плоты, (если требуются), аварийные маяки/Slides, Life-Rafts (if required), ELT.....</i>	<i>94</i>
<i>B9. Кислородная система кабинного экипажа и пассажиров/Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers).....</i>	<i>96</i>
<i>B10. Инструкции по безопасности для пассажиров/ Safety passenger's Instructions.....</i>	<i>98</i>
<i>B11. Количество членов кабинного экипажа / Cabin crew members.....</i>	<i>99</i>
<i>B12. Доступ к аварийным выходам/ Access to emergency exits.....</i>	<i>100</i>
<i>B13. Безопасность багажа пассажиров/ Safety of passenger baggage's.....</i>	<i>101</i>
<i>B14. Количество кресел/Seat capacity .....</i>	<i>102</i>
<b>C. СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА/AIRCRAFT CONDITION .....</b>	<b>102</b>
<i>C1. Общее внешнее состояние/General external condition .....</i>	<i>102</i>
<i>C2. Двери и люки/Doors and hatches .....</i>	<i>104</i>
<i>C3. Органы управления ВС/Flight controls .....</i>	<i>105</i>
<i>C4. Колеса, пневматики, тормоза/Wheels, tyres and brakes .....</i>	<i>105</i>
<i>C5. Шасси/поплавки /Undercarriage skids/floats.....</i>	<i>106</i>
<i>C6. Ниши шасси/Wheel well.....</i>	<i>106</i>
<i>C7. Силовые установки и пилоны / Powerplant and pylons.....</i>	<i>107</i>
<i>C8. Лопатки первого контура компрессора (вентилятора)/Fan blades.....</i>	<i>107</i>
<i>C9. Воздушные винты/Propellers, Rotors (main &amp; tail).....</i>	<i>107</i>
<i>C10. Видимые следы ремонта / Obvious repairs .....</i>	<i>108</i>
<i>C11. Видимые не отремонтированные повреждения/Obvious unrepaired damage.....</i>	<i>108</i>
<i>C12. Течи (топлива, масла, жидкостей)/Leakages.....</i>	<i>109</i>
<b>D. ГРУЗ/CARGO .....</b>	<b>109</b>
<i>D1. Общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков/General condition of cargo, baggage compartments .....</i>	<i>109</i>
<i>D2. Опасные грузы / Dangerous Goods.....</i>	<i>111</i>
<i>D3. Безопасность груза на борту / Safety of cargo on board .....</i>	<i>114</i>
<b>E. ОБЩЕЕ / GENERAL .....</b>	<b>115</b>
<i>E1. Общее / General.....</i>	<i>115</i>
<b>6. КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛУЧЕННЫХ ДАННЫХ.....</b>	<b>115</b>
<i>6.1. Общие положения.....</i>	<i>115</i>
<i>6.2. Таблица классификации выявленных несоответствий .....</i>	<i>115</i>
<b>7. ОФОРМЛЕНИЕ АКТА КОНТРОЛЯ ЗАГРУЗКИ .....</b>	<b>130</b>
<i>7.1. Форма Акта контроля загрузки.....</i>	<i>130</i>
<i>7.2. Порядок оформления Акта контроля загрузки .....</i>	<i>131</i>
<b>8. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ.....</b>	<b>133</b>



## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее «Методическое пособие по проведению инспектирования воздушных судов на перроне» (далее Пособие) предназначено для государственных инспекторов гражданской авиации Туркменистана, осуществляющих инспектирование воздушных судов гражданской авиации на перроне аэродромов.

Настоящее Пособие также может быть использовано командирами воздушных судов для понимания требований, предъявляемых им вовремя проведения инспектирования воздушных судов инспекторами.

В настоящем Пособии приведены выписки из основных документов воздушного законодательства Туркменистана и международных стандартов, определяющих требования к проведению инспектирования воздушных судов, инспектируемым воздушным судам, их оборудованию и экипажам этих воздушных судов.

### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Инспектирование воздушных судов (далее - ВС) Туркменистана и иностранных эксплуатантов воздушного транспорта на перроне гражданских аэродромов Туркменистана проводится на основании Воздушного кодекса Туркменистана с целью проверки выполнения действующих норм по обеспечению безопасности полетов, летной годности ВС (в том числе иностранных) и действительности свидетельств их экипажей (в том числе иностранных), выполняющих полеты на аэродромы гражданской авиации Туркменистана.

1.2. Инспектирование ВС на перроне в соответствии с положениями настоящего Пособия производится при инспектировании прибывающих и убывающих самолетов и вертолетов гражданской авиации, включая ВС авиации общего назначения (далее – АОН).

1.3. Порядок допуска на борт ВС лиц инспекторского состава гражданской авиации Туркменистана для проведения инспекционных проверок на перроне Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки.

1.4. Инспектирование ВС на перроне проводится инспекторами, прошедшими полный курс обучения по программе, утвержденной уполномоченным органом в области гражданской авиации Туркменистана.

1.5. Процесс проведения инспектирования ВС на перроне включает в себя:

- Подготовку к проведению инспектирования;
- Проведение инспектирования;
- Категорирование выявленных несоответствий;
- Заполнение Отчета о проведенном инспектировании ВС на перроне с регистрацией выявленных нарушений и их категорией, по возможности, ознакомление с ним КВС/представителя эксплуатанта;
- Категорирование требуемых действий по устранению выявленных нарушений;

- Заполнения Уведомления о выявленных нарушениях и представление его экипажу ВС/представителю эксплуатанта;
- Внесение данных о проведенном инспектировании ВС на перроне в базу данных.

**Ссылки:**

**Конвенция о международной гражданской авиации**

***Статья 11. Применение правил о воздушных передвижениях***

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

***Статья 12. Правила полетов***

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

***Статья 16. Досмотр воздушных судов***

Компетентные власти каждого Договаривающегося государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

**Воздушный кодекс Туркменистана**

***Статья 12 п.1. Осуществление государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации***

Государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации в части обеспечения безопасности полётов воздушных судов и авиационной безопасности осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации и создаваемыми им в соответствии с нормативными правовыми актами Туркменистана инспекторскими органами.

**Статья 31 п.2. Обязательность исполнения требований инспекторов и инспекторских служб**

В целях проведения инспектирования деятельности в области гражданской авиации инспекторские органы имеют право неограниченного доступа к объектам и средствам гражданской авиации.

Требования должностных лиц инспекторских служб, предъявляемые в связи с проведением проверок, являются обязательными для исполнения юридическими или физическими лицами.

**Статья 37. Допуск авиационного персонала к профессиональной деятельности**

1. Лица, входящие в состав авиационного персонала, должны пройти аттестацию на соответствие действующим в Туркменистане квалификационным требованиям по профессиональному признаку.

2. Авиационный персонал, непосредственно связанный с обеспечением и выполнением полётов воздушных судов, допускается к профессиональной деятельности в авиации при наличии свидетельства (сертификата) на право осуществления такой деятельности и сертификата соответствия установленным требованиям по состоянию здоровья.

3. Порядок допуска лиц, входящих в состав авиационного персонала, к профессиональной деятельности устанавливается для гражданской авиации уполномоченным органом в области гражданской авиации, а для государственной авиации - уполномоченным органом в области государственной авиации.

**Статья 10. Сертификация деятельности в области авиации**

1. Юридические лица, занимающиеся разработкой, производством, ремонтом и эксплуатацией авиационной техники, а также авиационный персонал должны получить свидетельство (сертификат) на соответствие уровня технической подготовки данного лица требованиям соответствующих Государственных авиационных правил Туркменистана.

Сертификацией в области авиации признаётся деятельность уполномоченных органов в государственной и гражданской авиации по подтверждению соответствия объектов сертификации требованиям, установленным Государственными авиационными правилами Туркменистана.

Сертификации подлежат:

1) разработчики и производители воздушных судов и другой авиационной техники;

2) воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты;

3) аэродромы и аэропорты;

4) авиационные предприятия, осуществляющие и обеспечивающие воздушные перевозки пассажиров, грузов, почты и авиационные работы;

- 5) образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала;
- 6) юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полётов воздушных судов или авиационной безопасности;
- 7) предприятия, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.

2. Сертификация разработки и производства авиационной техники в Туркменистане осуществляется органом, уполномоченным Кабинетом Министров Туркменистана.

3. Требования, предъявляемые к проведению сертификации, установленные Государственными авиационными правилами Туркменистана, обязательны для соблюдения всеми юридическими или физическими лицами. В случае несоблюдения требований Государственных авиационных правил Туркменистана, в соответствии с которыми был выдан сертификат (свидетельство), его действие может быть приостановлено или аннулировано решением уполномоченного органа, выдавшего этот сертификат (свидетельство).

### ***Статья 68. Признание бортовых документов воздушных судов иностранных государств на территории Туркменистана***

1. Бортовые документы, находящиеся на иностранном воздушном судне, признаются действительными на территории Туркменистана, если они соответствуют международным нормам гражданской авиации, признанным Туркменистаном.

2. Воздушное судно гражданской авиации иностранного государства при совершении посадки на территории Туркменистана может быть подвергнуто осмотру сотрудниками уполномоченных органов в области гражданской авиации, включая проверку всей документации, обязательной для международных полётов.

3. Уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить вылет иностранного воздушного судна при отсутствии на его борту установленной для международных полётов документации или наличии оснований предполагать неисправность воздушного судна.

### **«Эксплуатация воздушных судов. Часть I Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты», Глава 3. Общие положения**

#### **3.2 Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур государства.**

3.2.1 В том случае, когда государство выявляет случай несоблюдения или предполагаемого несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур, применяемых на территории этого государства, или аналогичную серьёзную проблему с обеспечением безопасности полетов таким эксплуатантом, государство немедленно уведомляет об этом эксплуатанта и, если вопрос того заслуживает, государство эксплуатанта. Если государство эксплуатанта и государство регистрации являются разными государствами, такое уведомление также направляется государству регистрации, если вопрос входит в сферу обязанностей этого государства и заслуживает уведомления.

3.2.2 В случае уведомления государств, как это предусмотрено в п. 3.2.1, если вопрос и его решение заслуживают этого, государство, в котором осуществляются полеты, приступает к консультациям с государством эксплуатанта и государством регистрации, в зависимости от обстоятельств, в отношении стандартов безопасности полетов, соблюдаемых эксплуатантом.

## **«Эксплуатация воздушных судов. Часть I Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты», Глава 4. Производство полетов**

### **4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

4.2.1.8 Государство эксплуатанта в соответствии с добавлением 5 организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в п. 4.2 обязательных стандартов производства полета.

4.2.2 Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом

4.2.2.1 АГАТ признаёт действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим государством членом ИКАО, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны содержащимся в настоящих Правилах и в Приложение 19.

4.2.2.2 Государства учреждают программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на их территории, и предприятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

4.2.2.3 Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные государствами, в которых осуществляется производство полетов.

*Примечание. Инструктивный материал по надзору за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335).*

## **«Эксплуатация воздушных судов. Часть II Международная авиация общего назначения. Самолеты», Глава 2.1. Общие положения**

### **2.1.1 Соблюдение законов, правил и процедур**

2.1.1.1 Командир воздушного судна соблюдает законы, правила и процедуры тех государств, в пределах которых выполняются полеты.

## **«Эксплуатация воздушных судов. Часть III. Международные полеты. Вертолеты», Раздел II. Международный коммерческий воздушный транспорт.**

### **Глава 1. Общие положения**

#### **1.1 Соблюдение законов, правил и процедур**

1.1.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его служащие, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняют полеты его вертолеты.

### **Глава 2. Производство полетов**

## **2.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

### **2.2.1 Сертификат эксплуатанта**

2.2.1.8 Государство эксплуатанта организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью в соответствии с добавлением 1, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в п. 2.2 обязательных стандартов производства полетов.

### **2.2.2 Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом**

2.2.2.2 Государства учреждают программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом на их территории, и предприятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

2.2.2.3 Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные государствами, в которых осуществляется производство полетов.

*Примечание. Инструктивный материал по надзору за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами, содержится в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335).*

## **Приложение 6 «Эксплуатация воздушных судов. Часть III. Международные полеты. Вертолеты», Раздел III. Международная авиация общего назначения.**

### **Глава 1. Общие положения**

#### **1.1 Соблюдение законов, правил и процедур**

1.1.1 Командир вертолета соблюдает соответствующие законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняет полеты его вертолет.

## **2. СТАНДАРТЫ, ПРОВЕРЯЕМЫЕ ПРИ ИНСПЕКТИРОВАНИИ ВС**

При инспектировании всех ВС на перроне производится оценка соответствия ВС и их экипажей стандартам, установленным в Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации и требованиям к поддержанию летной годности производителей ВС, изложенным в РЛЭ и других аналогичных документах.

При инспектировании ВС эксплуатанта, дополнительно инспектируется выполнение требований, установленных в Воздушном кодексе Туркменистана, Авиационных правилах и иных документах воздушного законодательства.

### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур**

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) правил полетов и практики управления воздушным движением;
- d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- j) регистрации и идентификации воздушных судов;
- g) сбора метеорологической информации и обмена ею;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и схем;
- j) таможенных и иммиграционных процедур;
- к) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

### **Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур**

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

### **Статья 2. Воздушное законодательство Туркменистана**

1. Воздушное законодательство Туркменистана основывается на Конституции Туркменистана и состоит из Кодекса и иных нормативных правовых актов Туркменистана.

2. Если международным договором Туркменистана установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Кодексом, то применяются правила международного договора.

### 3. ПРОЦЕДУРА ПРОВЕДЕНИЯ ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ВС НА ПЕРРОНЕ

3.1. Количество рейсов, выполняемых в аэропорт, может значительно превышать возможности Инспекции аэродрома по инспектированию прилетающих/улетающих ВС. Это означает, что не все ВС могут подвергнуться инспекторской проверке на перроне при их прилете/вылете. Инспектирование ВС может быть проведено или по случайному выбору, или в соответствии с определенными направлениями, приведенными ниже.

При этом могут устанавливаться следующие приоритетные направления выбора объекта инспектирования:

- определенное государство регистрации эксплуатанта;
- определенный тип воздушного судна;
- определенный характер перевозок (регулярные, чартерные, пассажирские, грузовые и т. д.);
- определенный эксплуатант воздушного транспорта;
- определенное ВС с индивидуальными особенностями регистрации или конструкции;
- загрузка воздушного судна.

3.2. Инспектирование ВС и их экипажей на перроне проводится по стандартизированным процедурам без какой-либо дискриминации относительно национальной принадлежности ВС и их экипажей.

3.3. Инспекторскую проверку ВС на перроне рекомендуется осуществлять, как правило, двумя инспекторами.

*Примечание. Один из инспекторов назначается старшим.*

3.4. При подготовке к инспектированию ВС на перроне инспекторы должны получить Задание на проведение инспекторской проверки, в соответствии с планом полетов аэродрома определить ВС, требующие первоочередного инспектирования в связи с большим количеством ранее выявленных несоответствий или фактом ранее не полностью проведенного инспектирования ВС.

3.5. Перед проведением инспектирования ВС на перроне инспекторам необходимо удостовериться в том, что инспекторская проверка ВС на перроне не приведет к задержке вылета ВС, если на это нет веских причин.

*Примечание. Причины, напрямую имеющие отношение к безопасности ВС и находящихся в нем людей.*

3.6. При проведении инспектирования ВС на перроне инспекторы должны иметь служебное удостоверение госинспектора.

3.7. Инспекторы не должны входить на борт ВС и/или проводить его инспектирование без своего представления и предъявления своих полномочий командиру ВС или иному представителю эксплуатанта.

3.8. В случае отсутствия экипажа или представителя эксплуатанта на борту ВС или рядом с ним, инспекторская проверка ВС на перроне **не проводится**.

*Примечание. При особых обстоятельствах в отсутствие экипажа ВС или представителей эксплуатанта может быть выполнен осмотр только внешнего состояния ВС.*

3.9. При проведении инспектирования ВС на перроне проводится инспектирование следующих элементов (объектов):

- инспекция кабины экипажа, включая проверку документации ВС, экипажа и квалификационные отметки в документах летного экипажа;
- инспекция пассажирского салона, включая документацию кабинного экипажа, аварийно-спасательного оборудования и размещения пассажиров и багажа в салонах ВС;
- визуальная инспекция внешнего состояния ВС;
- груз (багажа, почты), включая выполнение требований по безопасной перевозке опасного груза и состояние грузовой кабины ВС и/или его багажных отсеков.

3.10. Элементы проверки инспекции ВС на перроне могут быть распределены между инспекторами.

3.11. Объем инспекторской проверки ВС на перроне определяется условиями (например, длительность нахождения ВС на земле между прилетом и вылетом) и оставляется на усмотрение инспекторов. Проверка должна быть полной настолько, насколько позволяют временные рамки. Это означает, что в ограниченный промежуток времени могут быть проинспектированы не все позиции, а лишь некоторые. Непроверенные пункты могут быть проинспектированы при следующем прилете этого воздушного судна.

3.12. При малом имеющемся времени нахождения ВС на перроне рекомендуется следующий объем инспектирования ВС на перроне:

1. Осмотр внешнего состояния ВС во время высадки пассажиров.
2. Выборочная (сегментированная) проверка:
  - а) в кабине экипажа:
    - Документы летного экипажа и квалификационные отметки в них;
    - Сертификат эксплуатанта воздушного транспорта (АОС) и эксплуатационных спецификаций к нему;
    - Руководство по производству полетов;
    - Рабочий план полета;
    - Журнал технического обслуживания и Перечень минимального оборудования (MEL);
    - Полетные карты, схемы и база данных бортового компьютера (FMS);
    - Оборудование (системы TCAS, GPWS ...);
    - Весовая и центровочная ведомость, данные по заправке ВС топливом;
  - б) В пассажирском салоне:
    - Размещение багажа и аварийные выходы из пассажирского салона.

3.13. Перед проведением инспектирования ВС инспекторы обязаны представиться, назвать объекты и цель проверки и сообщить, что результаты инспектирования будут представлены после его окончания в Отчете о проведении инспектирования ВС на перроне, а при обнаружении несоответствий 2-й и/или 3-й категории - в Уведомлении эксплуатанту и уполномоченным органам в области гражданской

авиации Туркменистана и, при необходимости, страны регистрации эксплуатанта, а по вопросам поддержания летной годности ВС также страны регистрации ВС.

3.14. Во время проведения проверки ВС на перроне инспекторы обязаны проявлять вежливость и тактичность. Перед проведением проверки инспекторы обязаны узнать о располагаемом времени для ее проведения. Проведение инспектирования ВС на перроне не должно вызывать необоснованной задержки вылета ВС.

3.15. Инспекторы должны сделать все возможное по сведению к минимуму неудобств, связанных с проверкой, экипажу ВС и другому персоналу эксплуатанта и/или его агентов по обслуживанию ВС.

3.16. В ходе инспекторской проверки ВС на перроне необходимо иметь контакт с представителем экипажа или эксплуатанта, особенно при оценке технического состояния ВС, когда инспектор не знаком с данным типом ВС и особенностями организации работ по поддержанию летной годности ВС эксплуатантом.

3.17. Во время проведения проверки ВС на перроне контакты инспекторов с пассажирами должны быть по возможности исключены. Однако это требование не распространяется на инспектирование размещения пассажиров и их багажа в пассажирском салоне ВС.

3.18. Для проведения инспекторских проверок на перроне ВС иностранных эксплуатантов при необходимости госинспекторам разрешается для проведения инспектирования ВС привлекать персонал организаций и авиапредприятий гражданской авиации Туркменистана, владеющих английским языком на необходимом уровне.

3.19. При обнаружении несоответствий, значительно влияющих на безопасность полетов (Категории 2 и 3), для объективности доказательств их наличия, необходимо по возможности использовать фото- и видеотехнику.

3.20. Инспектирование ВС на перроне производится с обязательным оформлением Отчета об инспекторской проверке на перроне по установленной форме согласно приведенному в нем перечню проверки.

3.21. При выявлении несоответствия центровки и загрузки ВС перевозочной документации и центровочному графику со схемой загрузки оформляется Акт контроля загрузки.

3.22. О проведенном инспектировании по возможности извещается КВС или иной представитель эксплуатанта, вне зависимости от результатов инспектирования и наличия замечаний.

3.23. Подлинник Отчета и Акта контроля загрузки направляется в территориальный орган уполномоченного органа в области ГА, которому подчинен инспектор, а копии предоставляется командиру проинспектированного ВС или иному представителю эксплуатанта.

3.24. О проведенном инспектировании и выявленных в ходе его проведения несоответствиях может быть сделана отметка в полетной документации, установленной эксплуатантом ВС.

#### **4. ОФОРМЛЕНИЕ ОТЧЕТА ОБ ИНСПЕКЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА НА ПЕРРОНЕ**

##### **4.1. Образец бланка Отчета**



# CAA Turkmenistan – Proof of Inspection & Inspection Report

All fields enclosed thus, -----, **MUST** be considered & completed, where applicable, for **EVERY** inspection

Date:	Local Time:	Place:	Civil Aviation Administration of Turkmenistan		
Operator:	State:	AOC No:	Contact		
Route	Arr from:	Flt No:	ICAO Annex 6 - Type of Operation (tick one)		
	Dep to:	Flt No:	PtI, C.A.T.	PtII, G.A.	PtIII, Heli's
Chartered by Operator:		Charterer's State:		Tel/Fax +993 12 23 41 83	
Aircraft type:		Registration Mark:		e-mail: <a href="mailto:info@caa.gov.tm">info@caa.gov.tm</a>	
Aircraft configuration (tick one)	Pax	Cargo	Combi	Construction Number:	
Flight Crew State of Licensing:		1:	2:	(if different from 1:)	
Source: Ramp Inspection (RI)					

		Chk	Rmk			Chk	Rmk			Chk	Rmk
<b>A</b>	<b>Flight Deck/Кабина экипажа</b>							<b>C</b>	<b>Aircraft Condition/Состояние ВС</b>		
1	General condition/Общее состояние			20	Flight crew licence / Свидетельства членов экипаж.			1	General external condition/Общ.внеш.состояние		
2	Emergency exit/Авар. вых.			<b>Journey log book/Technical Log or</b>			2	Doors and hatches/Двери и люки			
3	Equipment/Оборудование			21	Journey log book/Бортжурн.			3	Flight controls/Органы управления ВС		
<b>Documentation/Документация</b>				22	Maintenance release/Карта-наряд			4	Wheels, tyres & brakes/Колеса, пневм.и тормоза		
4	Manuals/Руководства			23	Defect notification & rectification (incl. Tech. Log)/переч.отстр.деф.			5	Undercarriage, skids, floats/Шасси		
5	Checklists/Карты контр пров и листы контр осмот			24	Pre-flight inspection/Предпол. Осмотр			6	Wheel well/Ниша шасси		
6	Radio navigation charts/Радионав. карты			<i>Insurance certificate/Страховое свидетельство</i>			7	Powerplant & pylon/СУ и пилоны			
7	Minimum equipment list/MEL			<b>(EC) Regulation 785/2004 refers</b>			8	Fan blades/Лоп.1 контр. компрессора			
8	Certificate of registration/Свид. о рег.			<b>B</b>	<b>Safety / Cabin/Безопасность, пассаж. Салон.</b>			9	Propellers, Rotors (main / tail) /Воздушные винты		
9	Noise certificate (if applicable)/Серт. ВС по шуму на местности (если требуется)			1	General internal condition/Общ.внутр.сост.			10	Obvious repairs/Видим.следы ремонта		
10	AOC or equivalent/Сертиф экпл, спецификация, страховой полис			2	Cabin crew seats and rest/Раб.места б/пр. и место отдыха			11	Obvious un-repaired damage/Видим.не отремонт. поврежд		
11	Radio licence/Разрешение на борт. радиостанцию			3	1 <sup>st</sup> aid & Emergency medical/Мед.апт. Компл.неотл.медпомощи			12	Leakage/Течи		
12	Certificate of airworthiness/Серт. летной годности ВС			4	Hand fire extinguishers/Ручные огнетушители			<b>D</b>			
<b>Flight Data/Полетные документы</b>				5	Life jackets / flotation device/Спас.жил. и плаверед			<b>Cargo/Груз</b>			
13	Flight preparation/Задание на полет			6	Seats belts and seat condition/Ремни безоп.			1	General condition of cargo compartment/Сост.гр.каб. и баг.отс.		
14	Weight and balance sheet/сводн.-загр. ведомость, Центр. график			7	Emergency exits, lighting & marking. Torches /Авар.вых, освещ. и марк. свет.табло			2	Dangerous goods/Опасные грузы		
<b>Safety Equipment/Аварийно-спасательное оборудование</b>				8	Slides / Life-rafts (as reg.) ELT/Над.трапы, плоты			3	Security of cargo on board/Безопасность груза на борту		
15	Hand fire extinguishers/Ручные огнетушители			9	Oxy Supply (Cabin crew & /Кисл.обор. (экип. и пассаж)			<b>E</b>			
16	Life jackets/flotation device/спас. жилеты			10	Safety instruction/Инстр.по безопасности			<b>General/Примечания</b>			
17	Harness/Привязные системы			11	Cabin crew members/Кол-во членов каб.экипажа			1	General/Примечания		
18	Oxygen equipment/Кислородное оборудов.			12	Access to emergency exits/Дост.к авар.вых.						
19	Flash Light/Фонари экипажа			13	Safety of passenger baggage/Без.размещ.баг.пасс.						
				14	Seat capacity/Кол-во кресел						

Action Taken		Preliminary Findings		The findings listed below are preliminary findings and may be amended before the report is entered into the CAAT database	
Category 2 findings & above copy to DfT (CAA HQ)		Code	Standart: I = ICAO, M = Manufacturer	Category: 1 = Minor; 2 = Significant; 3 = Major	
√	<b>Class of Action:</b>	↓	↓	Remark Note:	
	(3c) Aircraft grounded by inspecting NAA/ ВС остановленно	↓	↓		
	(3b) Corrective action before flight/ Устранение недостатков до вылета ВС				
	(3a) Restrictions on the aircraft operation/ Ограничения по использованию ВС				
	(2) Information to the NAA and Operator/ Уведомление эксплуатанту и полномочному органу ГА				
√	(1) Information to the Capitan (incl no remarks)/Информация КВС				
<b>CAAT Inspectors</b>					
1	Signature	Name			
2	Signature	Name			
<b>Operators Representative 2 3</b>			Comments:		
	Signature	Name			





## 4.2. Порядок заполнения Отчета о проведении инспекции ВС на перроне

### 4.2.1. Общие требования

Отчет об инспекции ВС на перроне представляет собой двух страничную бланковую форму на одном листе формата А4, на лицевой стороне которой производится идентификация проведенной инспекции и ее результатов, на оборотной стороне бланка размещена контрольная карта инспектирования (чек-лист).

Все Отчеты об инспекции ВС на перроне должны быть заполнены и зарегистрированы вне зависимости от наличия или отсутствия несоответствий, выявленных при инспектировании.

Все пункты лицевой стороны бланка Отчета, для последующего введения информации в базу данных, должны быть тщательно заполнены. Особое внимание должно быть обращено на использование необходимых кодов из документов ИКАО. Когда пункт не применим, указывается: **не применим / «NR» or «Not Relevant»**. Когда нет данных, указывается: **неизвестно / «UN» or «Unknown»**.

### 4.2.2. Порядок заполнения Отчета

При проведении инспектирования ВС на перроне лицевая сторона Отчета о проведении инспекции воздушного судна на перроне заполняется следующей информацией:

№ п/п	Информация
<b>Идентификация инспектирования</b>	
1	Идентификационный № Отчета, включает в себя: - Идентификация; - Идентификация уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа (одна или две цифры) в соответствии с порядковым номером территориальных органов воздушного транспорта в их алфавитном списке. Инспекторами центрального аппарата уполномоченного органа в области гражданской авиации в графу пишется «0». - Номер бланка - учетный номер бланка по Журналу учета бланков уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа, 4 цифры, начиная с нового года. - Год - 4 цифры года, в котором производилось инспектирование ВС, например «2009».
2	<b>Источник /Source:</b> "RI" - Рамповая инспекция – преднапечатано.
3	<b>Место инспектирования/Place of the inspection</b> - указывается 4-х значное обозначение аэродрома по Doc. 7910 ИКАО (первые буквы адреса АФТН) или/и его полное название.
4	<b>Дата/Date</b> – дата инспектирования указывается в формате ДД-ММ-ГГГГ.
5	<b>Местное время/Local time</b> проведения инспектирования ВС указывается в формате (Час - Минуты), например 17-45.
<b>Идентификация проверяемого воздушного судна</b>	
6	<b>Эксплуатант/Operator</b> – для идентификации проверяемого эксплуатанта указывают его 3-х буквенный код по Doc. 8585 ИКАО или/и его полное название.

№ п/п	Информация
7	<b>Государство эксплуатанта/State</b> - указывается 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc. 7910 ИКАО (первые буквы идентификатора АФТН) или/и полное название).
8	<b>№ сертификата эксплуатанта/AOC number</b> – указывается номер сертификата эксплуатанта.
9	<b>Тип рейса/Type of Operation</b> – указывается тип рейса (регулярный, чартерный, другой), ( <i>S</i> ) – <i>scheduled</i> , ( <i>N</i> ) – <i>non-scheduled</i> , ( <i>O</i> ) – <i>other</i> .
10	<b>Прибыл из/Route from</b> – аэропорт прибытия - указывают 4-х буквенное обозначение аэродрома из которого прибыло инспектируемое ВС по Doc. 7910 ИКАО (АФТН) или/и его полное название.
11	<b>№ рейса/Flight №</b> - указывается номер рейса прибытия согласно расписанию рейсов.
12	<b>Убывает в/Route to</b> - аэропорт вылета - указывают 4-х буквенное обозначение аэродрома в который вылетает инспектируемое ВС по Doc. 7910 ИКАО (АФТН) или/и его полное название.
13	<b>№ рейса/Flight №</b> - номер рейса вылета согласно расписанию рейсов.
14	<b>Эксплуатант – фрахтователь/Chartered by Operator</b> - Идентификация фрахтующего эксплуатанта, применяется только в том случае, когда вместо перевозчика по договору перевозку осуществляет фактический перевозчик или в иных случаях аренды ВС одним эксплуатантом у второго эксплуатанта. В графе указывается 3-х буквенный код эксплуатанта-фрахтователя по Doc. 8585 ИКАО или/и его полное название. Если неизвестно или не используется записывается NR.
15	<b>Государство фрахтователя/Charterer's State</b> указывается 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc. 7910 ИКАО (две первые буквы идентификатора АФТН) или/и полное название. Если неизвестно или не используется записывается NR.
16	<b>Тип ВС/Aircraft type</b> - указывается 3 или 4-х значное обозначение ВС по Doc. 8643 ИКАО, или его полное название.
17	<b>Регистрационный № ВС/Registration mark</b> – указывается государственный регистрационный номер инспектируемого ВС
18	<b>Конфигурация ВС/Aircraft configuration:</b> Пассажирское, грузовое, комбинированное/ <i>Passenger, Cargo, Combi.</i>
19	<b>Заводской номер ВС/Aircraft construction number</b> – используется если у воздушного судна нет государственного регистрационного номера или записывается NR.
20	<b>Государство, выдавшее лицензии (свидетельства) пилотам/State of flight crew licensing</b> - указывают 1 или 2-х значное обозначение государства по Doc. 7910 ИКАО (первые буквы идентификатора АФТН) или/и полное название.
21	<b>Второе государство, выдавшее лицензии (свидетельства) пилотам/ 2nd State of flight crew licensing</b> - фиксирование случая, когда у КВС и второго пилота свидетельства выданы разными странами (при необходимости).
<b>Идентификация выявленных несоответствий</b>	
22	<b>Код/Code</b> – указывается номер пункта выявленных нарушений с обратной стороны бланка, например. В06 для Ремней безопасности или С06 для шасси (3 цифры),
23	<b>Стандарт/Standard</b> , записывается код типа стандарта, по которому выявлено несоответствие (одна цифра) в соответствии с нижеприведенным: - I - для стандарта ИКАО, - A - для стандарта JAA, - N - для национального стандарта,

№ п/п	Информация
	- М - для стандарта производителя ВС, - О - для других стандартов (в том числе для стандартов эксплуатанта, приведенных в его РПП или иных документах).
24	<b>Категория/Cat</b> – указывается категория обнаруженных несоответствий (одна цифра)
25	<b>Замечания/Findings</b> – детальное содержание выявленного несоответствия (число знаков свободно). Детальное содержание выявленного несоответствия должно быть максимально точным и кратким, насколько это возможно, чтобы оно могло быть введено в базу данных без уточнения. Если Инспектор считает необходимым подробно описать выявленное несоответствие(я), он может использовать дополнительные страницы. Любые другие данные, которые доказали бы выявленное несоответствие, направляются в уполномоченный орган в области гражданской авиации Туркменистана или его территориальный орган. Такие данные должны быть доступными после запроса, если начато расследование.
<b>Идентификация предпринятых действий</b>	
26	<b>Класс предпринятых действий/Class of action taken</b> - указать класс предпринятых действий для устранения нарушений, выявленных при проведении инспектирования ВС на перроне: - Класс 1- Информация КВС/ <i>Information to captain</i> ; - Класс 2 - Уведомление эксплуатанту и полномочному органу гражданской авиации его регистрации/ <i>Letter to the Authority and operator</i> - Класс 3a - Ограничения по использованию ВС/ <i>Restriction on the aircraft operation</i> - Класс 3b - Устранение недостатков до вылета ВС/ <i>Corrective actions before flight authorities</i> . - Класс 3c - ВС остановлено для продолжения расследования/ <i>Aircraft detained by inspecting NAA (grounded)</i> . - Класс 3d – Запрет полетов/ <i>Immediate operating ban</i> . Если несоответствия не выявлены, никакой класс действия не должен быть отмечен.
27	<b>Комментарии/Comment box</b> - детальное содержание предпринятых действий (число знаков свободно). Детальное содержание предпринятых действий должно быть максимально точным и кратким насколько это возможно что бы оно могло быть введено в базу данных без уточнения.
<b>Идентификация инспектора(ов) и командира инспектируемого воздушного судна</b>	
28	<b>Ф.И.О./номер инспектора/Inspectors' names or numbers</b> , Данные об инспекторе (ах) проводившего (их) инспекцию ВС на перроне.
29	<b>ФИО и подпись КВС/Captain's name &amp; signature</b> Ф.И.О и подпись командира инспектируемого воздушного судна или иного представителя эксплуатанта (по возможности).

#### 4.2.3. Порядок заполнения Контрольной карты Отчета

Контрольная карта инспектирования (чек-лист) заполняется путем зачеркивания «X» или зачернения клетки проинспектированной позиции в колонке **Проверено/Checked**.

При наличии несоответствий по данной позиции в колонке **Замечания/Remarks** путем зачеркивания «X» или зачернения клетки в колонке делается соответствующая отметка.

Выявленные несоответствия должны быть обязательно отражены на странице бланка Отчета.

## 5. СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ ПО ИНСПЕКТИРОВАНИЮ ВОЗДУШНОГО СУДНА (САМОЛЕТЫ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ)

*Примечание. Справочные данные по инспектированию вертолетов гражданской авиации и самолетов авиации общего назначения приведены во второй части Методического пособия.*

### А. КАБИНА ЭКИПАЖА/ FLIGHT DECK

#### *Общее/ General*

#### *A1. Общее состояние/General Condition*

##### **Проверяется:**

- Чистота, порядок и общее состояние кабины экипажа;
- Исправность остекления (трещины, расслоения) кабины экипажа;
- Положение выключателей АЗС в соответствии с РЛЭ;
- Укладка багажа, оборудования, их швартовку;
- Техническое состояние кресел летного экипажа;
- Состав экипажа удовлетворяет минимальным требованиям (указанным в РПП и/или РЛЭ);
- На пассажирских ВС с взлетной массой более 45500 кг (или пассажировместимостью более 60 человек) проверьте установку (наличие) и пригодность к эксплуатации пуленепробиваемой двери кабины пилотов;
- Наличие замка на двери в кабину экипажа и его работоспособность, возможность отпирания замка с рабочих мест пилотов;
- Наличие системы видеонаблюдения с мест пилотов за закабинным пространством (масса ВС больше 45.500 кг (или с пассажирской пассажировместимостью больше, чем 60 пассажиров));
- Когда обстановка позволяет (например, ВС может быть значительно задержан) проверьте ведение записей учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха всех членов экипажа и соответствие этого времени установленным в РПП правилам.

##### **Ссылки:**

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 9. Летный экипаж самолета 9.1 Состав летного экипажа**

9.1.1 Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в руководстве по летной эксплуатации или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам в тех случаях, когда этого требует тип используемого самолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

##### **4.2.11 Экипаж**

##### **4.2.11.2 Контроль утомляемости**

Эксплуатант устанавливает нормативы полетного времени и служебного времени и достаточное время времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость для всех членов его экипажей. Эта система отвечает правилам, установленным государством эксплуатанта и утвержденным этим государством, и включается в руководство по производству полетов.

*Примечание. Инструктивный материал по нормированию содержится в дополнении А.*

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть 1, Глава 13 «Безопасность»**

### **13.2. Безопасность кабины летного экипажа**

13.2.1. На всех самолётах, имеющих дверь кабины лётного экипажа, обеспечивается возможность её запираания, и предусматриваются средства, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить лётный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

13.2.2 С 1 ноября 2003 года на всех перевозящих пассажиров самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45500 кг, или пассажировместимостью более 60 человек устанавливается дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированная таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Обеспечивается возможность запираания и отпираания этой двери с рабочего места каждого пилота.

13.2.3 На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с п. 13.2.2:

а) эта дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением тех случаев, когда необходимо обеспечить возможность входа или выхода лиц, имеющих на это право, и

б) предусматриваются средства контроля с рабочего места каждого пилота всей зоны двери с внешней стороны кабины летного экипажа с целью опознания лиц, желающих войти, и обнаружения подозрительных действий или потенциальной угрозы.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», часть I, Глава 4. Проектирование и производство**

### **4.1.7. Меры на случай аварийной посадки**

4.1.7.1 В конструкции самолета предусматриваются средства для защиты находящихся на борту людей в случае аварийной посадки от пожара и последствий непосредственного воздействия перегрузок при торможении, а также от телесных повреждений, связанных с воздействием перегрузок при торможении на внутрикабинное оборудование самолета.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.11 Экипаж**

#### **4.2.11.2 Контроль утомляемости**

Эксплуатант устанавливает нормативы полетного времени и служебного времени и достаточное время времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость для всех членов его экипажей. Эта система отвечает правилам, установленным государством эксплуатанта и утвержденным этим государством, и включается в руководство по производству полетов.

*Примечание. Инструктивный материал по нормированию содержится в дополнении А.*

4.2.11.3 Если возникает необходимость в отклонении от правил, регламентирующих утомляемость, эксплуатант определяет приемлемые для государства эксплуатанта средства, позволяющие осуществлять такие отклонения. При любых отклонениях обеспечивается эквивалентный уровень безопасности полетов.

*Примечание. Признано, что правила могут не охватывать каждую ситуацию, с которой можно столкнуться в динамичных эксплуатационных условиях. Это положение призвано предоставить эксплуатанту определенную степень свободы в части, касающейся средств, приемлемых для государства эксплуатанта, и внесения изменений в его систему контроля утомляемости для учета изменяющихся обстоятельств.*

4.2.11.4 В целях соблюдения выполнения правил, установленных государством эксплуатанта или утвержденных этим государством, эксплуатант ведет по всем членам его летных и кабинных экипажей учет полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха.

## ***A2. Аварийные выходы/Emergency exits***

### ***Проверяется:***

- Соответствие установленным требованиям;
- Работоспособность аварийных выходов и надежность крепления аварийных канатов;
- Маркировка аварийных выходов (где она предусмотрена);
- Отсутствие ограничений в доступе к аварийным выходам.

### **Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», часть I, Глава 4. Проектирование и производство**

#### **4.1.7 Меры на случай аварийной посадки**

4.1.7.2. Обеспечиваются средства для быстрого покидания самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки. Эти средства предусматриваются с учетом пассажироместимости самолета и числа мест для его экипажа.

4.1.7.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания и освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

4.1.7.4. Самолеты, сертифицированные с учетом возможности вынужденной посадки на воду, проектируются таким образом, чтобы в максимальной степени гарантировать безопасную эвакуацию пассажиров и членов экипажа при вынужденной посадке на воду.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», часть I, Глава 8. Приборы и оборудование**

#### **A.3 Аварийно-спасательное оборудование**

#### **A.3 Аварийно-спасательное оборудование**

8.3 Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным и легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## ***A3. Оборудование/Equipment***

### ***Проверяется:***

**(a) Наличие и работоспособность СРПБЗ (Система раннего предупреждения близости земли)/GPWS (Ground Proximity warning System)**

- Проверить наличие и соответствующую функциональность оборудования.
- Запросить проверку на звуковое предупреждение.
- Убедиться, что установленная система GPWS имеет функцию предупреждения столкновения с наземными препятствиями.

**(b) Наличие и работоспособность БСПС-II/TCAS/ACAS II**

- Наличие оборудования TCAS/ACAS II.
- Наличие режима S в ответчике ВОРЛ.
- Работоспособность (прохождение теста системой).

*Примечание: дополнительно должен быть установлен ответчик Mode S совместимый с ACAS II*

**(c) Радиостанции с сеткой частот 8, 33 kHz**

- Что радиооборудование поддерживает сетку частот 8.33 кГц.

**(d) Зональная навигация/RNAV (Area Navigation)**

- Навигационное оборудование, требуемое для RNAV, установлено на данном самолете и соответствовало требованиям.

- У оператора есть (в спецификациях Сертификата эксплуатанта) соответствующее разрешение страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве RNAV.

**(e) Сокращенные минимумы вертикального эшелонирования/RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum)**

- Наличие соответствующего разрешения страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM (в Эксплуатационных спецификациях Сертификата эксплуатанта).

**(f) Минимальные навигационные характеристики MNPS**

- Наличие соответствующего разрешения страны регистрации на выполнение полетов в воздушном пространстве MNPS (в Эксплуатационных спецификациях Сертификата эксплуатанта).

- Наличие оборудования, его работоспособность, соответствие требованиям.

**(g) Аварийные самописцы**

- Наличие FDR/CVR, их работоспособность, соответствие требованиям.

**Ссылки (а):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.15. Самолеты, подлежащие оснащению системами предупреждения о близости земли (GPWS).**

6.15.1 Все самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли.

6.15.2 Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.3 Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров и в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 января 2004 года или после этой даты, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.4 С 1 января 2007 года все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.6 С 1 января 2007 года все самолеты с поршневыми двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно п. 6.15.8 а) и с), предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

6.15.8 Система предупреждения о близости земли срабатывает, если не оговорено иное, в следующих случаях:

- а) чрезмерная скорость снижения;
- б) чрезмерная скорость сближения с земной поверхностью;
- с) чрезмерная потеря высоты после взлета или ухода на второй круг;
- д) недостаточный запас высоты над местностью при полете в конфигурации, не соответствующей посадочной;
  - 1) шасси не зафиксированы в выпущенном положении;
  - 2) положение закрылков не соответствует посадочному; и
- е) чрезмерное снижение ниже глиссады захода на посадку по приборам.

**Ссылки (b):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.18 Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II)**

6.18.2 С 1 января 2005 года или после этой даты все самолеты с турбинными двигателями, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оборудуются бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

**ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

**5.3 БОРТОВЫЕ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ (БСПС)**

**5.3.1 Наличие на борту и использование БСПС II**

(Приложение 10, том IV, глава 4)

5.3.1.1 В Европейском регионе (включая РПИ Канарские острова) система БСПС II устанавливается и эксплуатируется на всех самолетах с ТРД, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса превышает 5700 кг или на которых разрешено перевозить более 19 пассажиров.

**ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

**5.2 РЕЖИМ S ВОРЛ**

**5.2.1 Наличие на борту и использование режима S ВОРЛ**

(Приложение 10, том IV, глава 2)

5.2.1.1 На борту всех воздушных судов, выполняющих полеты в воздушном пространстве, установленном соответствующими полномочными органами ОВД в связи с внедрением в нем усовершенствованного наблюдения с помощью режима S ВОРЛ, в обязательном порядке устанавливаются и эксплуатируются приемопередатчики режима S ВОРЛ согласно следующим требованиям:

а) для всех полетов по ППП, включая общее воздушное движение (GAT):

1) приемопередатчик уровня 2, как минимум, обладающий возможностями передачи параметров по линии связи "вниз" (DAR), обозначенными в качестве основного набора функций и расширенного набора функций наблюдения, приведенных в таблицах 1 и 2 п. 5.2.1.2.

*Примечание. Использование приемопередатчиков уровня 4 как минимум с бортовым процессором линии передачи данных (ADLP) планируется в качестве возможного будущего требования в сочетании с расширенным использованием линии передачи данных режима S в интегрированной сети связи "воздух - земля". После того как будет определена стратегия по наблюдению и связи, будет предложена дата введения этого требования с должным учетом согласованного минимального срока предварительного уведомления - пять лет;*

б) для полетов по ПВП, выполняемых в воздушном пространстве класса В и С, установленном соответствующим полномочным органом ОВД, и в определенных частях воздушного пространства класса D, E, F и G, в которых установка и эксплуатация приемопередатчиков ВОРЛ на борту воздушных судов уже предписана;

1) приемопередатчик уровня 2, как минимум обладающий возможностями передачи параметров по линии связи "вниз", обозначенный в качестве основного набора функций, приведенных в таблице 1 и 5.2.1.2;

с) воздушные суда, оснащенные оборудованием, работающим в режиме S, автоматически передают параметры основного набора функций, включающие опознавание воздушного судна (позывной, используемый в полёте).

*Примечание 1. Такое опознавание воздушного судна обеспечивается без использования 24-битового адреса воздушного судна.*

*Примечание 2. Использование приемопередатчиков уровня 1 в Европейском регионе для международных полетов не предусмотрено;*

d) на воздушных судах, оснащенных оборудованием, работающим в режиме S, с максимальной массой более 5700 кг или максимальной истинной крейсерской скоростью более 324 км/ч (175 уз) используются разнесенные антенны.

5.2.1.3 Исключение в отношении этих требований может быть сделано соответствующими полномочными органами ОВД в соответствии с унифицированной процедурой выдачи исключений, скоординированной на региональной основе и заключающейся в следующем:

a) для полетов по ПВП, выполняемых воздушными судами:

- 1) уже оборудованными приемоответчиками, не имеющими режима S, но способными работать с кодом 4096 режима A и передавать данные об абсолютной высоте в режиме C; или
- 2) если установка ответчика на борту практически невозможна; или
- 3) если исключение в отношении требования выдается со специальной целью;

b) для полетов по ППП, выполняемых государственными (военными) воздушными судами, которым время от времени необходимо выполнять полеты по правилам общего воздушного движения при условии наличия на борту приемоответчика режима 3/A, способного работать с кодом 4096 и передавать сведения об абсолютной высоте в режиме C. Эти условия также применяются при аналогичных обстоятельствах к государственным (военным) воздушным судам, оборудованным ответчиками режима S, но неспособными по техническим или эксплуатационным причинам передавать по линии связи "вниз" полный набор предписанных DAP.

**Ссылки (с):**

**ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

## **3.2 ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ НАЛИЧИЕ НА БОРТУ РАДИООБОРУДОВАНИЯ, СПОСОБНОГО РАБОТАТЬ С РАЗНОСОМ КАНАЛОВ В 8,33 КГц**

(Приложение 10, глава 4 тома V)

3.2.1 Все воздушные суда, выполняющие полеты выше эшелона полета (далее – FL) 195 в Европейском регионе, оснащаются радиооборудованием, способным работать с разнесом каналов в 8,33 кГц.

3.2.2 Для некоторых типов полетов воздушных судов и некоторых районов производства полетов заинтересованные государства могут предоставлять соответствующие освобождения.

*Примечание. Все освобождения, предоставляемые государствами, включая условия, в рамках которых воздушным судам других государств могут предоставляться освобождения, должны оговариваться в AIP государств.*

3.2.3 В том случае, когда наземная инфраструктура связи в диапазоне ультравысоких частот (УВЧ) позволяет обеспечить эффективную оперативную связь с государственной структурой по организации воздушного пространства, оснащенные УВЧ-оборудованием государственные воздушные суда, не имеющие радиооборудования, способного работать с разнесом каналов 8,33 кГц, будут допускаться выполнять полеты в воздушном пространстве, где предусмотрено использование разноса каналов 8,33 кГц.

*Примечание. Подробная информация о зоне действия УВЧ-оборудования, отвечающей упомянутым выше требованиям к инфраструктуре, должна указываться в AIP государств.*

### **2.1.8 Указание возможности использовать разнос каналов 8,33 кГц**

2.1.8.1 При полетах, выполняемых полностью или частично в воздушном пространстве, в котором наличие на борту радиооборудования, способного работать с разнесом каналов 8,33 кГц, является обязательным, как указано в п. 3.2.1, для воздушных судов, оснащенных радиооборудованием, способным работать с разнесом каналов 8,33 кГц, в пункт 10 плана полета дополнительно к букве S и/или соответственно к любым другим буквам вносится буква Y, а для воздушных судов, не оснащенных указанным оборудованием, но получившим освобождение от обязательного наличия на борту такого оборудования, в пункте 18 плана полета указывается STS/EXM833. В отношении воздушных судов, способных обычно выполнять полеты выше FL 195, но полет которых планируется выполнять ниже этого эшелона, в план полета вносится буква Y в соответствии с вышеизложенным.

*Примечание. В случае использования STS/EXM833 в сборниках AIP государств должен публиковаться перечень освобождений. Отсутствие в плане полета буквы У будет означать отсутствие радиооборудования, способного работать с разносом каналов 8,33 кГц.*

2.1.8.2 В случае каких-либо изменений, связанных с использованием оборудования, способного работать с разносом каналов 8,33 кГц, в отношении полета, который планируется выполнять в воздушном пространстве, указанном в п. 3.2.1, рассылается сообщение об изменении с соответствующим индексом, внесенным в соответствующий пункт плана полета.

## **Приложение 10, Том V. Использование авиационного радиочастотного спектра**

### **4.1.2 Разнос по частоте и пределы присваиваемых частот**

*Примечание. Упомянутый в приведенном ниже тексте разнос каналов при присвоении каналов в 8,33 кГц определяется частным от деления 25 кГц на 3, которое равняется 8,333... кГц.*

4.1.2.1 Минимальный разнос присваиваемых частот, используемых авиационной подвижной (К) службой, составляет 8,33 кГц.

#### **Ссылки (d):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 7. Бортовое связное и навигационное оборудование**

#### **7.2 Навигационное оборудование**

7.2.1 Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

- а) в соответствии с рабочим планом полета и
- б) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по правилам визуальных полетов осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

## **ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

### **4.1 НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN)**

*Примечание. По мере перехода Европейского региона (EUR) на PBN согласно Руководству по навигации, основанной на характеристиках (Doc 9613), в п. 4.1 будут вноситься изменения.*

#### **4.1.1 Спецификации зональной навигации (RNAV)**

##### **4.1.1.5 Навигационные спецификации до применения PBN**

###### **4.1.1.5.1 RNP5**

*Район применения.*

4.1.1.5.1.1 Указанные ниже положения RNP5 применяются к полетам, выполняемым по ППП по установленным маршрутам RNP 5, в нижеперечисленных РПИ:

Амман, Бейрут, Дамаск, Каир и Тель-Авив.

*Средства обеспечения соответствия*

4.1.1.5.1.2 В пределах РПИ, указанных в п. 4.1.1.5.1.1, только воздушные суда, оснащенные оборудованием RNAV и обладающие навигационной точностью, которая отвечает RNP 5, могут планировать полеты по ППП по тем маршрутам ОВД и в тех диапазонах эшелонов полета, в отношении которых в соответствующих AIP или NOTAM государств указывается, что на них применяется RNP 5.

4.1.1.5.1.3 Воздушные суда, выполняющие полеты по ППП по установленным маршрутам RNP 5, оснащаются как минимум оборудованием RNAV, отвечающим следующим требованиям:

- а) точность использования системы равна или превышает 4,6 км (2,5 м. мили) на одно стандартное отклонение при величине удерживания в 95 %, равной  $\pm 9,26$  км ( $\pm 5$  м. миль), что отвечает требованиям к точности, соответствующей RNP 5;

б) средняя непрерывность работы составляет 99,99% полетного времени.

4.1.1.5.1.4 До тех пор, пока не будет прекращена эксплуатация средств VOR или DME, воздушное судно, оснащенное одной системой RNAV, обладающей навигационной точностью, соответствующей RNP 5, но не отвечающей вышеприведенному требованию к непрерывности работы, может быть утверждено к производству полетов с использованием RNAV в случае, если это воздушное судно также оснащено бортовым оборудованием VOR и DME.

4.1.1.5.1.5 Соответствие навигационным требованиям проверяется государством регистрации или государством эксплуатанта.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся требований к навигационной точности, содержится в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (Doc 9613).*

4.1.1.5.1.6 Боковые отклонения от линии пути, требуемые для достижения заданного уровня удерживания воздушных судов по маршрутам RNP 5, равны указанным в нижеприведенной таблице значениям:

Процент удерживания воздушных судов для RNP 5

	95	96	97	98	99	99,5
км	9,3	10,2	10,2	11,1	12,0	13,9
м. мили	5,0	5,5	5,5	6,0	6,5	7,5

4.1.1.5.1.7 Правильность работы системы RNAV воздушного судна устанавливается до выхода на маршрут RNP 5 и вовремя полета по нему. Эта процедура включает подтверждение того, что:

- а) маршрут соответствует полученному диспетчерскому разрешению;
- б) точность навигационных характеристик воздушного судна и соответствует RNP 5.

*4.1.1.5.2 Точная RNAV (P-RNAV) и базовая RNAV (B-RNAV)*

4.1.1.5.2.1 Положения, касающиеся полетов по маршруту, как указано в пп. 4.1.1.5.2.6 и 4.1.1.5.2.7, применяются ко всем таким полетам, выполняемым по ППП по всей сети маршрутов ОВД, обозначенных соответствующими полномочными органами, в следующих районах полетной информации (РПИ)/верхних районах полетной информации (ВРПИ):

Амстердам, Анкара, Афины, Барселона, Берлин, Бордо, Братислава, Бремен, Брест, Бриндизи, Брюссель, Будапешт, Будё, Бухарест, Варна, Варшава, Вена, Вильнюс, Ганновер, Дюссельдорф, Ереван, Загреб, Канарские острова (район применения AFI), Касабланка, Киев, Кишинев, Копенгаген, Лиссабон, Лондон, Львов, Любляна, Мадрид, Мальта, Марсель, Милан, Мюнхен, Никосия, Одесса, Осло, Париж, Прага, Реймс, Рейн, Рига, Рим, Рованиemi, Симферополь, Скопье, Скоттиш, София, Ставангер, Стамбул, Таллинн, Тампере, Тбилиси, Тирана, Трондхейм, Тунис (FL 245 и выше), Франкфурт, Франция, Харьков, Шаннон, Швейцария, Швеция.

4.1.1.5.2.2 Положения, касающиеся точной зональной навигации (P-RNAV), применяются всегда, когда используются схемы полета на основе RNAV в узловом диспетчерском районе (ТМА), за исключением конечного участка захода на посадку и участка ухода на второй круг.

*Примечание. Оснащение воздушных судов оборудованием P-RNAV в Европейском регионе пока не является обязательным.*

**Средства обеспечения соответствия. Общие положения**

4.1.1.5.2.3 Соответствие навигационным требованиям проверяется государством регистрации или государством эксплуатанта.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся навигационных требований, связанных с полетами с использованием базовой зональной навигации (B-RNAV) содержится в консультативном циркуляре Объединенных авиационных администраций (ОАА) - (AC)J 20X4 (ранее изданном под названием TGL No.2, Rev. 1), а в отношении P-RNAV- во Временном инструктивном бюллетене (TGL) No. 10 ОАА.*

**Средства обеспечения соответствия. Район аэродрома**

4.1.1.5.2.4 За исключением случаев, изложенных в пп. 6.6.3.2 и 4.1.1.5.2.5, только воздушные суда, оснащенные оборудованием RNAV, обладающие точностью выдерживания линии пути в боковом направлении, равной  $\pm 1$  м. миль (2 SD) и способные определять горизонтальное местоположение с точностью, достаточной для удовлетворения требования в отношении выдерживания линии пути и имеющие соответствующее функциональное и эксплуатационное утверждение, могут выполнять полеты по ППП по схемам полетов в районе аэродрома с использованием RNAV. Такое оборудование RNAV далее обозначается P-RNAV.

*Примечание. Связанные с P-RNAV требования о функциональном и эксплуатационном утверждении изложены в документе TGL № 10 OAA.*

4.1.1.5.2.5 Воздушные суда, оснащенные оборудованием RNAV, работающим на основе GNSS, могут выполнять полеты исключительно по схемам RNAV, предназначенным для полетов с использованием GNSS, и только тогда, когда указано, что для выполнения полета по данной схеме не требуется утверждение к полетам с использованием P-RNAV.

*Примечание. Для удовлетворения требования, предъявляемого к RNAV на основе GNSS, воздушные суда должны быть утверждены к полетам в соответствии с документом OAA AC J 20X5 (ранее известным под названием TGL № 3, Rev. № 1) или эквивалентным документом.*

#### **Средства обеспечения соответствия. На маршруте**

4.1.1.5.2.6 В перечисленных в п. 4.1.1.5.2.1 РПИ/ВРПИ по маршрутам ОВД можно планировать полеты по ППП только для воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием B-RNAV. Полеты воздушных судов, не оснащенных оборудованием RNAV, но обладающих навигационной точностью, отвечающей RNP 5, будут ограничены маршрутами ОВД, которые государства могут назначить в пределах своего нижнего воздушного пространства в соответствии с п. 4.1.1.5.2.7.

*Примечание. Для удовлетворения требований, предъявляемых к B-RNAV, воздушное судно должно быть утверждено к полетам в соответствии с документом OAA (AC)J 20X4 (ранее известным под названием TGL № 2, Rev. № 1) или эквивалентным документом.*

4.1.1.5.2.7 До тех пор, пока не будет прекращена эксплуатация средств VOR, воздушное судно, оснащенное одной системой RNAV, не отвечающей требованию к средней непрерывности работы, соответствующей 99,99% летного времени, может быть утверждено к полетам с использованием B-RNAV, если данное воздушное судно также оснащено бортовым оборудованием VOR и дальномерным оборудованием (DME).

*Примечание. Государства могут назначить в пределах своего нижнего воздушного пространства внутренние маршруты для полетов воздушных судов, не оснащенных оборудованием RNAV, но обладающих навигационной точностью, соответствующей RNP 5.*

## **6.6 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RNAV**

### **6.6.1 Общие положения**

#### **6.6.1.1 Работа системы RNAV**

6.6.1.1.1 Правильность работы системы RNAV воздушного судна устанавливается до выхода на маршрут RNAV и во время полета по нему. Эта процедура включает в себя подтверждение того, что:

- а) маршрут соответствует полученному диспетчерскому разрешению;
- б) точность выдерживания навигационных характеристик RNAV воздушным судном соответствует требованиям, предъявляемым к навигационной точности при полете соответственно по маршруту RNAV и схемам прибытия или вылета.

#### **Ссылки (е):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 7. Бортовое связное и навигационное оборудование**

#### **7.2 Навигационное оборудование**

7.2.4 Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между эшелонами полета 290 и 410

включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 м (1000 фут) самолет:

а) оснащается оборудованием, которое может обеспечить:

- 1) индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором выполняется полет;
- 2) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;
- 3) предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета.

Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает  $\pm 90$  м (300 фут); и

4) автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;

б) получает разрешение государства эксплуатанта выполнять полеты в соответствующем воздушном пространстве.

7.2.5 До выдачи утверждения RVSM, требуемого в соответствии с п. 7.2.4 б), государство убеждается в том, что:

а) возможности самолета осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в добавлении 4;

б) эксплуатант ввел соответствующие процедуры, связанные с практикой и программами сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт); и

с) эксплуатант ввел для летных экипажей соответствующие процедуры выполнения полетов в воздушном пространстве RVSM.

*Примечание. Утверждение RVSM действует в глобальном масштабе при условии, что любые специфические для данного региона эксплуатационные процедуры отражены в руководстве по производству полетов или соответствующем инструктивном материале для экипажей.*

7.2.7 Все государства, ответственные за воздушное пространство, в котором применяется RVSM, или выдавшие утверждение RVSM эксплуатантам своего государства, устанавливают положения и процедуры, обеспечивающие предпринятое соответствующих действий в отношении воздушных судов и эксплуатантов, выполняющих полеты в воздушном пространстве RVSM без действующего утверждения RVSM.

*Примечание. Эти положения и процедуры должны учитывать ситуацию, когда рассматриваемое воздушное судно выполняет полеты без утверждения в воздушном пространстве данного государства, и ситуацию, когда эксплуатант, в отношении которого данное государство несет ответственность за надзор за соблюдением установленных правил, выполняет полеты без требуемого утверждения в воздушном пространстве другого государства.*

## **ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

### **4.2 СОКРАЩЕННЫЙ МИНИМУМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)**

#### **Район применения**

4.2.1 RVSM применяется в воздушном пространстве, занимающем объем между эшелонами полета (далее – FL) 290 и FL410 включительно в следующих РПИ/ВРПИ:

Амстердам, Анкара, Баку, Барселона, Белград, Берлин, Братислава, Бриндизи, Брюссель, Будапешт, Будё, Бухарест, Варна, Варшава, Вена, Вильнюс, Ганновер, Ереван, Загреб, Калининград, Касабланка, Киев, Кишинев, Копенгаген, Лиссабон, Лондон, Любляна, Львов, Мадрид, Мальта, Милан, Минск, Никосия, Одесса, Осло, Прага, Рейн, Рига, Рим, Рованиemi, Ростов, Сараяво, Симферополь, Скопье, Скоттиш, София, Ставангер, Стамбул, Таллинн, Тампере, Тбилиси, Тирана, Трондхейм, Тунис, Франция, Харьков, Швейцария, Шаннон, Швеция, Эллас.

*Примечание. В РПИ Ростов RVSM будет внедрен только над открытым морем.*

4.2.2 RVSM применяется в части воздушного пространства, занимающего объем между FL 290 и FL410 включительно, в ВРПИ Канарские острова (регион Африки и Индийского океана (AFI)).

*Примечание. Указанный в пп. 4.2.1 и 4.2.2 объем воздушного пространства далее называется "воздушное пространство EUR RVSM".*

### **Средства обеспечения соответствия**

(Приложение 2, глава 5; Приложение 6, часть I, главы 4, 7 и добавление 4; Приложение 6, часть II, глава 7 и добавление 2)

4.2.3 Эксплуатанты воздушных судов, за исключением государственных воздушных судов, планирующие выполнять полеты в воздушном пространстве, указанном в пп. 4.2.1 и 4.2.2, в котором применяется RVSM, запрашивают разрешение на полеты с RVSM или у государства, в котором эксплуатант пребывает постоянно, или у государства, в котором зарегистрировано воздушное судно. Для получения такого разрешения на полеты с RVSM эксплуатанты представляют вышеупомянутому государству доказательства того, что:

а) воздушные суда, для которых запрашивается разрешение на полеты с RVSM, имеют навигационные характеристики в вертикальной плоскости, требуемые для полетов с RVSM, и соответствуют критериям технических требований к минимальным характеристикам бортовых систем (MASPS);

б) они ввели правила, касающиеся практики и программ сохранения летной годности (техническое обслуживание и ремонт);

с) они ввели для летных экипажей правила полетов в воздушном пространстве EUR RVSM, указанном в пп. 4.2.1 и 4.2.2.

*Примечание 1. Разрешение на полеты с RVSM не ограничивается каким-либо конкретным регионом.*

*Оно действует во всем мире при условии, что любые эксплуатационные правила, характерные для данного региона, в данном случае Европейского, будут изложены в руководстве по эксплуатации или соответствующем руководстве для экипажа воздушного судна.*

*Примечание 2. Воздушные суда, получившие разрешение государства на полеты с RVSM, далее в тексте называются "воздушные суда, утвержденные к полетам с RVSM".*

*Примечание 3. Воздушные суда, не получившие разрешения государства на полеты с RVSM, далее называются "воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM".*

*Примечание 4. Подробный технический инструктивный материал по вопросам летной годности, ее сохранения, а также практики и правил выполнения полетов в воздушном пространстве EUR RVSM содержится в разделе 1 (Общие положения, часть 3: Временный инструктивный бюллетень № 6) Административного и инструктивного материала Объединенных авиационных администраций. Содержание этих документов будет дополняться и обновляться по мере необходимости и появления новых материалов.*

### **2.1.5 Воздушные суда, утвержденные к полетам с использованием сокращенного минимума вертикального эшелонирования полетов (RVSM)**

2.1.5.1 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, обозначают наличие статуса утверждения путем внесения буквы W в п. 10 плана полета, независимо от запрашиваемого эшелона полета.

2.1.5.2 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, также вносят букву W в пункт Q повторяющегося плана полета, независимо от запрашиваемого эшелона полета. В случае, если замена воздушного судна, выполняющего полет в соответствии с RPL, приводит к изменению заявленного в пункте Q статуса утверждения воздушного судна к полетам с RVSM, эксплуатант направляет сообщение об изменении (CHG).

2.1.5.4 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, и государственных воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полеты из воздушного пространства, в котором RVSM не применяется, в соседнее воздушное пространство RVSM, вносят в п. 15 плана полета пункт входа на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета для участка маршрута, начинающейся в пункте входа.

*Примечание. См. п. 6.10.2.2 в отношении соответствующих требований органов управления воздушным движением (ОВД).*

2.1.5.5 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, и государственных воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полеты из воздушного пространства RVSM в соседнее воздушное пространство, в котором RVSM не применяется, включают в пункт 15 плана полета пункт выхода на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета для участка маршрута, начинающегося в пункте выхода.

*Примечание.* См. п. 6.10.2.3 в отношении соответствующих требований в отношении ОВД.

## **2.1.6 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с использованием RVSM**

2.1.6.1 За исключением полетов в пределах воздушного пространства перехода RVSM, как указано в п. 6.10.2.1.1, и в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1, эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планируют выполнять полеты за пределами воздушного пространства RVSM.

*Примечание.* См. п. 6.10.1.1 в отношении получения диспетчерского разрешения на вход в воздушное пространство RVSM.

2.1.6.2 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет на крейсерском эшелоне FL 290 или выше из аэропорта вылета, расположенного за боковыми границами воздушного пространства RVSM, в аэропорт назначения, расположенный в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, вносят в п. 15 плана полета следующую информацию:

- а) пункт входа на боковой границе воздушного пространства RVSM;
- б) запрашиваемый эшелон полета ниже FL 290, для участка маршрута, начинающегося в пункте входа.

*Примечание.* См. п. 6.10.2.4.1 в отношении соответствующих требований ОВД.

2.1.6.3 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет из аэродрома вылета в аэродром назначения, оба из которых расположены в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, включают в п. 15 плана полета запрашиваемый крейсерский эшелон ниже FL 290.

*Примечание.* См. п. 6.10.2.4.2 в отношении соответствующих требований ОВД.

2.1.6.4 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет из аэродрома вылета, расположенного в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, в аэропорт назначения, расположенный за пределами боковых границ воздушного пространства RVSM на крейсерском эшелоне FL 290 или выше, включают в п. 15 плана полета следующую информацию:

- а) запрашиваемый эшелон полета ниже FL 290 для участка маршрута, который проходит в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM;
- б) пункт выхода на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета Для участка маршрута, начинающегося в пункте выхода.

*Примечание.* См. п. 6.10.2.4.3 в отношении соответствующих требований ОВД.

2.1.6.5 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет на крейсерском эшелоне между FL 290 и FL 410 включительно, часть маршрута которого проходит в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, из аэродрома вылета в аэропорт назначения, оба из которых расположены за пределами боковых границ воздушного пространства RVSM, включают в п. 15 плана полета следующую информацию:

- а) пункт входа на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета ниже FL 290 или выше FL 410 для участка маршрута, начинающегося в пункте входа;
- б) пункт выхода на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета для участка маршрута, начинающегося в пункте выхода.

*Примечание.* См. п. 6.10.2.4.4 в отношении соответствующих требований ОВД.

## **6.2 ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ**

### **6.2.4 Вертикальное**

(PANS-ATM, глава 5)

6.2.4.1 В воздушном пространстве EUR RVSM, указанном в пп. 4.2.1 и 4.2.2, между FL 290 и FL410 включительно применяются следующие минимумы вертикального эшелонирования:

а) 300 м (1000 фут) между воздушными судами, утвержденными к полетам с RVSM;

б) 600 м (2000 фут) между:

1) государственными воздушными судами, не утвержденными к полетам с RVSM, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве EUR RVSM;

2) всеми государственными воздушными судами, выполняющими групповой полет, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве EUR RVSM;

3) воздушными судами, не утвержденными к полетам с RVSM, и любыми другими воздушными судами, выполняющими полеты в пределах зоны перехода воздушного пространства EUR RVSM, указанного в п. 6.10.2.1, и в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1.

## **6.10 ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ RVSM**

### **6.10.1 Общие положения**

6.10.1.1 За исключением полетов, выполняемых в воздушном пространстве зоны перехода воздушного пространства EUR RVSM, как указано в п. 6.10.2.1, а также в воздушном пространстве, установленном в соответствии с п. 9.7.1.1, разрешение ОВД на вход в воздушное пространство EUR RVSM выдается исключительно воздушным судам, утвержденным к полетам с RVSM, и государственным воздушным судам, не утвержденным к полетам с RVSM.

6.10.1.2 Разрешение ОВД на вход в воздушное пространство EUR RVSM групповым полетам воздушных судов не выдается.

### **6.10.2 Переход в воздушное пространство/из воздушного пространства RVSM**

**6.10.2.2 Воздушные суда, утвержденные к полетам с RVSM, и государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, входящие в воздушное пространство EUR RVSM из воздушного пространства, в котором RVSM не применяется**

6.10.2.2.1 Воздушные суда, утвержденные к полетам с RVSM, и государственные воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, входящие в воздушное пространство EUR RVSM из воздушного пространства, в котором RVSM не применяется, эшелон полета присваивается в соответствии с:

а) таблицей крейсерских эшелонов, опубликованной в п. а) добавления 3 Приложения 2; и (или)

б) схемой распределения эшелонов полета (FLAS), если она применима; и (или)

с) с соглашением, заключенным между районными диспетчерскими центрами (РДЦ).

6.10.2.2.2 Любые переходы от эшелонов полета без RVSM к эшелонам полета с RVSM выполняются по инициативе первого РДЦ/верхнего районного диспетчерского центра (ВРДЦ), обеспечивающего ОВД для этого воздушного судна в воздушном пространстве EUR RVSM, и завершаются до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ за исключением случаев, особо оговоренных в соглашении, заключенном между РДЦ.

**6.10.2.3 Воздушные суда, входящие в воздушное пространство, в котором RVSM не применяется, из воздушного пространства EUR RVSM**

6.10.2.3.1 Воздушным судам, входящим в воздушное пространство, в котором RVSM не применяется, из воздушного пространства EUR RVSM, устанавливается применимый минимум вертикального эшелонирования.

6.10.2.3.2 Применимый минимум вертикального эшелонирования устанавливается последним РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающим ОВД этому воздушному судну в воздушном пространстве EUR RVSM, до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ.

6.10.2.3.3 Таким воздушным судам эшелон полета присваивается в соответствии с:

а) таблицей крейсерских эшелонов, опубликованной в п. б) добавления 3 Приложения 2; и(или)

б) системой распределения эшелонов полета, если она применима; и(или)

с) соглашением, заключенным между РДЦ.

#### **6.10.2.4 Полеты гражданских воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM**

6.10.2.4.1 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, вылетающие из аэродрома вылета, расположенного за пределами боковых границ воздушного пространства EUR RVSM, в аэродром назначения, расположенный в пределах боковых границ воздушного пространства EUR RVSM, получают разрешение на полет по эшелону ниже FL 290. Такие изменения эшелона полета выполняются по инициативе первого РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающего ОВД этому воздушному судну в воздушном пространстве EUR RVSM, и завершаются до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ.

*Примечание. Требования, предъявляемые к соответствующему планированию полетов, см. в п. 2.1.6.2.*

6.10.2.4.2 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, выполняющие полет из аэродрома вылета в аэродром назначения, оба из которых расположены в пределах боковых границ воздушного пространства EUR RVSM, получают разрешение на полет по эшелону ниже FL 290.

*Примечание. Требования, предъявляемые к соответствующему планированию полетов, см. в п. 2.1.6.3.*

6.10.2.4.3 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, вылетающие из аэродрома вылета, расположенного в пределах боковых границ воздушного пространства EUR RVSM, в аэродром назначения, расположенный за пределами боковых границ воздушного пространства EUR RVSM:

а) получают разрешение на полет по эшелону ниже FL 290;

б) могут получить разрешение на полет по FL 290 или выше от последнего РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающего ОВД этому воздушному судну в воздушном пространстве EUR RVSM. Такие изменения эшелона полета завершаются до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ.

*Примечание. Требования, предъявляемые к соответствующему планированию полетов, см. в п. 2.1.6.4.*

6.10.2.4.4 Воздушные суда, не утвержденные к полетам с RVSM, выполняющие полет из аэродрома вылета в аэродром назначения, оба из которых находятся за пределами боковых границ воздушного пространства EUR RVSM, если часть маршрута проходит в пределах боковых границ воздушного пространства EUR RVSM:

а) получают разрешение на полет по эшелону ниже FL 290 или выше FL 410 от первого РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающего ОВД этому воздушному судну в воздушном пространстве EUR RVSM. Такие изменения эшелона полета завершаются до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ, в соответствии с FLAS, если таковая применима, и/или в соответствии с соглашением, заключенным между РДЦ;

б) могут затем получить разрешение на полет по запрошенному эшелону в воздушном пространстве EUR RVSM или через него от последнего РДЦ/ВРДЦ, обеспечивающего ОВД этому воздушному судну в воздушном пространстве EUR RVSM. Такие изменения эшелона полета завершаются до пролета этим воздушным судном точки передачи управления соседнему РДЦ/ВРДЦ.

*Примечание. Требования, предъявляемые к соответствующему планированию полетов, см. в п. 2.1.6.5.*

**Ссылки (f):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 7 Бортовое связное и навигационное оборудование**

7.2.3 При полетах в определенных участках воздушного пространства, в котором в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS), на борту воздушного судна устанавливается навигационное оборудование, которое:

- а) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути и
- б) разрешается государством эксплуатанта для применения в полетах с соответствующими MNPS.

*Примечание. Предписанные технические требования к минимальным навигационным характеристикам и правила их применения опубликованы в Дополнительных региональных правилах (Doc 7030).*

**Ссылки (g):**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6**

**6.3.3 Самописцы полетных данных: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты**

6.3.3.1 Все самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 27 000 кг оснащаются FDR типа I.

6.3.3.2 Все самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно оснащаются FDR типа II.

6.3.3.3 **Рекомендация.** *Все многодвигательные газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой 5700 кг или менее, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, должны быть оснащены FDR типа IIА.*

**6.3.4 Самописцы полетных данных: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года**

6.3.4.1 Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 6.3.4.3, оснащаются FDR, который регистрирует время, абсолютную высоту, воздушную скорость, нормальное ускорение и курс.

6.3.4.2 **Рекомендация.** *Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в п. 6.3.4.3, должны быть оснащены FDR, регистрирующим время, абсолютную высоту, воздушную скорость, нормальное ускорение, курс и другие дополнительные параметры, необходимые для определения положения по тангажу, положения по крену, манипуляции при радиопередаче и тяги каждого двигателя.*

6.3.4.3 Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются FDR типа II.

**6.3.5 Самописцы полетных данных: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1987 года**

6.3.5.1 Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг оснащаются FDR, которые регистрируют время, абсолютную высоту, воздушную скорость, нормальное ускорение и курс.

**6.3.6 Самописцы полетных данных: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы после 1 января 2005 года**

6.3.6.1 Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг оборудуются FDR типа IA.

**6.3.7 Бортовые речевые самописцы: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 1987 года или после этой даты**

6.3.7.1 Все самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 5700 кг оснащаются CVR с целью регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа в течение полетного времени.

**6.3.8 Бортовые речевые самописцы: самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1987 года**

*Примечание. Требования к характеристикам CVR приведены в документе "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS) систем бортовых самописцев", изданном Европейской организацией по оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE), или в других аналогичных документах.*

6.3.8.1 Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, оснащаются CVR с целью регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа в течение полетного времени.

**6.3.8.2 Рекомендация.** *Все газотурбинные самолеты с сертифицированной максимальной взлетной массой свыше 5700 кг и до 27 000 кг включительно, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, должны быть оснащены CVR с целью регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа в течение полетного времени.*

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

б) приборы и оборудование, предусмотренные в главе 6 для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 7**

7.2.1 Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

а) в соответствии с рабочим планом полета и

б) в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения, за исключением тех случаев, когда (если это не запрещается соответствующим полномочным органом) навигация в ходе полета по правилам визуальных полетов осуществляется с помощью установления визуального контакта с наземными ориентирами.

### ***Документация/Documentation***

#### ***A4. Руководства/Manuals***

##### ***Проверяется:***

- Наличие «Руководства по производству полетов», его утверждение и действительность.
- Наличие «Руководства по летной эксплуатации», его утверждение и действительность.
- Понимает ли экипаж ВС язык, на котором РПП и РЛЭ написаны.
- Соответствие Руководства установленным требованиям и их одобрение АГАТ.

*Примечания:*

1. Не все части РПП могут быть на борту ВС. Как минимум на борту ВС должны быть те части РПП, которые необходимы для выполнения полета.

2. Примечание: В РПП должны быть, как минимум, включены:

- инструкций и данные для контроля массы и центровки ВС.
- применение навигационного оборудования, которое имеется, в том числе любые требования, имеющие отношение к RNAV, если применимо.
- данные и методики для планирования полета.
- данные для планирования топлива.
- установление правил нормирования полетного времени и служебного полетного времени. Соответствие эти норм правилам, установленным государством эксплуатанта и утвержденным этим государством, и их включение в руководство по производству полетов.
- процедуры дозаправки ВС топливом с пассажирами на борту ВС.
- инструкции по безопасной перевозке опасных грузов.

3. Стандарты ИКАО не требуют, чтобы руководства были написаны на английском языке.

4. Приложение 6 требует, чтобы отдельные части РПП были утверждены государством оператора. Однако Приложение 6 не требует, чтобы доказательство такого одобрения содержалось непосредственно в РПП.

#### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

#### **6.2.3 Самолет имеет на борту:**

- а) руководство по производству полетов, предписываемое в п. 4.2.3, или его части, которые относятся к производству полетов;
- б) руководство по летной эксплуатации или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений главы 5, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации самолета в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов;

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

#### **4.2.3 Руководство по производству полетов**

4.2.3.1 В соответствии с добавлением 2 эксплуатант обеспечивает наличие руководства по производству полетов для использования соответствующим персоналом, занимающимся вопросами производства полетов, и для ориентирования его в этих вопросах. Руководство по производству полетов по мере необходимости изменяется или пересматривается с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или, производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.

4.2.3.2 Государство эксплуатанта устанавливает требование о том, что эксплуатант обязан предоставлять экземпляр руководства по производству полетов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на рассмотрение и одобрение и, там, где необходимо, на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов такой обязательный материал, какой может потребоваться государству эксплуатанта.

*Примечание 1. Требования к структуре и содержанию руководства по производству полетов содержатся в добавлении 2.*

*Примечание 2. Конкретные положения руководства по производству полетов утверждаются государством эксплуатанта в соответствии с положениями стандартов 4.2.8, 6.1.3, 9.3.1, 12.4 и 13.4.1.*

---

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание Руководства по производству полетов**

**1. Структура**

1.2 С 1 января 2006 года руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно п. 4.2.3.1 главы 4, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующую структуру:

- a) общие положения;
- b) информация по эксплуатации воздушного судна;
- c) районы, маршруты и аэродромы;
- d) подготовка.

**2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

**2.1 Общие положения**

2.1.1 Инструкции с изложением в общих чертах обязанностей персонала, имеющего отношение к производству полетов.

2.1.2. Системы нормативов полетного и служебного времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажей в соответствии с п. 4.2.11.2 главы 4.

2.1.3 Перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

2.1.4 Для соответствующих полетов – подлежащие использованию правила дальней навигации, связанная с отказом двигателя процедура выполнения ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов.

2.1.5 Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.

2.1.6 Метод определения минимальных абсолютных высот полета.

2.1.7 Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов.

2.1.8 Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

2.1.9 Организация и процедуры наземного обслуживания.

2.1.10 Предписанный в Приложении 12 порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.

2.1.11 Состав летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.

2.1.12 Точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей.

2.1.13 Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с п. 4.2.8.2 главы 4.

2.1.14 Указания в отношении контроля за массой и центровкой.

2.1.15 Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.

2.1.16 Технические требования к рабочему плану полета.

2.1.17 Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.

2.1.18 Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.

2.1.19 Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.

2.1.20 Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа.

2.1.21 Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в ПМУ.

*Примечание. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги совместно с положениями пп. 2.1.26 и 2.1.30 являются важным элементом предотвращения*

*авиационных происшествий при выполнении заходов на посадку и посадок и столкновений исправных воздушных судов с землей.*

2.1.22 Указания в отношении уточнения и принятия разрешений ОВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.

2.1.23 Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.

2.1.24 Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.

2.1.25 Процедура стабилизированного захода на посадку.

2.1.26 Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.

2.1.27 Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.

2.1.28 Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.

2.1.29 Распределение обязанностей среди членов летного экипажа и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и ПМУ.

2.1.30 Инструкции и требования к обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли (GPWS).

2.1.31 Принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования бортовой системы предупреждения столкновений (БСПС).

*Примечание. Правила эксплуатации БСПС изложены в томе I PANS-OPS (Doc 8168) и в главах 12 и 15 PANS-ATM (Doc 4444).*

2.1.32 Информация и инструкции, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, в том числе:

а) предписанный в Приложении 2 порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов; и

б) визуальные сигналы из Приложения 2 для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

2.1.33 Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15 000 м (49 000 фут):

а) информация, которая позволит пилоту определить оптимальный ход действий в случае воздействия солнечной космической радиации; и

б) порядок действий в случае принятия решения о снижении, предусматривающий:

1) необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение; и

2) действия, которые следует предпринять, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда эта связь прервана.

*Примечание. Инструктивный материал в отношении предоставляемой информации содержится в циркуляре 126 "Инструктивный материал по полетам сверхзвуковых транспортных самолетов".*

2.1.34 Подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с п. 3.3.3 главы 3.

2.1.35 Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

*Примечание. Инструктивный материал по разработке принципов и правил, касающихся инцидентов, связанных с опасными грузами на борту воздушного судна, содержится в документе "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах" (Doc 9481).*

2.1.36 Инструкции и указания по безопасности.

2.1.37 Контрольный перечень правил обыска самолета, обеспечиваемый в соответствии с п. 13.3 главы 13.

2.2 Информация по эксплуатации воздушного судна

2.2.1 Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

2.2.2 Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 6.1.4 главы 6.

2.2.3 Инструкции по эксплуатации и информацию о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями, если она представляется в соответствии с п. 4.2.4.3 главы 4.

2.2.4 Данные планирования полета для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги/мощности и скорости.

2.2.5 Максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемых самолетов и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов.

2.2.6 Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

2.2.7 Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.

2.2.8 Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в п. 6.1.4 главы 6.

2.2.9 Перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов самолетов и разрешенных специальных полетов, включая любые требования, касающиеся производства полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках.

2.2.10 Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.

2.2.11 Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по типам ситуаций, координацию действий экипажа, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа.

2.2.12 Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.

2.2.13 Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.

2.2.14 Код визуальных сигналов "земля - воздух" из Приложения 12 для использования оставшимися в живых.

2.3 Маршруты и аэродромы

2.3.1 Маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для правильного выполнения полетов.

2.3.2 Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.

2.3.3 Эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов.

2.3.4 Информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств.

2.3.5 Необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных правилами, включая, в числе прочего, определение:

а) требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

б) ограничений набора высоты при взлете;

с) ограничений набора высоты при полете по маршруту;

д) ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

- е) требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной и загрязненной поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию; и
- ф) дополнительной информации, например ограничений скорости пневматика.

#### 2.4 Подготовка

2.4.1 Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа согласно п. 9.3 главы 9.

2.4.2 Подробные сведения о программе подготовки бортпроводников к выполнению обязанностей согласно п. 12.4 главы 12.

2.4.3 Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно п. 4.2.1 главы 4.

*Примечание. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в п. 10.2 главы 10.*

### ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть 1. Дополнение F. Сертификация и проверка деятельности эксплуатанта

#### 3.3 Положения, требующие утверждения

Отдельные государства требуют или рекомендуют утверждать перечисленные ниже положения. Утверждение государства эксплуатанта требуется в отношении всех перечисленных ниже действий по сертификации, которым не предшествует одна или несколько звездочек. Действия по сертификации, перечисленные ниже, которым предшествует одна или несколько звездочек, должны утверждаться государством регистрации (одна звездочка или "\*\*") или государством разработчика (двойная звездочка или "\*\*"). Однако государство эксплуатанта должно предпринимать необходимые меры по обеспечению того, чтобы эксплуатанты, за которых оно несет ответственность, помимо собственных требований этого государства, соблюдали любые соответствующие утверждения, выданные государством регистрации и/или государством разработчика. К числу этих положений относятся:

- а) \*\*перечень отклонений от конфигурации (CDL) (Определения);
- б) \*\*основной перечень минимального оборудования (MMEL) (Определения);
- с) метод установления минимальных абсолютных высот полета (4.2.7.3);
- д) метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома (4.2.8.1);
- е) дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (4.9.1);
- ф) полетное время, служебное полетное время и время отдыха (4.2.11.2);
- г) особые полеты увеличенной дальности (4.7.1);
- h) дополнительные требования к производству полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (5.4.1);
- и) перечень минимального оборудования конкретных воздушных судов (MEL) (6.1.3);
- j) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (7.2.2 б);
- к) производство полетов в воздушном пространстве с MNPS (7.2.3 б);
- l) производство полетов в воздушном пространстве с RVSM (7.2.4 б);
- м) правила управления электронными навигационными данными (7.4.1);
- п) \*программы технического обслуживания конкретных воздушных судов (8.3.1);
- о) \*утвержденная организация по техническому обслуживанию (8.7.1.1);
- р) \*методика обеспечения качества при техническом обслуживании (8.7.4.1);
- q) программы подготовки членов летного экипажа (9.3.1);
- г) положения по обучению перевозке опасных грузов (9.3.1, примечание 5);
- с) дополнительный запас безопасности для аэродромов (9.4.2.3 а);
- т) квалификация командира воздушного судна в части, касающейся районов полетов, маршрутов и аэродромов (9.4.2.5);
- и) использование тренажерных устройств имитации условий полета (9.3.1, примечание 2, и 9.4.4, примечание и);

- v) метод контроля и надзора за производством полетов (4.2.1.3 и 10.1);
- w) \*\*обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность (11.3.2);
- x) программы подготовки членов обслуживающего экипажа (12.4).

#### **3.4 Положения, требующие проведения технической оценки**

Другие положения части I ГАП «Эксплуатация воздушных судов», требуют, чтобы государство провело техническую оценку. Эти положения содержат такие фразы, как "приемлемый для государства", "достаточный для государства", "определенный государством", "рассматриваемый государством в качестве приемлемого" и "предписанный государством".

Несмотря на то, что эти положения не обязательно требуется утверждать государством, эти Стандарты требуют, чтобы государство по крайней мере обеспечило принятие рассматриваемого материала после проведения конкретного анализа или оценки. К числу этих положений относятся:

- a) подробная информация о контрольных картах для конкретных воздушных судов (Определения; Руководство по эксплуатации воздушного судна и 6.1.4);
- b) подробная информация о системах конкретных воздушных судов (Определения; Руководство по эксплуатации воздушного судна и 6.1.4);
- c) обязательный материал для руководства по производству полетов (4,2.3.2/добавление 2);
- d) системы контроля состояния двигателя (5.4.2);
- e) оборудование для самолетов, эксплуатируемых одним пилотом по правилам полетов по приборам или ночью (6.22);
- f) требования к утверждению полетов в воздушном пространстве с RVSM (7.2.5);
- g) контроль характеристик выдерживания высоты самолетов, утвержденных для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM (7.2.6);
- h) процедуры рассылки электронных навигационных данных и их ввода в бортовое оборудование (7.4.2);
- i) Обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием конкретных воздушных судов (8.1.1);
- j) \*метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации (8.1.2);
- к) \*руководство по регулированию технического обслуживания (8.2.1);
- l) \*обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (8.2.4);
- m) \*представление информации об опыте технического обслуживания (8.5.1);
- п) \*принятие необходимых корректирующих действий, связанных с техническим обслуживанием (8.5.2);
- o) \*\*требования к проведению модификации и ремонтов (8.6);
- р) \*минимальный уровень квалификации персонала по техническому обслуживанию (8.7.6.3);
- q) требования в отношении штурманов (9.1.4);
- г) средства обучения (9.3.1);
- s) квалификация инструкторов (9.3.1);
- t) необходимость проведения повторной подготовки (9.3.1);
- u) использование заочных курсов и письменных экзаменов (9.3.1, примечание 4);
- v) использование тренажерных устройств имитации условий полета (9.3.2);
- w) учет уровня квалификации членов летного экипажа (9.4.2.4);
- x) назначенный представитель государства эксплуатанта (9.4.4);
- y) требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью (9.4.5.1 и 9.4.5.2);
- z) внесение изменений в руководство по летной эксплуатации (11.1);
- aa) минимальное число членов обслуживающего персонала для каждого типа воздушного судна (12.1);

bb) требования к характеристикам системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве с RVSM (добавление 4, пп. 1 и 2);

*Полеты с одним двигателем*

cc) надежность газотурбинного двигателя для утвержденных полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (добавление 3, 1.1);

dd) системы и оборудование (добавление 3, п. 2);

ee) минимальный перечень оборудования (добавление 3, п.3);

ff) информация руководств по летной эксплуатации (добавление 3, п. 4);

gg) сообщение о событии (добавление 3, п. 5);

hh) планирование эксплуатантом (добавление 3, п. 6);

ii) опыт, подготовка и проверка летного экипажа (добавление 3, п. 7);

jj) ограничения маршрутов над водным пространством (добавление 3, п. 8); и

kk) сертификация или утверждение эксплуатанта (добавление 3, п. 9).

### **5. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия**

В некоторых государствах предусматривается утверждение или принятие определенных критических документов, отчетов или процедур, указанных в части I, хотя соответствующими Стандартами Приложения 6 не требуется их утверждение или принятие государством эксплуатанта.

Ниже приводится ряд примеров:

a) программа по безопасности полетов (3.3.1);

b) программа анализа полетных данных (3.3.7);

c) метод получения аэронавигационной информации (4.1.1);

d) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (4.2.10);

e) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (4.2.11.3, 9.6, 12.5);

f) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна (4.2.1 a), b) и c));

g) приемлемость загрузочной ведомости (4.2.1 d), e) и f));

h) приемлемость рабочего плана полетов (4.2.1 g));

i) метод получения метеорологических данных (4.2.5.1 и 4.2.5.2);

j) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа (4.8);

k) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик самолета (5.2.4);

l) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (5.3);

m) приемлемость средств информирования пассажиров (6.2.2 d));

n) правила навигации при выполнении полетов большой протяженности (7.2.1 b));

o) содержание боржурнала (11.4.1);

p) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (13.4).

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

6.1.4 Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты. При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## ***A5. Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров/ Checklists and inspection lists***

### ***Проверяется:***

- Проверить наличие контрольного перечня проверок и его своевременное обновление.
- Проверить его соответствие операционным процедурам.
- Убедиться, что используется соответствующий перечень, а не перечень для летного тренажера или для других обучающих целей.

### ***Примечания:***

*Обычные, нештатные и аварийные контрольные перечни иногда объединяются в «Кратком справочнике» (QRH).*

### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

6.1.4 Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты.

При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов 4.2.6 Контрольные карты**

Контрольные карты, введенные согласно п. 6.1.4, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по эксплуатации воздушного судна и руководстве по летной эксплуатации или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам, а также в других частях руководства по производству полетов.

При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание Руководства по производству полетов**

### **2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

2.1.18 Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.

2.1.37 Контрольный перечень правил обыска самолета, обеспечиваемый в соответствии с п. 13.3 главы 13.

2.2.2 Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в п. 6.1.4 главы 6.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть 1, Глава 13. Безопасность 13.3 Контрольный перечень правил обыска самолета**

Эксплуатант обеспечивает наличие на борту самолета контрольного перечня правил, которыми следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке самолетов на предмет выявления скрытого оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется обоснованное подозрение относительно того, что самолет может подвергнуться акту незаконного вмешательства. Контрольный перечень дополняется инструктивным материалом в отношении действий, которые следует предпринимать в случае обнаружения взрывного устройства или подозрительного предмета, а также информацией о наименее опасном месте размещения бомбы на конкретном самолете.

#### ***А6. Радионавигационные карты/Radio Navigation Charts***

##### ***Проверить:***

- Маршрутные схемы и схемы захода на посадку по приборам были в наличии, легкодоступны и обновлены (включая запасные аэродромы).
- База данных полетного компьютера (FMS) была своевременно обновлена.

##### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

##### 6.2.3 Самолет имеет на борту:

- с) уточненные и удобные для пользования карты, которые должны включать маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от основного маршрута.

7.4.2 Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех воздушных судов, которым они требуются.

#### **ГАП «Службы аэронавигационной информации» Глава 6. Обновление аэронавигационной информации**

6.1.1 Аэронавигационные данные и аэронавигационная информация обновляются в соответствии с системой регулирования (AIRAC).

6.2.1 Информация, касающаяся перечисленных ниже обстоятельств, распространяется в соответствии с системой регулирования (AIRAC), по которой установление, упразднение или значительные изменения базируются на принципе единых дат вступления в силу с интервалами в 28 дней:

- а) границы (горизонтальные и вертикальные), предписания и правила, применимые к:
  - 1) районам полетной информации;
  - 2) диспетчерским районам;
  - 3) диспетчерским зонам;
  - 4) консультативным зонам;
  - 5) маршрутам ОВД;
  - 6) постоянным опасным, запретным зонам и зонам ограничения полетов (включая вид и периоды деятельности, когда это известно) и опознавательным зонам ПВО (ADIZ);
  - 7) постоянным зонам или маршрутам или их участкам, где существует возможность перехвата.
- б) Местоположение, частоты, позывные, идентификаторы, известные отклонения, периоды технического обслуживания радионавигационных средств, средств связи и наблюдения.
- с) Схемы полетов в зоне ожидания, захода на посадку, прибытия и вылета, снижения шума и другие соответствующие правила ОВД.

- d) Эшелоны перехода, абсолютные высоты перехода и абсолютные минимальные высоты в секторе.
- e) Метеорологические средства (включая радиовещательные передачи) и правила.
- f) ВПП и концевые полосы торможения.
- g) РД и перроны.
- h) Наземные эксплуатационные процедуры на аэродроме (включая процедуры на случай слабой видимости).
- i) Светосигнальное оборудование зоны приближения и ВПП.
- j) Эксплуатационные минимумы аэродрома, если они публикуются АГАТ.

#### ***A7. Перечень минимального оборудования / Minimum Equipment List (MEL)***

##### ***Проверяется:***

- MEL в наличии, утвержден Национальной авиационной администрацией и в него внесены изменения MMEL.
- Содержание MEL действительно отражает оборудование, установленное на самолете.
- Отсроченные недостатки (при наличии таковых) соответствуют инструкциям MEL.

##### ***Ссылки:***

##### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Определения**

***Перечень минимального оборудования (MEL).*** Перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.1 Общие положения**

6.1.3 Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. В том случае, когда государство эксплуатанта не является государством регистрации, государство эксплуатанта принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

*Примечание. В дополнении G содержится инструктивный материал в отношении перечня минимального оборудования.*

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Дополнение G. Перечень минимального оборудования (MEL)**

*Дополнительный материал к п. 6.1.2 главы 6*

1. В том случае, если отступления от сертификационных требований государств не допускаются, воздушное судно не может выполнять полет до тех пор, пока все системы и оборудование не будут функционировать нормально. Опыт показал, что в течение короткого периода времени может допускаться наличие некоторых неисправностей, если остальные нормально функционирующие системы и оборудование позволяют безопасно продолжать полеты.

2. Государство должно указывать посредством утверждения перечня минимального оборудования те системы и компоненты оборудования, которые могут не работать в определенных условиях полета, при этом имеется в виду, что полет не может выполняться при выходе из строя других систем и оборудования, кроме указанных в перечне.

3. Следовательно, для каждого воздушного судна необходимо иметь утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования, составленный на основе основного перечня минимального оборудования, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.

4. Государство эксплуатанта должно требовать от эксплуатанта составления перечня минимального оборудования, позволяющего эксплуатировать воздушное судно при выходе из строя некоторых систем или оборудования при условии сохранения приемлемого уровня безопасности.

5. Наличие перечня минимального оборудования не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием. Основное назначение перечня минимального оборудования заключается в том, чтобы разрешить безопасную эксплуатацию воздушного судна с неработающими системами или оборудованием в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования.

6. Эксплуатанты должны обеспечивать, чтобы ни один полет не начинался при выходе из строя многих указанных в перечне минимального оборудования компонентов оборудования до тех пор, пока не будет установлено, что какая-либо взаимосвязь между неработающими системами или компонентами не приведет к снижению уровня безопасности до недопустимого предела и/или чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

7. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности должна также учитываться вероятность дополнительных отказов при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием. При составлении перечня минимального оборудования нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе руководства по летной эксплуатации, касающемся ограничений, требований в отношении порядка действий в аварийной ситуации или других требований летной годности государства регистрации или государства эксплуатанта, если соответствующим полномочным органом по летной годности или руководством по летной эксплуатации не предусматривается иное.

8. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

9. Для конкретной системы или компонента оборудования, принимаемых в качестве неработающих, может потребоваться установить порядок технического обслуживания до начала полета с целью отключения или изолирования данной системы или компонента оборудования. Может также потребоваться разработать соответствующий порядок действий летного экипажа.

10. Обязанности командира воздушного судна при приеме самолета для производства полета с отклонениями, предусмотренными перечнем минимального оборудования, указаны в п. 4.2.1 главы 4.

### ***А8. Свидетельство о регистрации ВС/Certificate of registration***

#### ***Проверить:***

- Наличие и точность (могут использоваться заверенные полномочным органом государства регистрации копии оригиналов).
- Наличие перевода на английский язык.
- Соответствие его формата требованиям стандарта.
- Наличие Оповестительной таблички ВС (На ВС производства СССР не применялась).
- Соответствие данных Свидетельства и Оповестительной таблички ВС.

Информация Свидетельства о регистрации ВС должна включать:

- Национальные и/или регистрационные знаки;
- Сведения о изготовителе и обозначение воздушного судна изготовителем;
- Серийный номер ВС;
- Сведения о собственнике ВС;
- Адрес собственника ВС;
- Другие требования применимого регулирования.

#### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 29 – Документация, имеющаяся на воздушном судне.**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- а) свидетельство о его регистрации;

#### **Статья 18 - Двойная регистрация**

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

#### **Статья 19 - Национальное законодательство, регулирующее регистрацию**

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.

#### **Правила Государственной регистрации гражданских воздушных судов**

8.2. Национальный и регистрационный опознавательные знаки должны быть четкими и видны как на земле, так и в воздухе. Гражданское воздушное судно должно иметь опознавательную табличку. Табличка изготавливается из огнеупорного материала, содержит информацию о национальном и регистрационном знаках и крепится на приборной доске.

***A9. Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/Noise certificate (where applicable)***

***Проверяется:***

- Наличие сертификата, его действительность, наличие перевода на английский язык.

*Примечание: Сертификат по шуму не входит в предусмотренный статьей 29 Конвенции перечень обязательных документов, находящихся на борту ВС. Он может иметь форму отдельного Сертификата или быть включенным в другой документ, установленный полномочным органом в области гражданской авиации.*

**Ссылки:**

**Руководство по выдаче сертификатов лётной годности гражданских Воздушных судов Туркменистана**

11.4. Сертификате по шуму воздушного судна, содержится следующая информации (*приложение № 15*):

1) Название государства выдающего Сертификата по шуму. Информация в данном пункте должна совпадать с соответствующей информацией свидетельства о регистрации и сертификата лётной годности.

2) Название документа по шуму.

В зависимости от административной системы оформления сертификационной документации по шуму могут выдаваться документы различных типов. Например, «сертификат по шуму».

3) Номер документа.

Единственный в своём роде номер, присваиваемый АГАТ-ом регистрации, который определяет этот конкретный документ в рамках административной системы.

3) Национальный или общий знак и регистрационные знаки присваиваются АГАТ-ом в соответствии с положениями Приложения 7. Информация в данном пункте должна совпадать с соответствующей информацией свидетельства о регистрации и сертификата лётной годности.

4) Изготовитель и обозначение воздушного судна изготовителем. Тип и модель рассматриваемого воздушного судна. Информация в данном пункте должна совпадать с соответствующей информацией свидетельства о регистрации и сертификата лётной годности.

5) Серийный номер воздушного судна, присвоенный изготовителем ВС. Информация в данном пункте должна совпадать с соответствующей информацией свидетельства о регистрации и сертификата лётной годности.

6) Изготовитель, тип и модель двигателя. В данном пункте должна содержаться информация о типе и модели рассматриваемых двигателей. Обозначение должно соответствовать сертификату типа или дополнительному сертификату типа, рассматриваемых двигателей.

7) Тип и модель воздушного винта для винтовых самолётов. В данном пункте должна содержаться информация о типе и модели рассматриваемых воздушных винтов. Обозначение должно соответствовать сертификату типа или дополнительному сертификату типа, рассматриваемых воздушных винтов. Этот пункт включается только в сертификационную документацию по шуму винтовых самолётов.

8) Максимальная взлётная масса, соответствующая сертификационным уровням шума воздушного судна, в килограммах. Во избежание неправильного понимания следует чётко указывать единицу измерения (кг). Если основная единица измерения массы, используемая в государстве разработчика воздушного судна, отличается от килограммов, применяемый коэффициент пересчёта должен соответствовать предусмотренному Приложением 5.

9) Максимальная посадочная масса, соответствующая сертификационным уровням шума воздушного судна в килограммах. Во избежание неправильного понимания следует чётко указывать единицу измерения (кг). Если основная единица измерения массы, используемая в государстве разработчика ВС, отличается от килограммов, применяемый коэффициент пересчёта должен соответствовать предусмотренному Приложением 5.

10) Глава и раздел тома 1 Приложения 16, в соответствии с которыми сертифицировано воздушное судно. Глава, в соответствии с которой рассматриваемое воздушное судно сертифицировано по шуму.

11) Дополнительные модификации, введённые с целью приведения в соответствие с применимыми Стандартами сертификации по шуму.

В этом пункте должна, как минимум, содержаться информация о всех дополнительных модификациях базового воздушного судна, как определено в пунктах 5, 7 и 8, которые необходимы для выполнения требований главы тома I Приложения 16 ИКАО, на соответствие которым сертифицировано воздушное судно, как предусмотрено пунктом 11. По усмотрению АГАТ-а может также включаться информация о других модификациях, которые не являются обязательными для обеспечения соответствия требованиям заявленной главы, но которые необходимы для получения заданных сертифицированных уровней шума.

12) Уровень шума сбоку от ВПП на режиме полной мощности в соответствующей единице измерения для документов. Уровень шума сбоку от ВПП на режиме полной мощности, должна конкретно указываться единица измерения уровня шума (EPN дБ). Этот пункт включается только в сертификационную документацию по шуму для ВС, сертифицированных в соответствии с главами 2, 3, 4, 5, 12, 14 Приложении 16 ИКАО.

13) Уровень шума при заходе на посадку в соответствующей единице измерения для документов. Уровень шума при заходе на посадку, должна конкретно указываться единица измерения уровня шума (EPN дБ). Этот пункт включается только в документацию о сертификации по шуму для воздушных судов, сертифицированных в соответствии с главами 2, 3, 4, 5, 8, 12, 13, 14 Приложении 16 ИКАО.

14) Уровень пролётного шума в соответствующей единице измерения для документов. Уровень пролётного шума, должна конкретно указываться единица измерения уровня шума (EPN дБ). Этот пункт включается только в документацию о сертификации по шуму воздушных судов, сертифицированных в соответствии с главами 2, 3, 4, 5, 12, 14 Приложении 16 ИКАО.

15) Уровень пролётного шума в соответствующей единице измерения для документов, выдаваемых в соответствии с главами 6, 8, 11 и 13 Приложении

16) Уровень пролётного шума, определённый в соответствующей главе. Должна конкретно указываться единица измерения уровня шума (EPN дБ). Этот пункт включается только в документацию о сертификации по шуму ВС, сертифицированных в соответствии с главами 6, 8, 11 и 13.

17) Уровень шума при взлёте в соответствующей единице измерения для документов. Уровень шума при взлёте, должна конкретно указываться единица измерения уровня шума (EPN дБ или дБ(А)). Этот пункт включается только в документацию о сертификации по шуму для воздушных судов, сертифицированных в соответствии с главами 8, 10 Приложении 16.

18) Запись о том, что рассматриваемое воздушное судно отвечает соответствующим требованиям по шуму. Должна делаться ссылка на том I Приложения 16 ИКАО.

19) Дата выдачи сертификата по шуму.

20) Подпись сотрудника, выдавшего сертификат по шуму и место для печати или штампа.

11.5. Язык Государства, выдающие документы о сертификации по шуму не на английском языке, должны представлять перевод на английский язык.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

### **6.13.1 Все самолеты, соответствующие Стандартам сертификации по шуму.**

На борту самолета находится документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, о которой идет речь в другом документе, утвержденном государством регистрации, выпускаются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык.

*Примечание. Удостоверяющие данные могут содержаться в любом находящемся на борту документе, который утвержден государством регистрации.*

**A10. Сертификат эксплуатанта (или эквивалент), спецификации, страховые полисы/АОС (or equivalent), specifications, insurances**

**Проверяется:**

- Наличие на борту ВС Сертификата (разрешены официально заверенные копии) с эксплуатационными спецификациями или равноценного документа, выданного полномочным органом государства.

- Соответствие содержания требованиям стандарта, срок действия.

- Наличие перевода на английский язык.

- Наличие отметок в Эксплуатационных спецификациях (Сертификате) об ограничениях и специальных разрешениях: (В/Р) RNAV, RVSM, MNPS, ETOPS)

*Примечание: Некоторые НАА могут требовать наличия на борту дополнительных документов, таких как разрешение на въезд, страховой сертификат и т.д.*

*Для эксплуатантов:*

- Наличие и срок действия полиса (сертификата) страхования ответственности эксплуатанта перед третьими лицами, пассажирами и грузоотправителями, соответствие суммы страхования ответственности установленным требованиям.

- Наличие страховых полисов на членов экипажа.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2.1 Сертификат эксплуатанта**

4.2.1.1 Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок, если не имеет действительного сертификата эксплуатанта, выданного государством эксплуатанта.

4.2.1.2 Сертификат эксплуатанта дает право эксплуатанту выполнять коммерческие воздушные перевозки в соответствии с эксплуатационными спецификациями.

*Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, содержатся в пп. 4.2.1.5 и 4.2.1.6.*

4.2.1.5 Сертификат эксплуатанта содержит по крайней мере следующие сведения и с 1 января 2010 года соответствует формату, приведенному в п. 2 добавления 6:

а) государство эксплуатанта и выдающий полномочный орган;

б) номер сертификата эксплуатанта и дату истечения его срока действия;

с) название эксплуатанта, коммерческое название (если оно другое) и адрес основного места деятельности;

д) дату выдачи и фамилию, подпись и должность представителя полномочного органа;

е) местонахождение в находящемся на борту контролируемом документе контактной информации, касающейся оперативного руководства.

4.2.1.6 Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержат по крайней мере информацию, указанную в п. 3 добавления 6, и с 1 января 2010 года соответствуют формату, приведенному в п. 3 добавления 6.

*Примечание. Пункт 3.2.2 дополнения F содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.*

4.2.1.7 Сертификаты эксплуатанта и связанные с ними эксплуатационные спецификации, впервые выдаваемые с 20 ноября 2008 года, соответствуют форматам, приведенным в п.п. 2 и 3 Добавления 6.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.1 Общие положения**

6.1.2 На борту самолета находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта, упомянутого в п. 4.2.1, и экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к дан-

ному типу самолета и установленных в связи с таким сертификатом. В том случае, когда сертификат и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены государством эксплуатанта не на английском языке, включается английский перевод.

*Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, приведены в пп. 4.2.1.5 и 4.2.1.6.*

### **Воздушный кодекс Туркменистана**

#### **Статья 68. Признание бортовых документов воздушных судов иностранных государств на территории Туркменистана**

1. Бортовые документы, находящиеся на иностранном воздушном судне, признаются действительными на территории Туркменистана, если они соответствуют международным нормам гражданской авиации, признанным Туркменистаном.

#### **Статья 30. Признание сертификата лётной годности иностранного воздушного судна**

Сертификат лётной годности иностранного воздушного судна признаётся действительным в Туркменистане при условии, что требования, в соответствии с которыми такой сертификат выдан или в соответствии с которыми ему придана юридическая сила государством его регистрации, соответствуют установленным в Туркменистане требованиям или превышают их.

#### **Статья 110. Страхование воздушных судов и авиационного персонала в гражданской авиации**

1. Эксплуатанты воздушных судов обязаны страховать авиационный персонал, воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Туркменистана, свою ответственность по возмещению ущерба, причинённого пассажирам, багажу, почте и грузу, принятым к перевозке, и при выполнении авиационных работ, а также третьим лицам.

2. Пределы ответственности по возмещению ущерба на территории Туркменистана устанавливаются законодательством Туркменистана, а при выполнении международных перевозок определяются международными нормами.

#### ***A11. Разрешение на бортовые радиостанции/Radio licenses***

##### ***Проверяется:***

- Наличие (для иностранных воздушных судов допускается копия, заверенная полномочным органом государства регистрации), содержание, утверждение, срок действия если ВС оборудовано радиоаппаратурой.

- Точность записей, перевод на английский язык.

##### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 29 Документация, имеющаяся на воздушном судне.**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

е) если оно оборудовано радиоаппаратурой - разрешение на бортовую радиостанцию;

#### **Статья 30 Радиооборудование воздушных судов**

а) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппара-

туры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

б) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

### ***A12. Сертификат летной годности ВС/ Certificate of airworthiness***

#### ***Проверяется:***

- Наличие Сертификата (для иностранных воздушных судов допускается копия, заверенная полномочным органом государства регистрации), его содержание, утверждение и срок действия.

- Содержание и его перевод на английский язык.

#### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 29 Документация, имеющаяся на воздушном судне.**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

б) удостоверение о его годности к полетам;

#### **Статья 31 – Сертификат о годности к полетам**

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

#### **Статья 33 – Признание удостоверений и свидетельств**

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

### **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I. Процедуры сертификации и поддержания летной годности. Глава 3. Сертификат летной годности**

#### **3.2 Выдача и поддержание действительности сертификата летной годности**

3.2.4 Когда воздушное судно, имеющее действительный сертификат летной годности, выданный другим государством, вносится в реестр «Туркменховаёллары», то АГАТ, при выдаче своего сертификата летной годности может в целом или частично считать предыдущий сертификат летной годности достаточным доказательством соответствия воздушного судна применимым нормам настоящих Правил и соответствующим нормам летной годности.

3.2.4.1 В случае снятия воздушного судна с регистрации в АГАТ и внесения его в реестр другого государства, АГАТ по просьбе владельца или эксплуатанта воздушного судна, когда эксплуатант воздушного судна уполномочен на это владельцем воздушного судна, может выдать "экспортный сертификат летной годности". Такой сертификат является документом, подтверждающим, что воздушное судно прошло проверку, и на момент выдачи такого сертификата является пригодным к полетам в соответствии с нормами летной годности государства регистрации, но не обладает статусом сертификата летной годности, выдаваемым в соответствии со

статьей 33 Конвенции о международной гражданской авиации, и не является действительным для выполнения коммерческих или международных полетов. Формы экспортного сертификата летной годности и заявления на выдачу экспортного сертификата летной годности, указаны соответственно в Правилах Государственной регистрации гражданских воздушных судов Туркменистана.

3.2.5 В том случае, когда государство регистрации вместо выдачи своего собственного сертификата летной годности признает действительным сертификат летной годности, выданный другим государством, оно определяет сохранность летной годности воздушного судна в соответствии с п. 3.2.3, и удостоверяет это выдачей сертификата о признании или другого соответствующего документа, который хранится вместе с признаваемым сертификатом. Срок действия сертификата о признании (документа) не превышает срока действия сертификата летной годности, признаваемого действительным.

### 3.3 Стандартная форма сертификата летной годности

3.3.2 Если сертификаты летной годности выпускаются не на английском языке, они включают перевод на английский язык.

*Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации сертификат летной годности должен иметься на борту каждого воздушного судна, занятого в международной авиации.*

#### *Полетные данные/Flight data*

##### *A13. Предполетная подготовка/ Flight preparation*

###### **Проверяется:**

- Наличие и правильность проведения предполетной подготовки.
- Наличие и правильность заполнения рабочего плана полета, включая наличие подписи КВС и его соответствие установленному в РПП эксплуатанта.
- Исправность систем, требуемых для выполнения полета;
- Правильность расчета заправки топливом и его мониторинга (определение порядка мониторинга в РПП).
- Правильность выбора запасных аэродромов;
- При использовании процедуры ETOPS его разрешение государственным органом.
- Наличие и срок действия метеорологической информации (в том числе по запасным аэродромам).
- Получение действующих НОТАМов и предполетной информации.
- Выполнение противообледенительной обработки ВС.
- Наличие и правильность оформления Задания на полет (для экипажей), в т.ч. прохождения медицинского осмотра.
- Внесение сведений об оборудовании и разрешениях во флайт-план:

*Примечание. В зависимости от наличия оборудования и разрешений в 10 поле флайт-плана указываются следующие буквы:*

*“R” для полетов в B-RNAV*

*“P” для полетов в P-RNAV (в дополнении к “R”)*

*“Y” радиостанции с шагом 8.33 KHz.*

*“W” для полетов в RVSM*

*“S” при наличии на ВС ответчика в режиме S.*

Обозначение сведений об оборудовании ВОРЛ:

N - оборудование отсутствует.

A - приемоответчик - режим A (4 цифры – 4096 кодов).

C - приемоответчик - режим A (4 цифры – 4096 кодов) и режим C.

X - приемоответчик - режим S без передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте.

Р - приемответчик - режим S с передачей данных о барометрической высоте, но без передачи опознавательного индекса воздушного судна.

I - приемответчик - режим S с передачей опознавательного индекса воздушного судна, но без передачи данных о барометрической высоте.

S - приемответчик - режим S с передачей опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.1 Эксплуатационные средства**

4.1.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и/или водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации самолета и защиты пассажиров, соответствуют условиям эксплуатации, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели.

*Примечание. Используемое в настоящем Стандарте выражение "обоснованные данные" означает использование эксплуатантом сведений, либо предоставляемых в пункте вылета в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемой из других легкодоступных источников.*

**4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

г) соблюдены стандарты п. 4.2.3, касающиеся составления рабочего плана полета.

**4.2.3 Составление рабочего плана полета**

4.2.3.1 Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет. Рабочий план полета утверждается и подписывается командиром воздушного судна и там, где это целесообразно, сотрудником по обеспечению полетов/полетным диспетчером, и один экземпляр представляется эксплуатанту или назначенному представителю или, если это невозможно, сдается на хранение полномочному аэродромному органу или регистрируется в соответствующем месте в пункте вылета.

*Примечание. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера указаны в п. 4.6.*

4.2.3.2 В руководстве по производству полетов должно приводиться описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

**4.2.4 Запасные аэродромы**

**4.2.4.1 Запасной аэродром при взлете**

4.2.4.1.1 Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют установленным эксплуатационным минимумам аэродрома или ниже их или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

4.2.4.1.2 Запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

а) самолеты с двумя силовыми установками: не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним двигателем; и

б) самолеты с тремя или более силовыми установками:

не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем.

4.2.4.1.3 Имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что условия на нем будут к расчетному вре-

мени прилета отвечать соответствующим для производства этого полета эксплуатационным минимумам этого аэродрома или превышать их.

#### 4.2.4.2 *Запасные аэродромы на маршруте*

Запасные аэродромы на маршруте, требуемые в соответствии с п. 4.7 при производстве полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками, выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для обслуживания воздушного движения (ОВД).

#### 4.2.4.3 *Запасные аэродромы пункта назначения*

При полете, выполняемом по правилам полетов по приборам, выбирается и указывается в рабочем плане полета и в плане полета для ОВД по крайней мере один запасной аэродром пункта назначения, за исключением тех случаев, когда:

- а) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для достаточной уверенности в том, что к расчетному времени прилета самолета на аэродром намеченной посадки, а также в течение достаточного периода до и после такого времени заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях; или
- б) аэродром намеченной посадки находится в изолированном районе и отсутствует пригодный запасной аэродром пункта назначения.

### 4.2.5 Метеорологические условия

4.2.5.2 Полет, который должен выполняться по правилам полетов по приборам, не начинается до тех пор, пока не будет получена информация, которая указывает на то, что условия на аэродроме намечаемой посадки или, если требуется запасной аэродром пункта назначения, по крайней мере, на одном запасном аэродроме назначения будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или будут более благоприятными.

4.2.5.3 Полет, который должен выполняться в известных или ожидаемых условиях обледенения, начинается только в том случае, когда самолет сертифицирован и оборудован для полетов в таких условиях.

4.2.5.4 Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

*Примечание. Инструктивный материал по данному вопросу приводится в Руководстве по устранению/предотвращению обледенения воздушных судов на земле (Doc 9640).*

### 4.2.6 Запас топлива и масла

4.2.6.2 *Самолеты с поршневыми двигателями.* На борту самолетов с поршневыми двигателями в соответствии с п. 4.2.6.1 имеется топливо и масло в количестве, достаточном, по крайней мере, для того, чтобы самолет мог:

4.2.6.2.1 При наличии потребности в запасном аэродроме пункта назначения либо:

- а) выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и затем до наиболее критического (с точки зрения расхода топлива) запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета и плане полета для ОВД, после чего продолжать полет еще в течение 45 мин; либо
- б) выполнять полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный пункт и затем продолжать полет в течение 45 мин при условии, что на борту имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его:

- 1) в течение 45 мин плюс 15% полетного времени, запланированного на полет на крейсерском эшелоне (эшелонах), или
- 2) в течение двух часов, в зависимости от того, какой период короче.

4.2.6.2.2 При отсутствии потребности в запасном аэродроме пункта назначения:

а) как предусматривается в п. 4.2.4.3 а), выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и продолжать его еще в течение 45 мин; или

б) как предусматривается в п. 4.2.4.3 б), выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и продолжать его:

1) в течение 45 мин плюс 15% полетного времени, запланированного на полет на крейсерском эшелоне (эшелонах), или

2) в течение двух часов, в зависимости от того, какой период короче.

4.2.6.3 *Самолеты с газотурбинными двигателями.* На борту самолетов с газотурбинными двигателями в соответствии с п. 4.2.6.1 имеется топливо и масло в количестве, достаточном, по крайней мере, для того, чтобы самолет мог:

4.2.6.3.1 При наличии потребности в запасном аэродроме пункта назначения либо:

а) выполнять полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, а затем:

1) выполнять полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета и плане полета для ОВД; после чего

2) выполнять полет в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку; и

3) иметь дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, для полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом; или

б) выполнять полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный пункт, а затем продолжать его в течение 30 мин на высоте 450 м (1500 фут) над запасным аэродромом, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, для полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом; при условии, что на борту имеется не меньший запас топлива, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение двух часов при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме.

4.2.6.3.2 При отсутствии потребности в запасном аэродроме пункта назначения:

а) как предусматривается в п. 4.2.4.3 а), выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и затем:

1) выполнять полет в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом намеченной посадки при стандартных температурных условиях; и

2) иметь дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, для полета при повышенном расходе топлива в связи с возникновением любых возможных чрезвычайных обстоятельств, указанных эксплуатантом;

б) как предусматривается в п. 4.2.4.3 б), выполнять полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов при нормальном расходе топлива.

4.2.6.4 При расчете количества топлива и масла, требующегося в соответствии с п. 4.2.6.1, учитывается по крайней мере следующее:

а) прогнозируемые метеорологические условия;

б) предполагаемые отклонения от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержки, связанные с воздушным движением;

с) при выполнении полета по ППП один заход на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

д) предписанный в руководстве по производству полетов порядок действий при разгерметизации там, где это применимо, или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

е) любые другие условия, которые могут задержать посадку самолета или вызвать повышенный расход топлива и/или масла.

*Примечание. Ничто в п. 4.2.6 не препятствует изменению в полете плана полета в целях изменения маршрута и следования на другой аэродром при условии, что начиная с точки, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования, содержащиеся в п. 4.2.6.*

4.7 Дополнительные требования к производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS)

4.7.1 Самолет с двумя газотурбинными силовыми установками, за исключением случаев, предусмотренных в п. 4.7.4, эксплуатируется на маршруте, где время полета с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе до соответствующего запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов государством эксплуатанта, только в том случае, если данное государство выдало конкретное разрешение на производство таких полетов.

*Примечание 1. Инструктивный материал в отношении величины порогового времени содержится в дополнении Е.*

*Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся соответствующих и пригодных запасных аэродромов в контексте выдачи разрешения на производство полетов, в ходе которых может быть обеспечено выполнение требований п. 5.2.11, содержится в дополнении Е.*

4.7.3 Выполнение полета, который должен осуществляться в соответствии с положениями п. 4.7.1, начинается только в том случае, если в течение возможного периода прибытия требуемый(ые) запасной(ые) аэродром(ы) на маршруте будет(ут) открыт(ы) для посадки и имеющаяся информация указывает на то, что условия на этих аэродромах будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для таких полетов, или превышать их.

5.2.5 Полет начинается только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в руководстве по летной эксплуатации, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены Стандарты, содержащиеся в пп. 5.2.6-5.2.11.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание руководства по производству полетов**

### **2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

2.1.4 Для соответствующих полетов – подлежащие использованию правила дальней навигации, связанная с отказом двигателя процедура выполнения ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов.

2.1.16 Технические требования к рабочему плану полета.

### **Правила полетов**

#### **3.6. Предварительная и предполетная подготовка экипажей**

Командир воздушного судна в процессе предполетной подготовки обязан:

- сообщить диспетчеру АДП о готовности экипажа к прохождению предполетной подготовки и получить информацию о технической готовности воздушного судна, о предполагаемой коммерческой загрузке;

- изучить по листу предупреждения (NOTAM) об ограничениях на аэродроме вылета, назначения, запасных аэродромах и по трассам;

- изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту (району) полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах;

- проверить правильность штурманского расчета и других данных для выполнения полета и уточнить необходимую заправку топливом;

- определить конкретные действия экипажа в случае возникновения аварийной обстановки, в том числе при необходимости экстренной посадки после взлета, в зависимости от характера местности, наличия площадок, времени суток и метеоусловий;
- принять решение о возможности вылета;
- предъявить диспетчеру АДП задание на полет, штурманский расчет полета, метеорологическую документацию и получить диспетчерское разрешение на вылет;
- при продолжительности полета менее 1 часа провести предпосадочную подготовку;
- лично осмотреть воздушное судно перед вылетом;
- принять доклад от каждого члена экипажа о проведенном осмотре и готовности воздушного судна к вылету и выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;
- проверить по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, а также центровку и взлетную массу воздушного судна.

**Примечание.** В аэропортах, где осуществляется информационно - консультативное обслуживание по типу “брифинг”, экипажу предоставляется право самостоятельно осуществлять подготовку к вылету.

### **ИКАО. Дополнительные региональные правила Doc 7030/5 (EUR/RAC-5)**

2.1.2.1 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием базовой зональной навигации (B-RNAV) в соответствии с п. 4.1.1.5.2, вносят в пункт 10 плана полета обозначение R.

2.1.2.2 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с использованием точной зональной навигации (P-RNAV) в соответствии с п. 4.1.1.5.2, кроме обозначения R также вносят в пункт 10 плана полета обозначение P.

2.1.2.4 Если в результате обнаруженного перед вылетом отказа или ухудшения функциональности и точности P-RNAV воздушное судно утрачивает способность удовлетворять требованиям в п. 4.1.1.5.2.4, эксплуатант этого воздушного судна обозначение P в пункт 10 плана полета не вносит. Вследствие этого для полета, для которого план полета уже был представлен, представляется соответствующий новый план полета, а старый план полета отменяется.

Если такой полет выполняется на основе повторяющегося плана полета (RPL), этот RPL отменяется и представляется соответствующий новый план полета.

2.1.2.5 В дополнение к этому, если в результате обнаруженного перед вылетом отказа или ухудшения функциональности и точности B-RNAV воздушное судно утрачивает способность удовлетворять требованиям в п. 4.1.1.5.2.6, эксплуатант этого воздушного судна обозначения S или R, или P в пункт 10 плана полета не вносит.

Поскольку для полета такого воздушного судна требуется обеспечение особого контроля со стороны служб УВД, в пункт 18 его плана полета включается обозначение STS/RNAVINOP. Вследствие этого для полета, для которого план полета уже был представлен, представляется соответствующий новый план полета, а старый план полета отменяется.

Если такой полет выполняется на основе повторяющегося плана полета (RPL), этот RPL отменяется и представляется соответствующий новый план полета.

2.1.5.1 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, обозначают наличие статуса утверждения путем внесения буквы W в п. 10 плана полета, независимо от запрашиваемого эшелона полета.

2.1.5.2 Эксплуатанты воздушных судов, утвержденных к полетам с RVSM, также вносят букву W в пункт 10 повторяющегося плана полета, независимо от запрашиваемого эшелона полета. В случае, если замена воздушного судна, выполняющего полет в соответствии с RPL, приводит к изменению заявленного в пункте 10 статуса утверждения воздушного судна к полетам с RVSM, эксплуатант направляет сообщение об изменении (CHG).

2.1.6.2 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет на крейсерском эшелоне ЭП 290 или выше из аэропорта вылета, расположенного за боковыми границами воздушного пространства RVSM, в аэропорт назначения, расположенный в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, вносят в п. 15 плана полета следующую информацию:

- а) пункт входа на боковой границе воздушного пространства RVSM;
- б) запрашиваемый эшелон полета ниже ЭП 290, для участка маршрута, начинающегося в пункте входа.

*Примечание. См. п. 6.10.2.4.1 в отношении соответствующих требований УВД.*

2.1.6.3 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет из аэродрома вылета в аэродром назначения, оба из которых расположены в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, включают в п. 15 плана полета запрашиваемый крейсерский эшелон ниже ЭП 290.

*Примечание. См. п. 6.10.2.4.2 в отношении соответствующих требований УВД.*

2.1.6.4 Эксплуатанты воздушных судов, не утвержденных к полетам с RVSM, планирующие выполнять полет из аэродрома вылета, расположенного в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM, в аэропорт назначения, расположенный за пределами боковых границ воздушного пространства RVSM на крейсерском эшелоне ЭП 290 или выше, включают в п. 15 плана полета следующую информацию:

- а) запрашиваемый эшелон полета ниже ЭП 290 для участка маршрута, который проходит в пределах боковых границ воздушного пространства RVSM;
- б) пункт выхода на боковой границе воздушного пространства RVSM и запрашиваемый эшелон полета

Для участка маршрута, начинающегося в пункте выхода.

*Примечание. См. п. 6.10.2.4.3 в отношении соответствующих требований УВД.*

2.1.8.1 При полетах, выполняемых полностью или частично в воздушном пространстве, в котором наличие на борту радиооборудования, способного работать с разносом каналов 8,33 кГц, является обязательным, как указано в п. 3.2.1, для воздушных судов, оснащенных радиооборудованием, способным работать с разносом каналов 8,33 кГц, в пункт 10 плана полета дополнительно к букве S и/или соответственно к любым другим буквам вносится буква Y, а для воздушных судов, не оснащенных указанным оборудованием, но получившим освобождение от обязательного наличия на борту такого оборудования, в пункте 18 плана полета указывается STS/EXM833. В отношении воздушных судов, способных обычно выполнять полеты выше ЭП 195, но полет которых планируется выполнять ниже этого эшелона, в план полета вносится буква Y в соответствии с вышеизложенным.

*Примечание. В случае использования STS/EXM833 в сборниках AIP государств должен публиковаться перечень освобождений. Отсутствие в плане полета буквы Y будет означать отсутствие радиооборудования, способного работать с разносом каналов 8,33 кГц.*

2.1.8.2 В случае каких-либо изменений, связанных с использованием оборудования, способного работать с разносом каналов 8,33 кГц, в отношении полета, который планируется выполнять в воздушном пространстве, указанном в п. 3.2.1, рассылается сообщение об изменении с соответствующим индексом, внесенным в соответствующий пункт плана полета.

**A14. Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график/Weight and balance sheet. Loadsheet**

**Проверяется:**

- Наличие и правильность заполнения сводно-загрузочной ведомости и центровочного графика. Если масса и/или центровка ВС оказалось неправильным проверить допустимость результатов расчетов.
- Достаточность данных у экипажа для проверки расчета массы и центровки ВС.
- Наличие снижения максимального веса ВС по имеющимся ограничениям (нагрузка от

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание руководства по производству полетов**

**2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

2.1.14 Указания в отношении контроля за массой и центровкой.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

д) масса самолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

е) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 5. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик самолетов**

**5.2.7 Ограничения по массе**

а) Масса самолета в начале взлета не превышает ни массы, указанной в п. 5.2.8, ни массы, указанной в пп. 5.2.9, 5.2.10 и 5.2.11, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по таким причинам, которые предусматриваются положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10, а в отношении запасных аэродромов — положениями пп. 5.2.7 с) и 5.2.11.

б) Масса самолета в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по летной эксплуатации для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы.

с) Расчетная масса самолета к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает максимальную посадочную массу, указанную в руководстве по летной эксплуатации для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

д) Масса самолета в начале взлета или к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения ни в коем случае не превышает соответствующую максимальную массу, при которой было продемонстрировано соответствие самолета применяемым Стандартам сертификации по шуму, содержащимся в Приложении 16, том I, если на это не получено разрешение - в виде исключения для некоторых аэродромов или ВПП, где отсутствует проблема беспокоящего воздействия шума, от полномочного органа государства, на территории которого расположен данный аэродром.

***Аварийно-спасательное оборудование/Safety Equipment***

***A15. Ручные огнетушители/Hand fire extinguishers***

***Проверяется:***

- Наличие в установленных местах, доступ, количество, исправность (давление, масса), маркировку, дату проверки (если имеется).

*Примечания.*

1. ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на огнетушители. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании огнетушители считаются непригодными.

2. Если огнетушителей несколько и некоторые из них неисправны, даже если они считаются дополнительными, то это основание для применения категории 3 корректирующих действий.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: все полеты**

**6.2.2 Самолет оснащается:**

б) Переносными огнетушителями такого типа, которые при пользовании не создают опасной концентрации ядовитых газов внутри самолета. По крайней мере, по одному огнетушителю устанавливается:

- 1) в кабине летного экипажа и
- 2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

*Примечание. Любой переносной огнетушитель, установленный в соответствии с удостоверением о годности к полетам данного самолета, рассматривается как отвечающий настоящему требованию.*

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**A.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным и легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

**A16. Спасательные жилеты – Плавсредства, Аварийные радиомаяки /Life jackets – Flotation device, Emergency locator transmitter (ELT)**

**Проверяется:**

- Наличие, доступность для каждого члена экипажа, достаточное количество, исправность.

**Примечания:**

1. ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на спасательные жилеты. Операторы могут использовать различные системы контроля за состоянием спасательных жилетов. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании плавсредства считают непригодными.

2. ИКАО требует наличия спасательных жилетов / плавсредств только при полетах над водой.

В случае, когда спасжилеты были признаны непригодными, то это должно быть сообщено в общих замечаниях.

- Наличие и тип аварийных радиомаяков, наличие в них частоты 406 МГц, количество, состояние, исправность, доступ и предельный срок годности (если установлен). ELT могут быть вмонтированы в спасательные плоты.

- Регистрация аварийных маяков в службе КОСПАС-САРСАТ (для эксплуатантов).

- Наличие и доступность пиротехнических сигналов бедствия.

**Примечание.** Проверка аварийных радиомаякови пиротехнических средств по этому пункту производится в случае, если она не производится по пункту В8.

#### Ссылки:

ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация

### 6.5. Полёты над водной поверхностью

#### 6.5.2. Сухопутные самолеты

6.5.2.1 Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в п. 6.5.2.2:

а) при полете над водными пространствами на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега, когда речь идет о сухопутных самолетах, эксплуатируемых в соответствии с положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10;

б) при полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, когда речь идет о всех остальных сухопутных самолетах; и

с) при взлете и посадке на аэродроме, где, по мнению государства эксплуатанта, траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо происшествия имеется вероятность вынужденной посадки на воду.

6.5.2.2 Оснащение, упоминаемое в п. 6.5.2.1, состоит из спасательных жилетов или равноценных индивидуальных плавсредств, по одному на каждого находящегося на борту человека; причем они располагаются таким образом, чтобы человек мог легко достать со своего кресла или спального места предназначенное для него плавсредство.

*Примечание.* В категорию «сухопутные самолеты» входят самолеты-амфибии, эксплуатируемые как сухопутные самолеты.

#### 6.5.3 Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством

6.5.3.2 Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями пп. 6.5.1а), 6.5.2.1 и 6.5.2.2, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с требованием п. 6.5.2.1 с) предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

### 6.6 Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши

Самолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасание, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

### 6.17 Аварийный приводной передатчик (ELT)

*Применяются с 1 июля 2008 года*

6.17.8 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.9, с 1 июля 2008 года все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

6.17.9 Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим.

6.17.10 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.11, с 1 июля 2008 года все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

6.17.11 Все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT.

6.17.12 Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 6.17.7, 6.17.8, 6.17.9, 6.17.10 и 6.17.11, функционирует согласно надлежащим положениям тома III Приложения 10.

*Примечание. Правильный выбор количества ELT, их типа и размещения на воздушном судне и соответствующих плавучих средствах жизнеобеспечения будет обеспечивать наибольшую вероятность срабатывания ELT в случае авиационного происшествия с воздушным судном, выполняющим полеты над водным пространством или сушей, включая районы, особо трудные для поиска и спасания. Размещение блоков передатчиков является важным фактором обеспечения их оптимальной защиты от разрушения и пожара.*

*Размещение устройств управления и включения (устройств контроля срабатывания) автоматических стационарных ELT и связанные с ними эксплуатационные процедуры определяются также с учетом необходимости быстрого обнаружения случайного срабатывания и удобного ручного включения членами экипажа.*

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 1. Определения**

**Аварийный приводной передатчик (ELT).** Общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передает отличительные сигналы на заданных частотах, и, в зависимости от вида применения, может срабатывать автоматически в результате удара, либо приводиться в действие вручную. ELT может быть одного из следующих типов:

*Автоматический стационарный ELT (ELT(AF))* — автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна.

*Автоматический переносной ELT (ELT(AP))* — автоматически срабатывающий ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна, но легко снимается с борта данного воздушного судна.

*Автоматически раздвигаемый ELT (ELT(AD))* — ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически раздвигается и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его раздвигание вручную.

*Аварийно-спасательный ELT (ELT(S))* - ELT, который снимается с борта воздушного судна, размещается таким образом, чтобы его можно было легко использовать в аварийной обстановке, и приводится в действие вручную оставшимися в живых.

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

##### **4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

###### **4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

#### **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

##### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.

### А.3 Аварийно-спасательное оборудование

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным и легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

#### Раздел I. Ударостойкость и безопасность кабины

##### 1.6 Спасательное оборудование

Самолет оснащается таким оборудованием, которое в максимальной степени обеспечивает экипажу и находящимся на борту людям возможность выживания в ожидаемых внешних условиях в течение обоснованного периода времени. Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество спасательных плотов/спасательных жилетов;
- b) спасательное оборудование, соответствующее вероятным условиям;
- c) аварийные радиостанции и оборудование для пиротехнической сигнализации в случаях бедствия;
- d) автоматические аварийные радиомаяки.

#### A17. Привязные системы /Harness

##### **Проверяется:**

- Наличие и исправность привязной системы (поясные и плечевые ремни) для каждого члена летного экипажа.

##### **Ссылки:**

ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация

6.2.2 Самолет оснащается:

- c) 1) Креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого государством эксплуатанта.
- 3) Привязными системами на каждом кресле летного экипажа. Привязная система на каждом кресле пилота включает устройство, которое автоматически ограничивает движение корпуса пилота в случае резкого торможения.

**Рекомендация.** Привязная система на каждом кресле пилота должна включать устройство, препятствующее вмешательству пилота в управление самолетом в случае внезапной утраты работоспособности.

*Примечание.* Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно.

#### A18. Кислородное оборудование /Oxygen equipment

##### **Проверяется:**

- Наличие, достаточность, доступ, состояние кислородных масок и дымозащитных масок и их доступность;
- Зарядку кислородных баллонов, ее соответствие требованиям РПП (РЛЭ);
- Определение требований к заправке кислородом в руководстве по производству полетов.

##### **Примечания:**

1. ИКАО не требует, чтобы была установлена срок проверки кислородных масок и баллонов с кислородом. Операторы могут использовать различные системы для контроля за состоянием кислородных масок. Однако, если срок действия (или дату проверки) просрочена, они считаются непригодным.

2. В случае, если инспекция обнаруживает что дымозащитные очки непригодны к применению, об этом указывается в общих замечаниях.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2.8 Запас кислорода**

*Примечание. В тексте используются значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим значениям абсолютного давления:*

<i>Абсолютное давление</i>	<i>Метры</i>	<i>Футы</i>
<i>700 гПа</i>	<i>3000</i>	<i>10000</i>
<i>620 гПа</i>	<i>4000</i>	<i>13000</i>
<i>376 гПа</i>	<i>7600</i>	<i>25000</i>

4.2.8.1 Полет, который предстоит выполнять на таких абсолютных высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа будет менее 700 гПа, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный:

а) для всех членов экипажа и 10% пассажиров в течение любого периода сверх 30 мин, когда давление в занимаемых ими кабинах будет составлять от 700 гПа до 620 гПа; и

б) для экипажа и пассажиров в течение любого периода, когда атмосферное давление в кабинах, занимаемых ими, будет составлять менее 620 гПа.

4.2.8.2 Полет, который предстоит выполнять самолету с герметизированными кабинами, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и пассажиров – в зависимости от условий выполняемого полета – в случае разгерметизации в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. Кроме того, если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление ниже 376 гПа, или если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление превышает 376 гПа, и не может безопасно снизиться в течение четырех минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

**4.4.5 Пользование кислородом**

4.4.5.1 Все члены летного экипажа при исполнении своих обязанностей, имеющих важное значение для обеспечения безопасной эксплуатации самолета в полете, непрерывно пользуются кислородом для дыхания в любых случаях, когда возникают обстоятельства, для которых необходим запас кислорода в соответствии с пп. 4.2.8.1 или 4.2.8.2.

4.4.5.2 Все члены летного экипажа самолетов с герметизированными кабинами, выполняющих полет на такой высоте, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, имеют на своих рабочих местах быстронадевающуюся кислородную маску, которая обеспечивает при первой необходимости немедленную подачу кислорода.

6.7.1 Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и пассажиров составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 4.2.8.1.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание Руководства по производству полетов**

**2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

**2.1 Общие положения**

2.1.13 Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с п. 4.2.8.2 главы 4.

2.2 Информация по эксплуатации воздушного судна

2.2.12 Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

#### *A19. Ручные фонари экипажа / Hand Lights of crew*

##### **Проверяется:**

- Наличие фонарей на всех рабочих местах экипажа, их количество, состояние, исправность, доступ.

##### *Примечания:*

1. По ИКАО наличие фонарей для экипажа обязательно только для ночных полетов воздушных судов. Это включает в себя рейсы, вылетающие в дневное время и прибывающие ночью или вылетающие в ночное время и прибывающие днем.

2. Фонарь с разряженной батареей считается непригодным.

3. Если ручные фонари находятся не на рабочих местах, но доступны это отмечается как общее замечание.

##### **Ссылки:**

ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация

### **6.10 Все самолеты: ночные полеты**

Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

f) электрическим фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

#### *Экипаж / Flight Crew*

#### *A20. Свидетельства членов экипажа/Flight crew licenses*

##### **Проверяется:**

- Наличие свидетельств у всех членов летного экипажа;
- Форма и содержание свидетельств членов экипажа и их соответствие требованиям Приложения 1 к Конвенции, наличие перевода на английский язык;
- Действительность свидетельств (Лицензий) членов экипажа;
- Соответствие квалификации и наличие требуемых допусков у членов экипажа;

- Наличие и срок действия разрешения (validation) на выполнение полётов на ВС если свидетельство выдано не страной регистрации воздушного судна;
- Утверждение владения английским языком (ELP) в лицензии.
- Наличие разрешения на использование радиостанцией;
- Наличие действующих медицинских свидетельств (медицинских лицензий).
- Наличие запасных очков у членов экипажа, носящих корректирующие линзы.
- Выполнение возрастных требований к членам экипажа ВС (пилоты старше 60 лет).

*Примечания:*

1. ИКАО не установило обязательность указания уровня владения английским языком в свидетельстве (лицензии). Однако если член экипажа владеет им ниже уровня 4, это следует отражать как общее замечание.

2. Многие страны-участницы ИКАО направили извещение к Приложению 1 позволяющее, при определенных ограничениях, пилотам в возрасте 60-64 лет быть командирами экипажей. Соответствующие разногласия государств по возрасту пилотов и знанию английского языка размещены на сайте ИКАО <http://www.icao.int/fsix/lp.cfm>

3. Соответствующий класс 1, класс 2 или 3 класса медицинского освидетельствования может быть указан в различной форме, таких как отдельное свидетельство или отметка в свидетельстве (лицензии) в соответствии с национальными правилами.

**Ссылки:**

**Конвенция о международной гражданской авиации**

**Статья 29 Документация, имеющаяся на воздушном судне.**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;

**Статья 32 Свидетельства на членов экипажа**

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

b) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.

**Статья 39 Отметки в удостоверениях и свидетельствах**

a) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.

b) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

**Статья 40 Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками**

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают.

Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 1. Определения и общие правила, касающиеся свидетельств**

### **1.2 Общие правила, касающиеся свидетельств**

#### **1.2.1 Допуск к работе в качестве члена летного экипажа**

К выполнению функций члена летного экипажа воздушного судна не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, отвечающего требованиям настоящего Приложения и соответствующего обязанностям, которые это лицо должно выполнять. Свидетельство выдается государством регистрации данного воздушного судна или любым другим государством членом ИКАО, при этом в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.

*Примечание. Согласно статье 29 Конвенции о международной гражданской авиации члены летного экипажа должны иметь свои соответствующие свидетельства на борту каждого воздушного судна, занятого в международной воздушной навигации.*

#### **1.2.2 Порядок придания силы свидетельству**

1.2.2.1 В тех случаях, когда Договаривающееся государство вместо выдачи своего собственного свидетельства придает силу свидетельству, выданному другим Договаривающимся государством, оно устанавливает его действительность соответствующим разрешением, которое носится вместе со свидетельством, выданным другим Договаривающимся государством, и удостоверяет, что это свидетельство действует наравне со свидетельством, выдаваемым данным Договаривающимся государством. В тех случаях, когда государство при выдаче разрешения ограничивается предоставлением конкретных прав, в разрешении указываются конкретные права обладателя свидетельства, которое принимается в качестве равноценного. Срок действия разрешения не превышает срока действия самого свидетельства. Разрешение теряет силу, если свидетельство, на основании которого оно было выдано, было аннулировано или его действие было временно приостановлено.

*Примечание. Настоящее положение не имеет своей целью препятствовать государству, выдавшему свидетельство, продлить срок его действия путем соответствующего уведомления без обязательного возвращения самого свидетельства и вызова его обладателя в данное государство.*

1.2.2.2 В тех случаях, когда разрешение согласно п. 1.2.2.1 выдается для использования при выполнении коммерческих авиaperевозок, полномочный орган, выдающий свидетельства, подтверждает действительность свидетельства другого Договаривающегося государства, прежде чем дать такое разрешение.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 3. Общие положения**

### **3.1 Соблюдение законов, правил и процедур**

3.1.8 Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы члены летного экипажа демонстрировали способность говорить на языке, используемом при ведении радиотелефонной связи, и понимать его, как указано в Приложении 1.

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 1. Определения и общие правила, касающиеся свидетельств**

### **1.2 Общие правила, касающиеся свидетельств**

#### **1.2.9 Знание языков**

1.2.9.1 Пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы и те штурманы, которые должны вести радиотелефонную связь на борту

воздушного судна, демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его.

*Примечание. В соответствии со статьей 42 Конвенции о международной гражданской авиации положения п. 1.2.9.1 не распространяются на членов персонала, свидетельства которых были первоначально выданы до 5 марта 2004 года, но в любом случае применяются ко всем членам персонала, свидетельства которых остаются действительными после 5 марта 2008 года.*

1.2.9.4 Начиная с 5 марта 2008 года пилоты самолетов, дирижаблей, вертолетов и воздушных судов с системой увеличения подъемной силы, диспетчеры воздушного движения и операторы авиационных станций демонстрируют способность говорить на языке, используемом в радиотелефонной связи, и понимать его на уровне, указанном в требованиях к знанию языков, приведенных в добавлении 1.

1.2.9.6 Начиная с 5 марта 2008 года знание языков пилотами самолетов и вертолетов, диспетчерами воздушного движения и операторами авиационных станций, которые продемонстрировали знание языков на уровне ниже уровня специалистов (уровень 6), официально оценивается через определенные периоды времени в соответствии с продемонстрированным каждым лицом уровнем знания языков.

*Примечание 1. Официальная аттестация не требуется для кандидатов, продемонстрировавших профессиональный уровень владения языком, то есть лиц, для которых данный язык является родным, и очень хорошо владеющих им иностранцев, которые говорят на диалекте или с акцентом, доступными для понимания в международной авиации.*

*Примечание 2. Положения п. 1.2.9 касаются положений главы 5 тома II Приложения 10, согласно которым языком, используемым в радиотелефонной связи, может быть язык, обычно используемый данной наземной станцией, или английский язык. Поэтому на практике возможны ситуации, когда членам летного экипажа потребуется говорить только на языке, обычно используемом наземной станцией.*

## **Конвенция о международной гражданской авиации**

### **Статья 30 Радиооборудование воздушных судов**

б) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 1. Определения и общие правила, касающиеся свидетельств**

### **1.2 Общие правила, касающиеся свидетельств**

*Примечание 1. Инструктивный материал содержится в Руководстве по авиационной медицине (Doc 8984).*

*Примечание 2. Для соответствия требованиям, предъявляемым к медицинскому заключению при выдаче различных свидетельств, кандидат должен отвечать определенным соответствующим медицинским требованиям, которые сгруппированы в трех классах "медицинского заключения". Подробные положения приводятся в пп. 6.2, 6.3, 6.4 и 6.5. Для обязательного подтверждения соответствия требованиям, содержащимся в п. 1.2.4.1, полномочный орган выдает обладателю свидетельства соответствующее медицинское заключение по классу 1, классу 2 или классу 3. Эта процедура может осуществляться по-разному, а именно: выдается озаглавленная надлежащим образом отдельная справка, в самом свидетельстве делается надлежащая отметка, в национальных нормативных документах оговаривается, что медицинское заключение является неотъемлемой частью свидетельства, и т. д.*

1.2.4.1 Кандидат на получение свидетельства имеет, когда это предписывается, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями главы 6.

---

**Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 6. Медицинские положения при выдаче свидетельств**

**6.1 Медицинские заключения: общие положения**

**6.1.1 Классы медицинских заключений**

Устанавливаются следующие три класса медицинских заключений:

а) медицинское заключение первого класса;

применяется к кандидатам и обладателям:

- свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

- свидетельств пилота многочленного экипажа;

- свидетельств линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

б) медицинское заключение второго класса;

применяется к кандидатам и обладателям:

- свидетельств штурмана;

- свидетельств бортинженера;

- свидетельств пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

**Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 1. Определения и общие правила, касающиеся свидетельств**

**1.2.5 Действительность свидетельств**

1.2.5.2 За исключением случаев, предусмотренных в пп. 1.2.5.2.1, 1.2.5.2.2, 1.2.5.2.3, 1.2.5.2.4, 1.2.5.2.5 и 1.2.5.2.6, медицинское заключение, выданное в соответствии с положениями пп. 1.2.4.5 и 1.2.4.6, является действительным с даты медицинского освидетельствования в течение периода, не превышающего:

60 мес для свидетельства пилота-любителя (самолет, дирижабль, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

12 мес для свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

12 мес для свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет);

12 мес для свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы);

12 мес для свидетельства штурмана;

12 мес для свидетельства бортинженера;

*Примечание 1. Сроки действия, перечисленные выше, могут быть продлены на период до 45 дней в соответствии с п. 1.2.4.2.1.*

*Примечание 2. Когда срок действия определяется в соответствии с п. 1.2.5.2 и его подпунктами, последний учитываемый месяц срока действия включает день с тем же календарным числом, что и день медицинского освидетельствования, или, если в этом месяце нет дня с таким числом, - последний день такого месяца.*

1.2.5.2.1 Срок действия медицинского заключения может быть сокращен по клиническим показаниям.

1.2.5.2.2 Когда обладателями свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), выполняющими коммерческие полеты по перевозке пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия, указанный в п. 1.2.5.1.2, сокращается до 6 мес.

1.2.5.2.3 Когда обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет и воздушное судно с системой увеличения подъемной силы), свидетельства пилотов коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет и воздушное судно с системой увеличе-

ния подъемной силы) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, то период действительности, указанный в п. 1.2.5.2, сокращается до 6 мес.

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 5. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу**

5.1 Свидетельства, выданные государством авиационному персоналу согласно соответствующим положениям ГАПТ - 1, отвечают следующим требованиям:

### 5.1.1 Сведения

5.1.1.1 Договаривающиеся государства, выдающие свидетельства, обеспечивают, чтобы другие государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок.

*Примечание. Учетная документация эксплуатанта или личные полетные книжки членов экипажа, которые можно успешно использовать для учета поддержания уровня квалификации и регистрации предыдущего опыта, как правило, отсутствуют на борту воздушного судна при выполнении международных полетов.*

5.1.1.2 В свидетельстве содержатся следующие сведения:

- I) название государства (полужирным шрифтом);
- II) название свидетельства (жирным шрифтом);
- III) серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом, выдающим свидетельство (арабскими цифрами);
- IV) фамилия, имя владельца (буквами латинского алфавита, если в национальном языке используется другой алфавит);
- IVa) дата рождения;
- V) адрес владельца (по усмотрению государства);
- VI) национальность владельца;
- VII) подпись владельца;
- VIII) основание и, где это необходимо, условия, на которых выдано свидетельство;
- IX) отметка, касающаяся срока действия свидетельства и разрешения владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;
- X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;
- XI) печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;
- XII) обслуживанию на аэродроме и т. д;
- XIII) примечания, т. е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах, включая с 5 марта 2008 года отметку о знании языка, и другая информация, которую требуется указывать согласно статье 39 Чикагской конвенции;
- XIV) любые другие сведения по усмотрению государства, выдающего свидетельство.

### 5.1.2 Материал

Используется первосортная бумага или другой подходящий материал, включая пластиковые карточки; текст, указанный в п. 5.1.1.2, должен быть напечатан четко.

### 5.1.3 Язык

Если свидетельства выпускаются не на английском языке, свидетельство содержит перевод на английский язык по крайней мере подпунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если разрешения, выдаваемые в соответствии с п. 1.2.2.1, предоставляются не на английском языке, они содержат перевод на английский язык названия государства, выдавшего разрешение, срока действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.

### 5.1.4 Расположение пунктов

Заголовки пунктов в свидетельстве единообразно пронумеровываются римскими цифрами, как указано в п. 5.1.1, чтобы в каждом свидетельстве номер при любом расположении относился к одному и тому же заголовку пункта.

*Примечание. Заголовки пунктов могут располагаться в таком порядке, который наиболее удобен для Договаривающегося государства, выдающего свидетельство.*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 9. Летный экипаж самолета**

### **9.1 Состав летного экипажа**

9.1.1 Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в руководстве по производству полетов. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в руководстве по летной эксплуатации или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам в тех случаях, когда этого требует тип используемого самолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

#### **9.1.2 Бортрадист**

В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или узаконено государством эксплуатанта и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.

#### **9.1.3 Бортинженер**

Когда конструкцией самолета предусматривается отдельное рабочее место для бортинженера, в состав летного экипажа входит по крайней мере один бортинженер, которому специально поручено находиться на этом рабочем месте, кроме тех случаев, когда его обязанности могут удовлетворительно выполняться другим членом летного экипажа, имеющим свидетельство бортинженера, без ущерба для выполнения прямых обязанностей.

#### **9.1.4 Штурман**

В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее свидетельство штурмана, во всех тех случаях, когда, по заключению государства эксплуатанта, навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.

### **9.5 Снаряжение летного экипажа**

Член летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения соответствующих корректирующих линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который хранится в легкодоступном месте.

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Глава 6. Медицинские положения при выдаче свидетельств**

### **6.3.3 Требования к зрительному восприятию**

6.3.3.2 Острота зрения на большое расстояние с коррекцией или без таковой составляет 6/9 или выше на каждый глаз в отдельности, а острота бинокулярного зрения составляет 6/6 или выше. Никакие пределы не устанавливаются в отношении остроты нескорректированного зрения. Если такая острота зрения достигается только с помощью корригирующих линз, кандидат может быть признан годным при условии, что:

- а) такие корригирующие линзы носят при осуществлении прав, предоставляемых запрашиваемыми или имеющимися свидетельством или квалификационными отметками, и
- б) кроме того, при осуществлении кандидатом прав, предоставляемых его свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

*Примечание 1. Положение п. 6.3.3.2 б) рассматривается в Стандартах части I Приложения 6.*

*Примечание 2. Считается, что кандидат, отвечающий этим положениям, продолжает отвечать им, если не предполагается обратное, в результате чего полномочный орган по выдаче свидетельств требует представить результаты офтальмологического обследования. Острота не скорректированного или скорректированного зрения, как правило, измеряется и регистрируется при всех повторных обследованиях. Условия, указывающие на необходимость получения результатов офтальмологического обследования, включают существенное сниже-*

ние остроты зрения без коррекции, снижение в любой степени остроты максимально скорректированного зрения, глазные заболевания, повреждения глаз или глазную хирургию.

6.3.3.2.1 Для того, чтобы удовлетворять этому требованию, кандидаты могут использовать контактные линзы при условии, что:

- а) линзы являются монофокальными и без тонировки;
- б) линзы являются достаточно толерантными;
- с) при осуществлении прав, предоставляемых свидетельством, всегда имеется пара очков с соответствующими корригирующими линзами.

*Примечание. Кандидатам, использующим контактные линзы, иногда не требуется при всех повторных обследованиях измерять остроту нескорректированного зрения, если имеются сведения о выписанных им контактных линзах.*

## **Руководство по выдаче свидетельств авиационному персоналу, Часть I, Глава 2. Свидетельства и квалификационные отметки пилотов**

### **2.1 Общие правила, касающиеся свидетельств и квалификационных отметок пилотов**

2.1.10 Ограничение прав пилотов, достигших 60-летнего возраста, и прекращение действия прав пилотов, достигших 65-летнего возраста

2.1.10.1 Договаривающееся государство, выдающее свидетельства пилотам, не допускает их обладателей к выполнению функций командиров воздушных судов, занятых в международных коммерческих воздушных перевозках, если обладатели свидетельств достигли 60-летнего возраста или, в случае выполнения полетов более чем с одним пилотом, когда другой пилот моложе 60 лет, 65-летнего возраста.

### ***Бортовой журнал самолета/Технический бортжурнал /Journey Log Book /Technical Log or equivalent***

#### ***A21. Бортовой журнал / Journey Log Book or equivalent***

##### ***Проверяется:***

- Наличие;
- Содержание бортжурнала/Генеральной декларации, соответствие требованиям.

*Примечание: в некоторых случаях бортовой журнал может быть заменен Генеральной декларацией (если она содержит сведения, перечисленные в Приложении б, часть I, п. 11.4.1)*

Для эксплуатантов дополнительно проверяется:

- Справка о наработке ВС и двигателей.
- Достаточность ресурса для выполнения предстоящего полета, выполнение требуемого ТО ВС.

##### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 34 – Бортовые журналы**

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

#### **Статья 29 Документация, имеющаяся на воздушном судне**

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- d) бортовой журнал;

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов  
4.5 Обязанности командира воздушного судна**

4.5.5 Командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в п. 11.4.1.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 11. Руководства, бортовые журналы и учетные документы**

**11.4 Бортовой журнал**

**11.4.1 Рекомендация.** Бортовой журнал должен содержать следующие разделы с соответствующей нумерацией римскими цифрами:

- I. Национальная принадлежность и регистрация самолета.
- II. Дата.
- III. Фамилии членов экипажа.
- IV. Обязанности членов экипажа.
- V. Пункт вылета.
- VI. Пункт прибытия.
- VII. Время вылета.
- VIII. Время прибытия.
- IX. Часы полета.
- X. Характер полета (частный, авиационные спецработы, регулярный или нерегулярный рейс).
- XI. Инциденты, наблюдения, если таковые имеются.
- XII. Подпись ответственного лица.

***A22. Свидетельство о техническом обслуживании /Maintenance release***

***Проверяется:***

- Предполетное техническое обслуживание ВС выполнено, и соответствующие разделы документа подписаны исполнителями.
- Действительность (не истек ли срок действия документа).
- Все требуемые операции по техническому обслуживанию в соответствии с картой исполнены.
- Все неисправности, указанные в журнале учета технических неисправностей, были устранены.
- При выполнении воздушным судном полетов по правилам ETOPS осуществляются дополнительные операции по подготовке ВС.

***Ссылки:***

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 1. Определения**

***Свидетельство о техническом обслуживании.*** Документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию в соответствии с утвержденными данными и процедурами, описанными в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию, или в рамках эквивалентной системы.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 8, Техническое обслуживание самолетов**

**8.8 Свидетельство о техническом обслуживании**

8.8.1 Свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с утвержденными данными и процедурами, изложенными в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию.

8.8.2 Свидетельство о техническом обслуживании содержит подтверждающие данные, включающие:

- a) основные сведения о выполненном техническом обслуживании, включая подробные сведения об использовавшихся утвержденных данных;
- b) дату завершения такого технического обслуживания;
- c) когда это применимо, данные об утвержденной организации по техническому обслуживанию;
- d) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

- c) на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 8.8;

### **4.7 Дополнительные требования к производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS)**

4.7.1 Самолет с двумя газотурбинными силовыми установками, за исключением случаев, предусмотренных в п. 4.7.4, эксплуатируется на маршруте, где время полета с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе до соответствующего запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов государством эксплуатанта, только в том случае, если данное государство выдало конкретное разрешение на производство таких полетов.

*Примечание 1. Инструктивный материал в отношении величины порогового времени содержится в дополнении E.*

*Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся соответствующих и пригодных запасных аэродромов в контексте выдачи разрешения на производство полетов, в ходе которых может быть обеспечено выполнение требований п. 5.2.11, содержится в дополнении E.*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Добавление E. Полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками**

### **1.3 Основные концепции**

Для поддержания требуемого уровня безопасности на маршрутах, где самолету с двумя силовыми установками разрешено производить полеты с превышением порогового времени, необходимо, чтобы:

- c) выполнялись любые необходимые особые требования к техническому обслуживанию;
- d) выполнялись конкретные требования, предъявляемые при отправлении самолетов;
- e) были установлены необходимые эксплуатационные правила, которые должны соблюдаться в полете; и
- f) государство эксплуатанта выдавало конкретное эксплуатационное разрешение.

### ***A23. Выявление и устранение дефектов (включено в журнал Технического обслуживания) / Defect notification and rectification (incl. Technical Log)***

#### ***Проверяется:***

- Наличие и количество отсроченных дефектов (укажите в отчете, если необходимо).
- Все ли недостатки указаны (незначительные, значительные, вмятины, повреждения и т.д.).
- Удостовериться, что отсрочка устранения дефектов учитывает временные рамки MEL и соблюдает их.

- Если необходимо, проверьте соответствие отсроченных дефектов требованиям MEL.
- Понимает ли экипаж записи по выявлению и устранению дефектов

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.1 Общие положения**

6.1.3 Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. В том случае, когда государство эксплуатанта не является государством регистрации, государство эксплуатанта принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

*Примечание. В дополнении G содержится инструктивный материал в отношении перечня минимального оборудования.*

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

с) на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 8.8;

4.5.4 Командир воздушного судна несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или подозреваемых дефектах в самолете.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 1. Определения**

**Техническое обслуживание.** Проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Добавление G. Перечень минимального оборудования (MEL)**

8. Системы или оборудование, признанные в качестве неработающих для данного полета, должны, при необходимости, снабжаться соответствующими пояснительными надписями, и все такие компоненты оборудования должны указываться в журнале технического состояния воздушного судна для информирования летного экипажа и персонала технического обслуживания о неработающей системе или оборудовании.

**A24. Предполетный осмотр/Preflight inspection**

**Проверяется:**

- Выполнение предполетного осмотра и его документальное оформление.

*Примечание: Проверьте наличие инструкций или контрольного перечня проверок, которые используются как руководство при выполнении предполетного осмотра. Осведомитесь у экипажа относительно данных процедур по предполетному осмотру.*

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

- а) самолет годен к полетам;
- с) на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в п. 8.8;

## **4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

### **4.2.6 Контрольные карты**

Контрольные карты, введенные согласно п. 6.1.4, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по эксплуатации воздушного судна и руководстве по летной эксплуатации или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам, а также в других частях руководства по производству полетов. При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

### **6.1 Общие положения**

6.1.4 Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты. При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **В. БЕЗОПАСНОСТЬ. ПАССАЖИРСКИЙ САЛОН/SAFETY/CAVIN**

### ***V1. Общее внутреннее состояние/General Internal Condition***

#### ***Проверяется:***

- Общее состояние пассажирской кабины (салона). Порядок, чистота и общее состояние ковров, панелей и туалетов, системы обнаружения дыма.
- Состояние багажные полки, укладка багажа/оборудования.
- Соответствие компоновки пассажирских салонов установленным требованиям.
- Натяжение ковровых покрытий, исправность сидений, панелей пола. Наличие вырезов в напольном покрытии для группы захвата.
- Возможность беспрепятственного выполнения обычных и аварийных обязанностей кабинным экипажем.
- Выполнение противопожарных требований в пассажирской кабине и туалетах.
- При наличии времени проверить выполнение требований ограничения полетного/служебного времени у членов кабинного экипажа.

*Примечание. Если затруднен доступ к аварийным выходам, то замечание указывается в V12 (Доступ к аварийным выходам).*

#### **Ссылки:**

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

#### **4.1.6 Особенности проектирования систем**

##### *f) Меры предосторожности против пожаров.*

Конструкция самолета и материалы, используемые при его изготовлении, включая материалы интерьера салона, заменяемые при значительном обновлении салона, являются такими, что они сводят к минимуму возможность пожара в полете и на земле, а также сводят к минимуму выделение дыма и токсичных газов в случае пожара. Обеспечиваются средства для локализации или обнаружения и ликвидации очагов пожара, которые могут возникнуть, таким образом, чтобы для самолета не создавалось никакой дополнительной опасности.

4.1.7.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **Раздел D. Проектирование и производство**

#### **D.2 Особенности проектирования систем**

*f) Меры предосторожности против пожаров.* Конструкция самолета и материалы, используемые при его изготовлении, являются такими, что они сводят к минимуму возможность пожара в полете и на земле, сводят к минимуму выделение дыма и токсичных газов в случае пожара и задерживают воспламенение кабины. Обеспечиваются средства для локализации или обнаружения и ликвидации очагов пожара, которые могут возникнуть, таким образом, чтобы для самолета не создавалось никакой дополнительной опасности. Установленные на самолетах туалеты оборудуются системой обнаружения дыма и встроенной системой пожаротушения каждого сборника использованных полотенец, бумаги и мусора.

D.6.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

#### **A.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным и легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## **Раздел I. Ударостойкость и безопасность кабины**

### **I.4 Эвакуация**

На самолете предусматриваются достаточные аварийные выходы, обеспечивающие максимальную возможность эвакуации из кабины за соответствующий период времени.

Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество и конфигурацию размещения кресел;
- b) количество, расположение и размер выходов;
- c) маркировку выходов и наличие инструкций об их использовании;

- d) возможные блокировки выходов;
- e) функционирование выходов;
- f) размещение у выходов и вес оборудования для эвакуации, например аварийных трапов и плотов.

#### **I.5 Освещение и маркировка**

Обеспечивается аварийное освещение, которое обладает следующими характеристиками:

- a) независимость от основного источника электропитания;
- b) автоматически срабатывает при потере стандартного электропитания/ударе;
- c) визуально указывает путь к аварийным выходам в наполненной дымом кабине;
- d) обеспечивает освещение внутри и снаружи самолета при эвакуации;
- e) не создает дополнительной опасности в случае проливания топлива.

#### **I.6 Спасательное оборудование**

Самолет оснащается таким оборудованием, которое в максимальной степени обеспечивает экипажу и находящимся на борту людям возможность выживания в ожидаемых внешних условиях в течение обоснованного периода времени. Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество спасательных плотов/спасательных жилетов;
- b) спасательное оборудование, соответствующее вероятным условиям;
- c) аварийные радиостанции и оборудование для пиротехнической сигнализации в случаях бедствия;
- d) автоматические аварийные радиомаяки.

### **Раздел К. Авиационная безопасность**

#### **К.2 Наименее опасное место размещения бомбы**

При проектировании самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 45 500 кг или пассажироместимостью свыше 60 человек предусматривается наименее опасное место размещения бомбы, с тем, чтобы минимизировать воздействие бомбы на самолет и находящихся на борту людей.

### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

#### **4.8 Ручной багаж**

Эксплуатант обеспечивает надлежащее и надежное размещение всего багажа, перевозимого на самолете и в пассажирском салоне.

4.2.11.2 *Полетное время, служебное полетное время и время отдыха.* Эксплуатант составляет правила нормирования полетного времени и служебного полетного времени и предусматривает в них достаточное время отдыха для всех членов его экипажей. Эти нормы отвечают правилам, установленным государством эксплуатанта и утвержденным этим государством, и включаются в руководство по производству полетов.

*Примечание. Инструктивный материал по нормированию содержится в дополнении А.*

### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

6.1.3 Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования (MEL), который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжения полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы. В том случае, когда государство эксплуатанта не является государством регистрации, государство эксплуатанта принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

*Примечание. В дополнении G содержится инструктивный материал в отношении перечня минимального оборудования.*

## ***B2. Рабочие места бортпроводников и место отдыха экипажа/Cabin Attendant's station and crew rest area***

### ***Проверяется:***

- Определение требуемого количества бортпроводников и их наличие.
- Соответствие количества сидений количеству членов кабинного экипажа.
- Состояние сидений, привязных ремней, кислородного и дымозащитного оборудования рабочих мест членов кабинного экипажа. Если сиденье кабины экипажа непригодно, сверить с MEL.

- Состояние и доступность аварийно-спасательного оборудования (фонари, огнетушители, спасательные жилеты) и средств связи на рабочих местах бортпроводников и местах отдыха экипажа. При замечаниях контроль соответствия требованиям MEL.

- Наличие инструкций и контрольных карт (Чек-листов), имеющих отношение к оборудованию (контролю оборудования и пассажирской кабины) и аварийным ситуациям.

*Примечание. Если сидение кабинного экипажа затрудняет доступ к аварийным выходам, то замечание указывается в B12 (Доступ к аварийным выходам).*

### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

#### **6.16 Места членов обслуживающего экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров**

6.16.1 Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты Все самолеты оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом обслуживающего экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 12.1 относительно аварийной эвакуации.

6.16.2 Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1981 года

**Рекомендация.** *Все самолеты должны быть оборудованы обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом обслуживающего экипажа, в функции которого входит выполнение положений п. 12.1 относительно аварийной эвакуации.*

*Примечание. Привязная система включает плечевые ремни и привязной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.*

6.16.3 Места членов обслуживающего экипажа, устанавливаемые в соответствии с пп. 6.16.1 и 6.16.2, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

#### 6.5.2 Сухопутные самолеты

##### 6.5.2.1 Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в п. 6.5.2.2:

а) при полете над водными пространствами на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега, когда речь идет о сухопутных самолетах, эксплуатируемых в соответствии с положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10;

б) при полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, когда речь идет о всех остальных сухопутных самолетах; и

с) при взлете и посадке на аэродроме, где, по мнению государства эксплуатанта, траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо происшествия имеется вероятность вынужденной посадки на воду.

---

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 12. Члены обслуживающего экипажа**

### **12.1 Распределение обязанностей в аварийной обстановке**

Эксплуатант устанавливает достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, минимальное число членов обслуживающего экипажа для каждого типа самолета, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип самолета.

### **12.2 Места членов обслуживающего экипажа при аварийной эвакуации**

Каждый член обслуживающего экипажа, в обязанность которого вменяются действия, связанные с аварийной эвакуацией, занимает место, предусмотренное в п. 6.16, во время взлета и посадки, а также по указанию командира воздушного судна.

### **12.3 Безопасность членов обслуживающего экипажа во время полета**

Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию командира воздушного судна каждый член обслуживающего экипажа занимает место в кресле и пристегивается привязным ремнем или привязной системой, при наличии таковой.

Примечание. Упомянутое выше не исключает того, что командир воздушного судна может и в других случаях, кроме взлета и посадки, давать указания застегнуть только привязные ремни.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

6.1.4 Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по эксплуатации воздушного судна, в котором содержатся процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях. В руководстве содержатся подробная информация о системах воздушного судна и подлежащие использованию контрольные карты.

При разработке руководства учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.6 Контрольные карты**

Контрольные карты, введенные согласно п. 6.1.4, применяются летными экипажами до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийной обстановке для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в руководстве по эксплуатации воздушного судна и руководстве по летной эксплуатации или других документах, связанных с удостоверением о годности к полетам, а также в других частях руководства по производству полетов.

При разработке и использовании контрольных карт учитываются аспекты человеческого фактора.

*Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», часть I, Добавление 2. Структура и содержание Руководства по производству полетов**

2.1.8 Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.

2.2.10 Контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию.

2.2.11 Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по типам ситуаций, координацию действий экипажа, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа.

2.2.12 Порядок действий обслуживающего экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним контрольные карты, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и обслуживающего экипажей.

2.2.13 Спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода.

### ***В3. Медицинские аптечки. Комплект неотложной медицинской помощи/First Aid Kit/Emergency medical kit***

#### ***Проверяется:***

- Наличие требуемого количества аптечек, указатели (маркировку) нахождения, доступность, их местоположение, непросроченность медицинских средств (если установлен срок годности/проверки).

#### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

#### **6.2 Все самолеты: все полеты**

##### **6.2.2 Самолет оснащается:**

а) Запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах.

**Рекомендация.** Запасы медицинских средств должны включать:

1) один или несколько комплектов первой помощи для использования кабинным экипажем в целях оказания помощи в случаях ухудшения состояния здоровья; и

2) для самолетов, на которых требуется перевозить кабинный экипаж в качестве членов летного состава экипажа, один универсальный профилактический комплект (два для самолетов, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров), предназначенный для использования членами кабинного экипажа при оказании помощи в случаях ухудшения состояния здоровья, связанных с предполагаемым инфекционным заболеванием или заболеванием в результате вступления в контакт с жидкими компонентами организма;

3) для самолетов, на которых разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч, медицинский комплект, предназначенный для использования врачами или другими имеющими надлежащую квалификацию лицами при оказании неотложной медицинской помощи в полете.

*Примечание.* Инструктивный материал, касающийся типов, количества, мест размещения и содержимого запасов медицинских средств, приводится в дополнении В.

### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Дополнение В. Запасы медицинских средств для оказания первой помощи**

*Дополнительный материал к п. 6.2.2 а) главы 6*

#### **Типы, количество, места размещения и содержимое запасов медицинских средств**

##### **1. Типы**

1.1 Следует обеспечивать запасы указанных ниже медицинских средств различных типов: комплект(ы) первой помощи на всех самолетах, универсальный(е) профилактический(е) комплект(ы) на всех самолетах, которые требуют наличия члена кабинного экипажа, и комплект медицинских средств на самолете, на котором разрешено перевозить более 100 пассажиров на отрезках пути с продолжительностью полета более 2 ч. В тех случаях, когда это допускается

национальными правилами, эксплуатанты могут выбрать вариант иметь на борту рекомендованные медицинские средства в комплекте первой помощи.

1.2 Если исходить из имеющихся оригинальных сведений, то наличие на борту самолетов автоматических наружных дефибрилляторов (AED), по всей вероятности, принесет пользу только небольшому числу пассажиров. Тем не менее эти устройства установлены на борту воздушных судов многих эксплуатантов, поскольку они обеспечивают единственное эффективное средство при фибрилляции сердца. Вероятнее всего, что такие устройства окажутся полезными при установке на воздушных судах, перевозящих большое число пассажиров, при полетах на отрезках пути большой протяженности. Наличие на борту AED должно определяться эксплуатантами на основе оценки факторов риска, включая конкретные потребности для эксплуатации.

## **2. Количество комплектов первой помощи и универсальных профилактических комплектов**

### *2.1 Комплекты первой помощи*

Количество комплектов первой помощи должно соответствовать числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном самолете:

<i>Пассажиры</i>	<i>Комплекты первой помощи</i>
<i>0-100</i>	<i>1</i>
<i>101-200</i>	<i>2</i>
<i>201-300</i>	<i>3</i>
<i>301-400</i>	<i>4</i>
<i>401-500</i>	<i>5</i>
<i>Более 500</i>	<i>6</i>

### *2.2 Универсальные профилактические комплекты*

На борту воздушных судов, выполняющих обычные полеты, для обслуживания которых требуется, по крайней мере, один член cabinного экипажа, должны иметься один или два универсальных профилактических комплекта. Дополнительный(ые) комплект(ы) должен(ны) предоставляться в случаях повышенной опасности для здоровья населения, таких как вспышка серьезного инфекционного заболевания, обладающего пандемическим потенциалом. Такие комплекты могут использоваться для очистки потенциально инфекционного содержимого организма, такого как кровь, моча, рвотная масса, фекалии, и для защиты cabinного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

## **3. Места размещения**

3.1 Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в пассажирской кабине по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов cabinного экипажа местах.

3.2 Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

## **4. Содержимое**

4.1 Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплектов первой помощи, универсальных профилактических комплектов и комплектов медицинских средств.

- перечень содержимого,
- антисептические тампоны (упаковка из 10 шт.),
- лейкопластырные повязка (полоски лейкопластыря),
- бинт марлевый размером 7,5 см x 4,5 м,
- повязка косыночная с булавками безопасными,

- повязка противоожоговая размером 10 см x 10 см,
- повязка компрессная стерильная размером 7,5 см x 12 см,
- повязка марлевая стерильная размером 10,4 см x 10,4 см,
- лента клейкая шириной 2,5 см (рулон),
- клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски),
- очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки,
- прокладка со щитком или лента для глаза,
- ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами),
- лента клейкая хирургическая размером 1,2 см x 4,6 м,
- пинцеты для удаления осколков,
- одноразовые перчатки (пара),
- термометры (нертутные),
- реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания,
- руководство по оказанию первой помощи (текущее издание),
- бланк регистрации инцидентов.

В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- болеутоляющее средство слабого/умеренного действия,
- противорвотное средство,
- средство против заложенности носа,
- антацидное (противокислотное) средство,
- антигистаминное средство.

#### 4.1.2 Универсальный профилактический комплект

- сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;
- бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- салфетки для очистки кожи;
- лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- перчатки (одноразовые);
- защитный фартук;
- большое абсорбирующее полотенце;
- подборная ложка со скребком;
- мешок для биологически опасных отходов;
- инструкции.

#### 4.1.3 Комплект медицинских средств:

##### Оборудование

- одна пара стерильных хирургических перчаток,
- сфигмоманометр,
- стетоскоп,
- стерильные ножницы,
- кровоостанавливающие зажимы,
- кровоостанавливающие жгуты или турникет,
- стерильное оборудование для ушивания ран,
- одноразовые шприцы и иглы,
- одноразовые держатель и лезвие скальпеля.
- перечень содержимого,
- стетоскоп,
- сфигмоманометр (предпочтительно электронный),
- дыхательные трубки ротоглоточные (3 размера),
- шприцы (соответствующих размеров),
- иглы (соответствующих размеров),
- катетеры для внутривенного вливания (соответствующих размеров),

- антисептические салфетки,
- перчатки (одноразовые),
- ящик для использованных игл,
- мочевыводящий катетер,
- система внутривенного вливания,
- венозный кровоостанавливающий жгут,
- марлевый тампон,
- лента клейкая,
- хирургическая маска,
- трахеальный катетер (или внутривенная канюля большого диаметра) для оказания неотложной помощи,
- зажим для пуповины,
- термометры (нертутные),
- основные карты реанимационной деятельности,
- маска с клапаном,
- карманный электрический фонарь и батарейки.

#### Лекарственные препараты

- адреналин 1:1000,
- антигистамин (инъекционный),
- глюкоза 50 % (или ее эквивалент) (инъекционная: 50 мл),
- нитроглицерин (в таблетках или аэрозольной упаковке),
- основные болеутоляющие средства,
- седативные антиконвульсанты (инъекционные),
- противорвотное средство (инъекционное),
- инъекционный расширитель бронхов,
- атропин (инъекционный),
- адренокартикальный стероид (инъекционный),
- мочегонное средство (инъекционное),
- лекарство для борьбы с противородовым кровотечением,
- хлористый натрий 0,9 % (минимум 250 мл),
- ацетилсалициловая кислота (аспирин для перорального использования),
- пероральный бета-блокатор.

При наличии сердечного монитора (с или без AED) включить в данный перечень:

- адреналин 1:10 000 (или разбавленный адреналин 1:1000)

*Примечание. Конференция Организации Объединенных Наций приняла в марте 1961 по принятию Единой конвенции о наркотических средствах года такую Конвенцию, статья 32 которой содержит специальные положения, касающиеся наличия наркотиков в комплектах медицинских средств на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы.*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

#### ***V4. Ручные огнетушители/Hand fire extinguishers***

##### ***Проверяется:***

- Наличие в установленных местах, доступ, количество, исправность (давление, масса), маркировку, дату проверки (если имеется).

##### ***Примечания.***

1. ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на огнетушители. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании огнетушители считаются непригодными.

2. Если огнетушителей несколько и некоторые из них неисправны, даже если они считаются дополнительными, то это основание для применения категории 3 корректирующих действий.

##### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

##### **6.2 Все самолеты: все полеты**

##### **6.2.2 Самолет оснащается:**

б) Переносными огнетушителями такого типа, которые при пользовании не создают опасной концентрации ядовитых газов внутри самолета. По крайней мере, по одному огнетушителю устанавливается:

- 1) в кабине летного экипажа и
- 2) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

*Примечание. Любой переносной огнетушитель, установленный в соответствии с удостоверением о годности к полетам данного самолета, рассматривается как отвечающий настоящему требованию.*

##### **ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

4.1.7.1 В конструкции самолета предусматриваются средства для защиты находящихся на борту людей в случае аварийной посадки от пожара и последствий непосредственного воздействия перегрузок при торможении, а также от телесных повреждений, связанных с воздействием перегрузок при торможении на внутрикабинное оборудование самолета.

##### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

##### **ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

D.6.1 В конструкции самолета предусматриваются средства для защиты находящихся на борту людей в случае аварийной посадки от пожара и последствий непосредственного воздействия перегрузок при торможении, а также от телесных повреждений, связанных с воздействием перегрузок при торможении на внутрикабинное оборудование самолета.

#### ***V5. Спасательные жилеты и плавсредства / Life jackets, Flotation devices***

##### ***Проверяется:***

Наличие спасательных жилетов и плавсредств для пассажиров, количество, доступность, состояние, работоспособность, срок годности, наличие демонстрационных жилетов.

*Примечания:*

1. ИКАО не требует, чтобы были установлены сроки годности/проверки на спасательные жилеты. Операторы могут использовать различные системы контроля за состоянием спасательных жилетов. Отсутствие срока годности (проверки) не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании плавсредства считают непригодными.

2. ИКАО требует наличия спасательных жилетов / плавсредств только при полетах над водой.

В случае, когда спасжилеты были признаны непригодными, то это должно быть сообщено в общих замечаниях.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.5. Полёты над водной поверхностью**

**6.5.1 Гидросамолеты**

Все гидросамолеты при выполнении любых полетов имеют следующее оснащение:

а) по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека; эти средства располагаются таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места, занимаемого лицом, для которого они предназначены

**6.5.2. Сухопутные самолеты**

6.5.2.1 Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в п. 6.5.2.2:

а) при полете над водными пространствами на расстоянии более 93 км (50 м. миль) от берега, когда речь идет о сухопутных самолетах, эксплуатируемых в соответствии с положениями пп. 5.2.9 и 5.2.10;

б) при полете по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, когда речь идет о всех остальных сухопутных самолетах; и

с) при взлете и посадке на аэродроме, где, по мнению государства эксплуатанта, траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо происшествия имеется вероятность вынужденной посадки на воду.

6.5.2.2 Оснащение, упоминаемое в п. 6.5.2.1, состоит из спасательных жилетов или равноценных индивидуальных плавсредств, по одному на каждого находящегося на борту человека; причем они располагаются таким образом, чтобы человек мог легко достать со своего кресла или спального места предназначенное для него плавсредство.

*Примечание. В категорию "сухопутные самолеты" входят самолеты-амфибии, эксплуатируемые как сухопутные самолеты.*

**6.5.3 Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством**

6.5.3.2 Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями пп. 6.5.1а), 6.5.2.1 и 6.5.2.2, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с требованием п. 6.5.2.1 с) предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

**8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

- с) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- е) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

### **6.2 Все самолеты: все полеты**

6.2.2 Самолет оснащается:

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

- 4) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;

### **6.6 Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши**

Самолеты при выполнении полетов над районами суши, которые были обозначены соответствующим государством в качестве районов, где особенно трудно осуществлять поиск и спасение, оснащаются такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием (включая средства жизнеобеспечения людей), которые могут соответствовать условиям пролетаемого района.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

### **Раздел I. Ударостойкость и безопасность кабины**

#### **I.6 Спасательное оборудование**

Самолет оснащается таким оборудованием, которое в максимальной степени обеспечивает экипажу и находящимся на борту людям возможность выживания в ожидаемых внешних условиях в течение обоснованного периода времени. Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество спасательных плотов/спасательных жилетов;
- b) спасательное оборудование, соответствующее вероятным условиям;
- с) аварийные радиостанции и оборудование для пиротехнической сигнализации в случаях бедствия;
- d) автоматические аварийные радиомаяки.

#### ***В6. Привязные ремни и сиденья/ Seat belt and seat condition***

##### ***Проверяется:***

- Наличие, количество и состояние привязных ремней, исправность механизма регулировки и возможность удлинения.
- Состояние сидений в пассажирском салоне.

##### **Ссылки:**

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

а) привязных ремней;

4.2.12.4 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы во время взлета и посадки, а также в любое время, когда по причине турбулентности или любой аварийной обстановки, возникающей в ходе полета, считается необходимым, все пассажиры на борту самолета были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или других предусмотренных устройств привязной системы.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: Все полеты**

6.2.2 Самолет оснащается:

с) 1) Креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого государством эксплуатанта.

2) Поясным привязным ремнем на каждом кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте.

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;

**ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

**Раздел D. Проектирование и производство**

**D.4 Особенности размещения людей на борту**

D.4.1 Кресла и привязные ремни

Обеспечиваются надлежащие кресла и привязные ремни для находящихся на борту людей, учитывая при этом вероятные нагрузки, возникающие в полете и при аварийной посадке. Уделяется внимание сведению к минимуму телесных повреждений находящихся на борту людей вследствие контакта с окружающими элементами конструкции в процессе эксплуатации самолета.

***B7. Аварийные выходы, освещение и маркировка, световые табло/Emergency exits, lighting and marking. Torches***

***Проверяется:***

- Наличие и состояние аварийных выходов, наличие блокировки непреднамеренного открытия;

- Освещение и маркировка аварийных выходов, световые табло;

- Состояние напольной маркировки направлений движения к аварийным выходам;

*Примечание: на самолетах, которые были сертифицированы по типу до 13 июня 1960 года напольная маркировка не обязательна.*

- Наличие фонарей на всех рабочих местах экипажа, их количество, состояние, исправность, доступ.

*Примечания:*

1. По ИКАО наличие фонарей для экипажа обязательно только для ночных полетов воздушных судов. Это включает в себя рейсы, вылетающие в дневное время и прибывающие ночью или вылетающие в ночное время и прибывающие днем.

2. Фонарь с разряженной батареей считается непригодным.

3. Если ручные фонари находятся не на рабочих местах, но доступны это отмечается как общее замечание.

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

**Глава 4. Проектирование и производство**

#### **4.1.7. Меры на случай аварийной посадки**

4.1.7.2 Обеспечиваются средства для быстрого покидания самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки. Эти средства предусматриваются с учетом пассажироместимости самолета и числа мест для его экипажа.

4.1.7.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания и освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

4.1.7.4 Самолеты, сертифицированные с учетом возможности вынужденной посадки на воду, проектируются таким образом, чтобы в максимальной степени гарантировать безопасную эвакуацию пассажиров и членов экипажа при вынужденной посадке на воду.

### **Глава 8. Приборы и оборудование**

#### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

### **ГАП «Лётная годность воздушных судов» Часть I.**

#### **D.6 Меры на случай аварийной посадки**

D.6.2 Обеспечиваются средства для быстрого покидания самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки. Эти средства предусматриваются с учетом пассажироместимости самолета и количества членов его экипажа, и демонстрируется их приемлемость для использования по назначению.

D.6.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания и освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

D.6.4 Самолеты, сертифицированные с учетом возможности вынужденной посадки на воду, проектируются таким образом, чтобы в максимальной степени гарантировать безопасную эвакуацию пассажиров и членов экипажа при вынужденной посадке на воду.

### **Раздел I. Ударостойкость и безопасность кабины**

#### **1.4 Эвакуация**

На самолете предусматриваются достаточные аварийные выходы, обеспечивающие максимальную возможность эвакуации из кабины за соответствующий период времени.

Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество и конфигурацию размещения кресел;
- b) количество, расположение и размер выходов;
- c) маркировку выходов и наличие инструкций об их использовании;
- d) возможные блокировки выходов;
- e) функционирование выходов;
- f) размещение у выходов и вес оборудования для эвакуации, например аварийных трапов и плотов.

#### **1.5 Освещение и маркировка**

Обеспечивается аварийное освещение, которое обладает следующими характеристиками:

- a) независимость от основного источника электропитания;
- b) автоматически срабатывает при потере стандартного электропитания/ударе;
- c) визуально указывает путь к аварийным выходам в наполненной дымом кабине;
- d) обеспечивает освещение внутри и снаружи самолета при эвакуации;
- e) не создает дополнительной опасности в случае проливания топлива.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

**4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

- a) привязных ремней;
- b) аварийных выходов;
- c) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- d) кислородного оборудования, если предусматривается его использование пассажирами;

и

e) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: все полеты**

**6.2.2 Самолет оснащается:**

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

- 5) где расположены и как открываются аварийные выходы.

**6.10 Все самолеты: ночные полеты**

Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

- e) светильниками во всех пассажирских салонах;
- f) электрическим фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

***V8. Надувные трапы, плоты, (если требуются), аварийные маяки/Slides, Life-Rafts (if required), ELT***

***Проверяется:***

- Наличие надувных трапов и плотов, соответствие фактического количества требуемому, правильность установки и размещения на борту воздушного судна.

*Примечание. ИКАО требует наличия спасательных трапов/плотов только при полетах над водой.*

- Наличие баллонов для трапов и плотов и их соответствие техническим характеристикам, срок действия.

*Примечание. Отсутствие срока годности (проверки) баллонов не обязательно означает их неисправность. Однако, если срок действия (или дата проверки) установлена, при ее просрочивании баллоны считают непригодными.*

- Наличие и тип аварийных радиомаяков, наличие в них частоты 406 МГц, количество, состояние, исправность, доступ и предельный срок годности (если установлен). ELT могут быть смонтированы в спасательные плоты.

- Регистрация аварийных маяков в службе КОСПАС-САРСАТ (для эксплуатантов).

- Наличие и доступность пиротехнических сигналов бедствия.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

## **6.5 Все самолеты: полеты над водной поверхностью**

### **6.5.3 Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством**

6.5.3.1 На всех самолетах, выполняющих полеты над акваторией по маршрутам, обуславливающим удаление этих самолетов от поверхности земли, пригодной для совершения вынужденной посадки, на расстояние больше соответствующего 120 мин полета в режиме крейсерской скорости или 740 км (400 м. миль); - берется меньшее значение - что отвечает условиям эксплуатации, изложенным в п. 5.2.9 или п. 5.2.10, а также 30 мин или 185 км (100 м. миль) - берется меньшее значение - применительно к остальным самолетам, дополнительно к предписываемому в п. 6.5.1 или п. 6.5.2 оснащению (в зависимости от применяемого) используется следующее дополнительное оснащение:

а) спасательные плоты в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположены таким образом, чтобы облегчить их быстрое применение в аварийной обстановке, и оснащенные таким аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета;

б) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в Приложении 2.

6.5.3.2 Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями пп. 6.5.1а), 6.5.2.1 и 6.5.2.2, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с требованием п. 6.5.2.1 с) предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

## **6.17 Аварийный приводной передатчик (ELT)**

*Применяются с 1 июля 2008 года*

6.17.8 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.9, с 1 июля 2008 года все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

6.17.9 Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим.

6.17.10 За исключением случаев, указанных в п. 6.17.11, с 1 июля 2008 года все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

6.17.11 Все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT.

6.17.12 Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями пп. 6.17.7, 6.17.8, 6.17.9, 6.17.10 и 6.17.11, функционирует согласно надлежащим положениям тома III Приложения 10.

*Примечание. Правильный выбор количества ELT, их типа и размещения на воздушном судне и соответствующих плавучих средствах жизнеобеспечения будет обеспечивать наибольшую вероятность срабатывания ELT в случае авиационного происшествия с воздушным судном, выполняющим полеты над водным пространством или сушей, включая районы, особо трудные для поиска и спасания. Размещение блоков передатчиков является важным фактором обеспечения их оптимальной защиты от разрушения и пожара.*

*Размещение устройств управления и включения (устройств контроля срабатывания) автоматических стационарных ELT и связанные с ними эксплуатационные процедуры определяются также с учетом необходимости быстрого обнаружения случайного срабатывания и удобного ручного включения членами экипажа.*

**Аварийный приводной передатчик (ELT).** Общий термин, используемый в отношении оборудования, которое передает отличительные сигналы на заданных частотах, и, в зависимости от вида применения, может срабатывать автоматически в результате удара, либо приводиться в действие вручную. ELT может быть одного из следующих типов:

**Автоматический стационарный ELT (ELT(AF))** — автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна.

**Автоматический переносной ELT (ELT(AP))** — автоматически срабатывающий ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна, но легко снимается с борта данного воздушного судна.

**Автоматически разворачиваемый ELT (ELT(AD))** — ELT, который неподвижно закрепляется на борту воздушного судна и автоматически разворачивается и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками. Предусмотрено также его разворачивание вручную.

**Аварийно-спасательный ELT (ELT(S))** - ELT, который снимается с борта воздушного судна, размещается таким образом, чтобы его можно было легко использовать в аварийной обстановке, и приводится в действие вручную оставшимися в живых.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

#### **4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## **Раздел I. Ударостойкость и безопасность кабины**

### **1.6 Спасательное оборудование**

Самолет оснащается таким оборудованием, которое в максимальной степени обеспечивает экипажу и находящимся на борту людям возможность выживания в ожидаемых внешних условиях в течение обоснованного периода времени. Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество спасательных плотов/спасательных жилетов;
- b) спасательное оборудование, соответствующее вероятным условиям;
- c) аварийные радиостанции и оборудование для пиротехнической сигнализации в случаях бедствия;
- d) автоматические аварийные радиомаяки.

### ***B9. Кислородная система кабинного экипажа и пассажиров/Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers)***

#### ***Проверяется:***

- Наличие, заправка, соответствие установленному количеству (требованиям MEL) и исправность переносных кислородных баллонов для пассажиров и кабинного экипажа.
- Маркировку местоположения переносных кислородных баллонов, их безопасное размещение (крепление).
- Соответствие запаса кислорода и количества кислородных масок требуемому.
- Панель управления кислородной системой закрыта и законтрена.

- Наличие и состояние автоматической стационарной кислородной системы для пассажиров и бортпроводников.

*Примечание: если кислородные маски и фитинги кислородной системы не совместимы, кислородные маски считаются непригодным.*

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

**4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

d) кислородного оборудования, если предусматривается его использование пассажирами;

и

e) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

**4.2.8 Запас кислорода**

4.2.8.1 Полет, который предстоит выполнять на таких абсолютных высотах, на которых атмосферное давление в кабинах пассажиров и летного экипажа будет менее 700 гПа, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный

a) для всех членов экипажа и 10% пассажиров в течение любого периода сверх 30 мин, когда давление в

занимаемых ими кабинах будет составлять от 700 гПа до 620 гПа; и

b) для экипажа и пассажиров в течение любого периода, когда атмосферное давление в кабинах, занимаемых ими, будет составлять менее 620 гПа.

4.2.8.2 Полет, который предстоит выполнять самолету с герметизированными кабинами, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для дыхания, достаточный для всех членов экипажа и пассажиров – в зависимости от условий выполняемого полета - в случае разгерметизации в течение любого периода времени, когда атмосферное давление в любой кабине, занимаемой ими, будет составлять менее 700 гПа. Кроме того, если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление ниже 376 гПа, или если самолет выполняет полет на абсолютных высотах, на которых атмосферное давление превышает 376 гПа, и не может безопасно снизиться в течение четырех минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: все полеты**

**6.2.2 Самолет оснащается:**

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета предусмотрен кислород;

**6.7 Все самолеты: высотные полеты**

*Примечание. В тексте используются значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим значениям абсолютного давления:*

<i>Абсолютное давление</i>	<i>Метры</i>	<i>Футы</i>
<i>700 гПа</i>	<i>3000</i>	<i>10000</i>
<i>620 гПа</i>	<i>4000</i>	<i>13000</i>
<i>376 гПа</i>	<i>7600</i>	<i>25000</i>

6.7.1 Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление в кабинах летного экипажа и пассажиров составляет менее 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 4.2.8.1.

6.7.2 Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 700 гПа, но который оснащен средствами поддержания давления в кабинах летного экипажа и пассажиров на уровне, превышающем 700 гПа, оборудуется аппаратурой для хранения и подачи кислорода, запас которого необходимо иметь на борту согласно п. 4.2.8.2.

6.7.3 Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию 1 июля 1962 года или после этой даты и предназначенные для полетов на высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, оборудуются средствами сигнализации, предупреждающими пилота о любой опасной степени разгерметизации.

6.7.5 Самолет, который предназначен для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, или который, если выполняет полеты на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет более 376 гПа, не может безопасно снизиться в течение четырех минут до абсолютной высоты, где атмосферное давление составляет 620 гПа, и которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам было выдано 9 ноября 1998 года или позже, оснащается автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями п. 4.2.8.2. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10%.

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

## ***V10. Инструкции по безопасности для пассажиров/ Safety passenger's Instructions***

### ***Проверяется:***

Наличие на борту, количество, соответствие требованиям и типу воздушного судна, его компоновке, соответствие фактической комплектации аварийно-спасательного оборудования.

*Примечание: ИКАО требует, чтобы соответствующая информация по безопасности была доведена до сведения пассажиров. Метод доведения информации определяется оператором (Инструкции по безопасности, устные брифинги, видео-демонстрация). Таким образом, Инструкции по безопасности не всегда обязательны на борту ВС.*

### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

4.2.12 Пассажиры

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

а) привязных ремней;

- b) аварийных выходов;
- c) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- d) кислородного оборудования, если предусматривается его использование пассажирами;

и

e) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

4.2.12.3 При возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктируются о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

### **6.2 Все самолеты: все полеты**

#### **6.2.2 Самолет оснащается:**

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

- 1) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;
- 2) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета предусмотрен кислород;
- 3) когда следует воздерживаться от курения;
- 4) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту; и
- 5) где расположены и как открываются аварийные выходы.

### ***V11. Количество членов кабинного экипажа / Cabin crew members***

#### ***Проверяется:***

- Достаточность членов кабинного экипажа. Если нет уверенности в том, что количество бортпроводников соответствует норме, проверить соответствие количества бортпроводников установленному в РПП (задание на полет.)

#### ***Примечания:***

1. По нормам ИКАО число членов кабинного экипажа отвечает установленным нормам - как минимум один бортпроводник на 50 пассажиров.

2. Контроль свидетельств членов кабинного экипажа стандартами ИКАО не требуется.

- Квалификация членов кабинного экипажа по процедурам действий в аварийной обстановке и/или эксплуатации аварийного оборудования и процедурам заправки топливом с пассажирами на борту согласно РЛЭ. При необходимости убедиться, что установлена двусторонняя связь между бортом ВС и землей.

#### **Ссылки:**

### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 1. Определения**

**Член кабинного экипажа.** Член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна, но не является членом летного экипажа.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 12. Члены обслуживающего экипажа**

### **12.1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке.**

Эксплуатант устанавливает достаточное, с точки зрения государства эксплуатанта, минимальное число членов кабинного экипажа для каждого типа самолета, исходя из пассажиропместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип самолета.

### **12.2 Места членов обслуживающего экипажа при аварийной эвакуации**

Каждый член обслуживающего экипажа, в обязанность которого вменяются действия, связанные с аварийной эвакуацией, занимает место, предусмотренное в п. 6.16, во время взлета и посадки, а также по указанию командира воздушного судна.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

### **6.16 Места членов обслуживающего экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров**

6.16.3 Места членов обслуживающего экипажа, устанавливаемые в соответствии с пп. 6.16.1 и 6.16.2, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.3 Подготовка к полетам**

#### **4.2.7 Заправка с пассажирами на борту**

4.2.7.1 Заправка самолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки производится только в том случае, если на борту находится надлежащее количество подготовленного персонала, готового приступить к эвакуации самолета и осуществлять руководство ею самыми практичными имеющимися в наличии средствами и в кратчайшие сроки.

4.2.7.2 При заправке топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадке между наземным персоналом, наблюдающим за заправкой, и подготовленным персоналом на борту самолета поддерживается двусторонняя связь по самолетному переговорному устройству или с использованием других подходящих средств.

*Примечание 1. Положения п. 4.2.7.1 не требуют в качестве предварительного условия для начала заправки обязательного использования встроенных трапов самолета или открытия аварийных выходов.*

*Примечание 2. Положения, касающиеся заправки воздушных судов топливом, содержатся в томе I Приложения I4, а инструктивный материал по безопасным методам заправки содержится в частях 1 и 8 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).*

*Примечание 3. При заправке не авиационным керосином, а другими видами топлива, либо в том случае, когда во время заправки образуется смесь авиационного керосина с другими видами топлива для турбореактивных двигателей или используется открытый топливопровод, необходимо соблюдать дополнительные меры предосторожности.*

## ***V12. Доступ к аварийным выходам/ Access to emergency exits***

### ***Проверяется:***

- Возможность свободного доступа к аварийным выходам и отсутствие препятствий, таких как, например, нескладывающееся сиденье бортпроводника, ковры, поврежденные панели.
- Отсутствие препятствий в виде багажа и других предметов.
- Возможность быстрого возвращения сиденья бортпроводника в вертикальное положение.

*Примечание: на некоторых типах ВС вертикальное положение сиденья бортпроводника фиксируется ручным фиксатором. Только для этих воздушных судов при отсутствии специального фиксатора следует рассматривать в качестве несоответствия.*

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**Глава 4. Проектирование и производство**

**4.1.7. Меры на случай аварийной посадки**

4.1.7.2 Обеспечиваются средства для быстрого покидания самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки. Эти средства предусматриваются с учетом пассажироемкости самолета и числа мест для его экипажа.

4.1.7.3 Внутренняя компоновка салона, расположение и количество аварийных выходов, включая средства указания и освещения аварийных выходов и подходов к ним, являются такими, что они обеспечивают эвакуацию из самолета в условиях, возникновение которых вероятно после аварийной посадки.

**8.3 Аварийно-спасательное оборудование**

Предписанное аварийно-спасательное оборудование, которое, как ожидается, в случае аварии будет использоваться или применяться экипажем или пассажирами, является доступным, надежным, легко распознаваемым, а методы его применения указываются с помощью четкой маркировки.

**I.4 Эвакуация**

На самолете предусматриваются достаточные аварийные выходы, обеспечивающие максимальную возможность эвакуации из кабины за соответствующий период времени.

Подлежащие учету факторы включают:

- a) количество и конфигурацию размещения кресел;
- b) количество, расположение и размер выходов;
- c) маркировку выходов и наличие инструкций об их использовании;
- d) возможные блокировки выходов;
- e) функционирование выходов;
- f) размещение у выходов и вес оборудования для эвакуации, например аварийных трапов и плотов.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

**4.2 Сертификация на право производства полетов и контроль**

**4.2.12 Пассажиры**

4.2.12.1 Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

b) аварийных выходов;

4.2.12.2 Эксплуатант информирует пассажиров о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: все полеты**

6.2.2 Самолет оснащается:

d) Средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

5) где расположены и как открываются аварийные выходы.

***V13. Безопасность багажа пассажиров/ Safety of passenger baggage's***

***Проверяется:***

- Размещение багажа в салоне (полках, отсеках), в том числе тяжеловесного и негабаритного багажа.

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

4.8. Эксплуатант обеспечивает надлежащее и надежное размещение всего багажа, перевозимого на самолете и в пассажирском салоне.

***V14. Количество кресел/Seat capacity***

***Проверяется:***

- Соответствие числа пассажиров числу кресел (спальных мест).

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6, Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2 Все самолеты: все полеты**

**6.2.2 Самолет оснащается:**

с) 1) Самолет оснащается креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого государством эксплуатанта.

## **C. СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА/AIRCRAFT CONDITION**

***C1. Общее внешнее состояние/General external condition***

***Проверяется визуальным осмотром:***

- Общее состояние планера:

\* чистота (помеха возможности осмотра воздушного судна);

\* наличие коррозии;

\* наличие льда, снега, инея;

\* четкость маркировки, в том числе национальных и регистрационных знаков;

***Примечания:***

1. Маркировка может быть не только на английском языке.

2. ИКАО не требует, чтобы разрывы в маркировке были отмечены (но если такая маркировка используется, они должны быть в соответствии с определенным форматом).

\* отслоение лобового стекла,

- Ослаблены или отсутствуют крепежные заклепки.

- Незафиксированные повреждения и вмятины.

- Наличие и состояние антенн.

- Наличие и состояние статических разрядников.

- Состояние и работоспособность посадочных фар, БАНО, габаритных огней, импульсных маяков и т.д.

*Примечание: прежде чем фиксировать несоответствие, инспектор должен убедиться, что неисправные фонари требуются для данного типа полета (в соответствии с MEL). Неисправные фонари, которые не требуются для этого типа полета, должны указываться, как только общее замечание.*

**Справочные материалы:**

FCOM (РЛЭ), АОМ (РПП), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования), АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета).

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**Глава 4. Проектирование и производство**

**4.1 Общие положения**

**4.1.4 Предохранение**

Конструкция предохраняется от снижения или потери прочности в ходе эксплуатации вследствие атмосферных воздействий, коррозии, износа или других причин, которые могут остаться незамеченными, принимая во внимание тот уровень технического обслуживания, который будет обеспечиваться при эксплуатации самолета.

**Глава 9. Эксплуатационные ограничения и информация**

**9.6 Маркировка и пояснительные надписи**

9.6.2 Обеспечиваются маркировка и пояснительные надписи или инструкции в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании (например, при буксировке, заправке топливом и т. д.), которые могли бы остаться незамеченными и создать угрозу безопасности последующих полетов самолетов.

**D.7 Наземное обслуживание**

При проектировании самолета принимаются достаточные меры для того, чтобы свести к минимуму риск нанесения при наземном обслуживании (буксировке, подъеме домкратами и т. п.) повреждений, которые могут остаться незамеченными, деталям и частям самолета, имеющим существенное значение для обеспечения его безопасной эксплуатации. При этом могут учитываться меры безопасности, обеспечиваемые введением ограничений и инструкций в отношении таких операций.

**G.6 Маркировка и пояснительные надписи**

G.6.2 Обеспечиваются маркировка и пояснительные надписи или инструкции в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании (например, при буксировке, заправке топливом и т. д.), которые могли бы остаться незамеченными и создать угрозу безопасности последующих полетов самолетов.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

4.2.5.4 Полет, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле, начинается только в том случае, когда самолет прошел проверку на предмет обнаружения обледенения и на нем, по мере необходимости, были проведены работы по устранению/предотвращению обледенения. Наросты льда или других образующихся естественным путем загрязнений удаляются, чтобы самолет был в состоянии годности к полетам перед выполнением взлета.

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 6. Бортовые приборы, оборудование и полетная документация**

**6.2.4 Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа**

6.2.4.1 Если на фюзеляже предусмотрена маркировка мест, в которых спасательным командам удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке, то эти места маркируются так, как показано ниже (см. рисунок). Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.

**6.10 Все самолеты: ночные полеты**

Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

б) огнями, требуемыми Приложением 2 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площади аэродрома.

*Примечание. Технические требования к огням, удовлетворяющим требованиям Приложения 2 для навигационных огней, содержатся в Добавлении 1. Общие характеристики огней определены в Приложении 8. Подробные технические требования для огней, удовлетворяющих требованиям Приложения 2 для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площади аэродрома, содержатся в Руководстве по летной годности (Doc 9760);*

с) двумя посадочными фарами.

*Примечание. Самолеты, которые не сертифицированы в соответствии с положениями Приложения 8 и которые оборудованы одной посадочной фарой с двумя нитями накала, имеющими отдельное питание, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям п. 6.10 с);*

## **Руководство по Государственной регистрации и лётной годности гражданских Воздушных судов Туркменистана**

### **9. Нанесение национальных и регистрационных опознавательных знаков**

9.1. Национальные и регистрационные опознавательные знаки на гражданском воздушном судне выполняются чёрным цветом на светлом фоне. Все символы наносятся влагостойкой краской, не меняющей цвета от воздействия атмосферных условий и не стирающейся при обслуживании в процессе эксплуатации воздушного судна.

9.2. Национальный и регистрационный опознавательные знаки должны быть чёткими и видны как на земле, так и в воздухе. Гражданское воздушное судно должно иметь опознавательную табличку. Табличка изготавливается из огнеупорного материала, содержит информацию о национальном и регистрационном знаках и крепится на приборной доске.

9.3. На гражданское воздушное судно должны быть нанесены именно такие национальные и регистрационные опознавательные знаки, которые указаны в свидетельстве о государственной регистрации этого судна, выданном АГАТ при внесении воздушного судна в Государственный реестр.

10.5. **Крылья.** Национальный и регистрационный опознавательные знаки обязательно наносятся на нижней поверхности левой половины конструкции крыла и по желанию эксплуатанта на верхней поверхности правой половины конструкции крыла.

Знаки на крыльях должны иметь высоту, по крайней мере 50 сантиметров, располагаться на одинаковом расстоянии от передней и задней кромок крыла и быть направлены своей верхней частью к передней кромке крыла.

10.6. **Фюзеляж.** Национальный и регистрационный опознавательные знаки наносятся на боковых поверхностях хвостовой части фюзеляжа, не затеняемых элементами конструкции воздушного судна.

Знаки, наносимые на обеих сторонах хвостовой части фюзеляжа, должны иметь высоту по крайней мере 30 сантиметров и быть сориентированы в одном направлении со строительной горизонталью фюзеляжа.

На вертолётах национальный и регистрационный опознавательные знаки наносятся на боковых поверхностях хвостовой балки.

10.7. **Оперение.** В случае недостатка свободного места на боковых поверхностях хвостовой части фюзеляжа национальный и регистрационный опознавательные знаки располагаются в нижней части вертикальной плоскости хвостового оперения.

## **C2. Двери и люки/Doors and hatches**

### **Проверяется визуальным осмотром:**

- Состояние и внешняя маркировка дверей и люков, их опломбирование;

*Примечание: Внешняя маркировка необходима только на те двери, которые можно открыть снаружи.*

- Указания по использованию;
- Состояние и смазка петель дверей и люков.

**Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России также РЛЭ.*

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**Глава 9. Эксплуатационные ограничения и информация**

**9.6 Маркировка и пояснительные надписи**

9.6.2 Обеспечиваются маркировка и пояснительные надписи или инструкции в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании (например, при буксировке, заправке топливом и т. д.), которые могли бы остаться незамеченными и создать угрозу безопасности последующих полетов самолетов.

***C3. Органы управления ВС/Flight controls***

***Проверяется визуальным осмотром:***

- Внешнее состояние органов управления на крыле и хвостовом оперении.
- Состояние, износ, отсутствие повреждений, выбоины, видимые следы коррозии, следы разряда молнии, отсутствие люфтов в проводках управления, наличие и состояние статических разрядников.

**Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

***C4. Колеса, пневматики, тормоза/Wheels, tyres and brakes***

***Проверяется визуальным осмотром:***

- Отсутствие механических повреждений, износ пневматиков, отсутствие вздутий (грыж) на пневматиках, состояние амортизаторов лыжных шасси.
- При наличии времени и возможности давление в пневматиках.

- Износ тормозных дисков, срабатывание термopредохранителей.

*Примечания:*

- На авиационных шинах, произведенных в СНГ, на поверхности шины могут быть заметны один или более слоев корда в зависимости от требований производителя.

- Для тормозов, рулевого управления и дверей-трапов, допустимая утечка гидравлической жидкости 1-2 см<sup>3</sup> /мин является приемлемой (только для воздушных судов, выпущенных в СНГ).

- Некоторые производители самолетов может разрешить выполнение определенное количество рейсов с шинами и тормозами изношенными или поврежденными более пределов, разрешенных в АММ.

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

#### **Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

#### **3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

### ***C5. Шасси/нопланки /Undercarriage skids/floats***

#### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Наличие смазки трущихся поверхностей/
- Отсутствие подтеков рабочей жидкости гидравлической системы.
- Отсутствие коррозии, а также отсутствие износа узлов навески створок шасси и шарнирных соединений, отсутствие мелких дефектов.
- Отсутствие незаконтренных резьбовых соединений.
- Наличие и четкость эксплуатационной маркировки.

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

### ***C6. Ниши шасси/Wheel well***

#### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Отсутствие посторонних предметов, отсутствие подтеков рабочей жидкости гидравлической системы и отсутствие коррозии.
- Чистота и отсутствие повреждений агрегатов, расположенных в нишах шасси.
- Наличие и четкость эксплуатационной маркировки.

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

### ***C7. Силовые установки и пилоны / Powerplant and pylons***

#### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Отсутствие вмятин, повреждений крепления, работоспособность замков капотов, видимые повреждения датчиков.
- Состояние устройств управления реверсом.
- Отсутствие чеканки на элементах конструкции, несвойственных сквозных отверстий, течей топлива, масла, гидросмеси.
- Наличие и четкость эксплуатационной маркировки и информационных надписей.

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

#### **Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

#### **3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

### ***C8. Лопатки первого контура компрессора (вентилятора)/Fan blades***

#### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Целостность лопаток ВНА, первой ступени вентилятора, компрессора низкого давления.
- Отсутствие повреждений, трещин, сколов, коррозии, эрозии, посторонних предметов, снега, льда и т.д.

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

#### **3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

### ***C9. Воздушные винты/Propellers, Rotors (main & tail)***

#### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Отсутствие коррозии, люфта лопастей во втулке винта, повреждений от посторонних предметов и т.д.
- Работоспособность противообледенительной системы (если имеется).

#### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

#### ***C10. Видимые следы ремонта / Obvious repairs***

##### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Фрагменты конструкции нестандартного вида или со следами некачественно выполненного ремонта.

*Примечание: ИКАО не установило требований хранить на борту ВС информацию в отношении ремонта. Однако КВС, чтобы быть уверенным в том, что самолет остается в летной годности, должен знать о статусе ремонта.*

##### **Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

##### **Ссылки:**

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I. Определения.**

**Ремонт.** Восстановление летной годности авиационного изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требованиям к конструированию, предусмотренными соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна.

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

- а) самолет годен к полетам;

## **ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

### **3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

#### ***C11. Видимые не отремонтированные повреждения/Obvious unrepaired damage***

##### ***Проверяется визуальным осмотром:***

- Не выявленные и не записанные повреждения и дефекты, включая коррозию, следы повреждения элементов конструкции ударом молнии, столкновения с птицами и т.д.

- Отсутствие элементов конструкции ВС (замки, лючки, обтекатели и др.).

- Все повреждения и дефекты осмотрены и записаны в журнал подготовки ВС (технический бортовой журнал).

**Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

**Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I. Определения.**

**Ремонт.** Восстановление летной годности авиационного изделия после его повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия воздушного судна требованиям к конструированию, предусмотренными соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа соответствующему типу воздушного судна.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам.

***C12. Течи (топлива, масла, жидкостей)/Leakages***

***Проверяется визуальным осмотром:***

- Течи топлива, масла, гидросмеси, подтеки в зоне слива и заправки туалетов спецжидкостью.

*Примечания: Протечки определенные при осмотре в соответствии с пунктами C03, C04, C06 и C07 должны быть представлены в этих пунктах инспектирования ВС.*

**Справочные материалы:**

АММ (Руководство по техническому обслуживанию самолета), CDL (Перечень конфигурационных отклонений), MEL (Перечень минимального оборудования).

*Для ВС производства СССР и России – РЛЭ.*

**D. ГРУЗ/CARGO**

***D1. Общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков/General condition of cargo, baggage compartments***

***Проверяется:***

- Общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков.
- Чистота в грузовой кабине и багажных отсеках.
- Состояние боковых/верхних панелей сброса избыточного давления.
- Исправность светотехнических устройств внутреннего освещения.
- Исправность вентиляции, системы сигнализации дыма и/или пожара в кабине и противопожарного оборудования/системы пожаротушения (если предусмотрено).
- Исправность системы напольной механизации, грузовых лебедок и тельферов.
- Количество и состояние швартовочного оборудования, наличие требуемого количества швартовочных цепей и ремней, швартовочных и разделительных сеток в соответствии с требованиями РЛЭ ВС.

**Справочные материалы:**

- MEL - Минимальный перечень оборудования.
- АММ – Руководство по техническому обслуживанию самолета.

- РЛЭ ВС - Руководство по летной эксплуатации (для ВС производства СССР и России).

**Ссылки:**

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**Процедуры сертификации и сохранения летной годности**

**Глава 3. Сертификат летной годности**

**3.5 Временная утрата летной годности**

Неспособность сохранить годность воздушного судна к полетам, которая определяется соответствующими требованиями к летной годности, приводит к тому, что воздушное судно становится непригодным к эксплуатации, пока не будет вновь восстановлена его годность к полетам

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**Глава 4. Проектирование и производство**

**4.1 Общие положения**

4.1.6 Особенности проектирования систем

f) *Меры предосторожности против пожаров.* Конструкция самолета и материалы, используемые при его изготовлении, включая материалы интерьера салона, заменяемые при значительном обновлении салона, являются такими, что они сводят к минимуму возможность пожара в полете и на земле, а также сводят к минимуму выделение дыма и токсичных газов в случае пожара. Обеспечиваются средства для локализации или обнаружения и ликвидации очагов пожара, которые могут возникнуть, таким образом, чтобы для самолета не создавалось никакой дополнительной опасности.

g) *Тушение пожара.* На самолетах, заявка на сертификацию которых была представлена 12 марта 2000 года или после этой даты, системы пожаротушения в грузовых отсеках, включая их огнегасящие вещества, проектируются с учетом возможности внезапного возникновения интенсивного пожара, например, вызванного взрывным или зажигательным устройством или опасными грузами.

9.6 Маркировка и пояснительные надписи

9.6.2 Обеспечиваются маркировка и пояснительные надписи или инструкции в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании (например, при буксировке, заправке топливом и т. д.), которые могли бы остаться незамеченными и создать угрозу безопасности последующих полетов самолетов.

**ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.**

**D.2 Особенности проектирования систем**

g) *Противопожарная защита грузовых отсеков:*

1) каждый грузовой отсек, доступный для члена экипажа на пассажирском самолете, оборудуется системой пожаротушения;

2) каждый грузовой отсек, недоступный для члена экипажа, оборудуется встроенной системой обнаружения пожара и встроенной системой локализации или тушения пожара; и

3) системы пожаротушения в грузовых отсеках, включая их огнегасящие вещества, проектируются с учетом возможности внезапного возникновения интенсивного пожара, например, вызванного взрывным или зажигательным устройством или опасными грузами.

**G.6 Маркировка и пояснительные надписи**

G.6.2 Обеспечиваются маркировка и пояснительные надписи или инструкции в целях предоставления наземному персоналу информации, имеющей важное значение с точки зрения предотвращения ошибок при наземном обслуживании (например, при буксировке, заправке

топливом и т. д.), которые могли бы остаться незамеченными и создать угрозу безопасности последующих полетов самолетов.

## ***D2. Опасные грузы / Dangerous Goods***

### ***Проверяется:***

- При наличии на борту опасных грузов: наличие письменного уведомления КВС о перевозимых опасных грузах (NOTOC) и документа(ов) перевозки опасного груза (Декларации грузоотправителя перевозимого опасного груза).
- РПП содержит необходимый инструктивный материал по правилам перевозки опасных грузов в соответствии с положениями Приложения 18.
- При перевозке груза применяются Технические инструкции ИКАО (Doc.9284).
- Опасный груз надлежащим образом размещен, закреплен, упакован и маркирован в соответствии с требованиями Технических инструкций ИКАО (Doc.9284).
- Любые загрязнения от опасных грузов удалены.
- Наличие выданного уполномоченными органами в области ГА заинтересованных стран (вылета, назначения и пролета) разрешения на перевозку опасных грузов данной категории (если требуется).

### **Справочные материалы:**

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc. 9284/AN 905 ИКАО (действующее издание).

### **Ссылки:**

#### **Конвенция о международной гражданской авиации**

#### **Статья 35. Ограничения в отношении грузов**

*a)* Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

*b)* Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте а), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 1. Определения**

**Опасные грузы.** Изделия или вещества, которые способны создать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде и которые указаны в Перечне опасных грузов, приведенном в Технических инструкциях, или которые классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

#### **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 3. Общие положения**

#### **3.4 Опасные грузы**

*Примечание 1. Положения о перевозке опасных грузов содержатся в Приложении 18.*

*Примечание 2. В статье 35 Конвенции указываются определенные категории ограниченный в отношении грузов.*

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

### **4.2.3 Руководство по производству полетов**

4.2.3.1 В соответствии с добавлением 2 эксплуатант обеспечивает наличие руководства по производству полетов для использования соответствующим персоналом, занимающимся вопросами производства полетов, и для ориентирования его в этих вопросах. Руководство по производству полетов по мере необходимости изменяется или пересматривается с целью обновления содержащейся в нем информации. В каждом случае, когда вносятся изменения или производится пересмотр, об этом сообщается всему персоналу, которому надлежит пользоваться этим руководством.

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 9. Летный экипаж самолета**

### **9.3 Программа подготовки членов летного экипажа**

9.3.1 Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается государством эксплуатанта и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

d) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, какюющимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;

## **ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Добавление 2. Структура и содержание Руководства по производству полетов**

### **2. Содержание**

В руководство по производству полетов, о котором говорится в пп. 1.1 и 1.2, по крайней мере включаются:

#### **2.1 Общие положения**

2.1.35 Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации.

*Примечание. Инструктивный материал по разработке принципов и правил, касающихся инцидентов, связанных с опасными грузами на борту воздушного судна, содержится в документе "Инструкция о порядке действий в аварийной обстановке в случае инцидентов, связанных с опасными грузами, на воздушных судах" (Doc 9481).*

## **Руководство по перевозке опасных грузов на воздушных линиях туркменистана**

### **Глава II.**

#### **Концепция безопасности при перевозке опасных грузов**

16. Концепция безопасной перевозки опасных грузов исходит из необходимости обеспечения уровня безопасности перевозки не ниже установленного международными требованиями, недопущения к перевозке опасных грузов, запрещенных к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах и определения процедур при организации и проведении воздушной перевозки опасных грузов, разрешенных к авиаперевозке.

## **Глава VI. Ограничения при перевозке опасных грузов на воздушных судах.**

62. Перевозка опасных грузов воздушными судами разрешается только при полном соответствии с требованиями, указанными в настоящих Правилах и ТИ ИКАО.

63. **Запрещается** перевозка опасных грузов воздушными судами, указанных в ТИ ИКАО как запрещенные для перевозки воздушными судами в обычных условиях, и зараженных животных при отсутствии освобождения в соответствии с Главой 2 настоящих Правил или указа-

ния в ТИ ИКАО о возможности перевозки опасных грузов в соответствии с освобождением (разрешением), выданным государством отправления (государство, на территории которого первоначально был погружен на борт воздушного судна опасный груз).

64. **Запрещается** перевозка опасных грузов воздушными судами, указанных в ТИ ИКАО как запрещенные для перевозки воздушными судами при любых обстоятельствах.

#### **164. Обязанности эксплуатанта.**

Эксплуатант не принимает опасные грузы для перевозки воздушными судами:

1) если опасные грузы не сопровождаются декларацией грузоотправителя на опасный груз, за исключением случаев, указанных в ТИ ИКАО о том, что наличие такого документа не требуется;

2) без проверки грузового места, внешней упаковки или грузового контейнера с опасными грузами в соответствии с порядком, установленным в ТИ ИКАО;

3) если упаковочные комплекты не защищены и не снабжены прокладками, предотвращающими повреждение упаковочных комплектов, утечку опасного груза и обеспечивающими осуществление контроля за его перемещением внутри внешней упаковки в обычных условиях перевозки опасных грузов воздушными судами.

170. Грузовые места, внешние упаковки с опасными грузами и грузовые контейнеры с радиоактивными материалами проверяются на отсутствие признаков повреждений или утечки также при выгрузке из воздушного судна или из средства пакетирования опасных грузов.

При обнаружении признаков повреждений или утечки производится проверка зоны на борту воздушного судна, в которой опасные грузы или средства пакетирования опасных грузов размещались, с целью выявления повреждений или загрязнения.

171. Опасные грузы не перевозятся в салоне пассажирского воздушного судна или в кабине экипажа воздушного судна, за исключением обстоятельств, предусмотренных ТИ ИКАО.

172. Опасное загрязнение на борту воздушного судна, полученное в результате утечки или повреждения опасных грузов, незамедлительно устраняется.

173. Воздушное судно, загрязненное радиоактивными материалами, незамедлительно снимается с эксплуатации до тех пор, пока уровень радиации на любой доступной поверхности или уровень нефиксированного загрязнения не будет ниже значений, указанных в ТИ ИКАО.

#### **156. Общие требования к противопожарным мероприятиям.**

На ВС, предназначенных для перевозки опасных грузов, должны быть кроме штатных средств и дополнительные средства пожаротушения, эффективные для тушения пожара перевозимого груза. Для предупреждения возможного возгорания пожароопасных грузов необходимо:

1) не допускать курения, применения открытого огня, искрения электроагрегатов в грузовых кабинах, на погрузочно-разгрузочной площадке и вблизи ВС;

2) обращать особое внимание на состояние упаковки, которая должна быть герметичной, исправной, чистой и маркированной;

3) проверять перед загрузкой ВС наличие исправных необходимых средств пожаротушения на борту и на погрузочно-разгрузочной площадке, в том числе дополнительных огнегасящих средств, соответствующих роду перевозимого груза;

4) обеспечивать свободный доступ членам экипажа или лицам, сопровождающим груз, к грузу для его осмотра в полете и применения в случае необходимости переносных средств пожаротушения.

Места с опасными грузами, которые могут вступать в опасное взаимодействие друг с другом, не должны размещаться на воздушном судне рядом друг с другом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки. Во время работ с опасными грузами при необходимости организуется дежурство медперсонала. Грузовые кабины ВС и отсеки, в которых возможно скопление ядовитых паров газов, должны тщательно проветриваться перед входом в них людей и при проведении погрузочно-разгрузочных работ. Невзирая на осуществ-

ление проветривания входить в такое помещение одному человеку без страховки другим лицом **запрещается**. Перед началом погрузочно-разгрузочных работ непосредственным руководителем под расписку бригадиру грузчиков выдается задание на производство работ с опасными грузами. Для обеспечения безопасности полета необходимо, чтобы все лица, связанные с перевозкой грузов на ВС, были проинструктированы и ознакомлены с характеристиками и свойствами опасных грузов, со способами обращения с ними при погрузке и выгрузке, знали порядок размещения и укладки опасных грузов, меры предосторожности, противопожарные и медицинские мероприятия, изложенные в настоящем руководстве. Если погрузка опасных грузов на ВС производится не на стационарных оборудованных погрузочно-разгрузочных площадках, то на таких местах погрузки (выгрузки) устанавливаются знаки безопасности и временные ограждения в соответствии с действующими правилами и государственными стандартами.

59. Диспетчер СОПП, оформляющий почтово-грузовую ведомость, карго манифест на перевозку опасного груза, обязан уведомить командира ВС о загруженных на борт ВС опасных грузах письменным «Уведомлением командира ВС», (NOTOC).

## **Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Doc 9284 AN/905 ИКАО**

### **Глава 1. Сфера действия и применение**

#### **1. Общие случаи применимости**

1.1.2. В случае чрезвычайных обстоятельств, или когда использование других видов транспорта является практически невозможным, или когда полное соблюдение предписанных требований противоречит общественным интересам, заинтересованные государства могут предоставлять освобождение от действий положений настоящих Инструкций при условии, что будет сделано всё возможное для достижения общего уровня безопасности при перевозке, который равнозначен уровню, обеспечиваемому при соблюдении данных Инструкций.

### ***D3. Безопасность груза на борту / Safety of cargo on board***

#### ***Проверяется:***

- Размещение груза надлежащим образом в соответствии со схемой загрузки (наличие проходов, зазоров).
- Выполнение требований по ограничению нагрузки на пол и ограничения по высоте груза.

*Примечание: не все самолеты имеют ограничения по высоте загрузки.*

- Правильность швартовки груза и средств пакетирования (контейнеров, поддонов).
- Безопасность размещения комплекта бортового инструмента и технической аптечки.
- Наличие и состояние швартовочных замков.
- Состояние грузовых контейнеров, поддонов (паллет), швартовочных сеток, швартовочных ремней, швартовочных узлов.
- Безопасность размещения тяжелых грузов в контейнерах, грузовых отсеках.
- Состояние грузового отсека и разделительных сеток.
- Учёт в сопроводительной документации массы пакетирования (контейнеров, поддонов (паллет)).

#### **Ссылки:**

**ГАП «Эксплуатация воздушных судов», Часть I, Глава 4. Производство полетов**

#### **4.3 Подготовка к полетам**

4.2.1 Полет не начинается до тех пор, пока не будут заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что:

- е) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

ГАП «Лётная годность воздушных судов», Часть I.  
Глава 9. Эксплуатационные ограничения и информация  
9.2 Эксплуатационные ограничения

9.2.1 Ограничения на грузок

Ограничения на грузок охватывают все предельные массы, предельные значения центровки, предельные значения распределения массы и предельные нагрузки на пол (см. п. 1.3.2).

**Е. ОБЩЕЕ / GENERAL**

*E1. Общее / General*

**Проверяется:**

Общее соответствие требованиям нормативных документов по вопросам обеспечения безопасности полетов.

*На ВС Туркменистана дополнительно проверяется выполнение статей Воздушного кодекса и требований Государственных авиационных правил.*

**6. КЛАССИФИКАЦИЯ ПОЛУЧЕННЫХ ДАННЫХ**

**6.1. Общие положения**

6.1.1. Для каждого из пунктов проверки определены 3 категории несоответствий в зависимости от их влияния на безопасность полетов:

**1-ая категория несоответствий** – это незначительные неисправности (несоответствия), которые не оказывают значительного влияния на безопасное выполнение полета.

**2-ая категория несоответствий** – это несоответствия, существенно влияющие на безопасность полетов.

**3-ая категория несоответствий** – это несоответствия, оказывающие наиболее значительное влияние на безопасность полетов или на безопасную перевозку пассажиров и/или груза.

6.1.2. Для каждой позиции контрольного перечня в настоящем Пособии приведена Таблица классификации выявленных несоответствий и приведены выписки из основных нормативных документов.

В случае, если какое-либо несоответствие не нашло отражение в утвержденной уполномоченным органом в области гражданской авиации Таблице классификации выявленных несоответствий, инспектор самостоятельно не имеет право принимать решение по поводу категорирования того или иного несоответствия, по своему мнению, а должен привести свое мнение в специальной графе Отчета.

**6.2. Таблица классификации выявленных несоответствий**

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
A	Кабина экипажа/Flight deck			
	Общее/ General			
1	Общее состояние/ General Condition	Грязно и неаккуратно. Отсутствует или неисправен механизм открытия двери с рабочих мест пилотов.	Наличие включенных автоматов (Положение выключателей АЗС, не соответствующее требованиям РЛЭ). Маркировки и/или трафареты рабочих приборных досок отсутствуют или неточные. Отсутствие или неисправ-	Большие незакрепленные объекты (например - багаж) – оборудование не безопасно. Непригодные к эксплуатации сиденья экипажа. Неисправности остекления кабины более установленных в MEL (АММ). Неработоспособность запирающих устройств на вход-

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
			ность скрытой связи с бортпроводниками.	<p>ных дверях кабины экипажа. Отсутствует наблюдение за закабинным пространством с рабочих мест каждого пилота.</p> <p>Количество членов летного экипажа меньше определенного в РПП для данной продолжительности полета.</p> <p>Не установлена армированная дверь кабины экипажа.</p> <p>Ведение записей учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха членов экипажа не соответствует установленным правилам.</p> <p>Член летного экипажа не соответствует требованиям к полетному и служебному (времени отдыха) времени.</p>
2	Аварийные выходы/ Emergency exits			<p>Доступ к аварийным выходам затруднен.</p> <p>Аварийные выходы неисправны.</p> <p>Аварийное оборудование неисправно (выходит за рамки MEL).</p> <p>Если применимо, легкое покидание кабины пилотов (канат, люк, ремни безопасности) не пригодны (нет в наличии) или не обеспечивают безопасность.</p>
3	Оборудование / Equipment			<p>Не установлена система GPWS (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Сетка радиочастот не соответствует требованиям запрашиваемого воздушного пространства для зарегистрированного плана полетов (выходит за ограничения MEL).</p> <p>TCAS/ACAS II отсутствует или неработоспособен (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Отсутствие или неисправность аварийных самописцев (выходит за ограничения MEL).</p> <p>Требуемое навигационное оборудование отсутствует или неработоспособно (выходит за ограничения MEL).</p>

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
	Документация/Documentation			
4	Руководства/ Manuals РЛЭ/FCOM		Неполное, но обеспечивает выполнение летно-технических расчетов	Отсутствует на борту и невозможно выполнить расчет летно-технических характеристик
	РПП/ОМ		Только посредством электронных данных (ноутбуков/cd) и не одобрены НАА. Неполное (см. Дополнение 2 к Приложению 6 ИКАО) Не определены требования к учету полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха всех членов экипажа. РПП не утверждено или не действует. В РПП не внесены требуемые изменения и дополнения. Экипаж плохо знает язык, на котором написано РПП.	Отсутствует на борту, или неполное для выполнения расчетов летно-технических характеристик. В РПП нет данных о летно-технических характеристиках и ограничениях ВС. В РПП не определены процедуры безопасной перевозки опасных грузов. В РПП не определены процедуры безопасной дозаправки ВС топливом с пассажирами на борту. Экипаж не знает языка, на котором написано РПП.
5	Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров / Checklists and inspection lists		Находятся в труднодоступном месте или явно не используется Не соответствует приведенным в РПП (РЛЭ) Не соответствуют конфигурации используемого самолета	Отсутствуют на борту. Не читаемы. КВС и вторым пилотом используются разные издания
6	Радионавигационные карты/ Radio Navigation Charts		Не используемые аэронавигационные данные устарели, но необходимые схемы обновлены	Навигационные карты отсутствуют на борту. Отсутствуют на борту необходимые схемы для захода на посадку по приборам. Устарели навигационные базы данных и схемы. Навигационные базы данных не действительны и не ссылаются на MEL или не соответствуют требованиям MEL.
7	Перечень минимального оборудования/ Minimum Equipment List (MEL)		MEL отсутствует на борту (бумага, CD, электронный вид, ноутбук) при отсутствии отсроченных недостатков Проверка MEL не соответствует проверке MMEL. Вместо MEL используется MMEL при отсутствии отсроченных недостатков.	MEL отсутствует на борту (бумага, CD, электронный вид, ноутбук), но есть отсроченные недостатки. Вместо MEL используется MMEL, но есть отсроченные недостатки. MEL не отражает оборудование, установленное на самолете. MEL не утвержден полномочным органом.
8	Свидетельство	Свидетельство по	Свидетельство отсутствует	

	<b>Пункт</b>	<b>Категория 1</b>	<b>Категория 2</b>	<b>Категория 3</b>
	о регистрации ВС/ Certificate of registration	форме и содержанию не соответствует установленным требованиям. Копия не заверена полномочным органом или нет перевода на английский язык	на борту Опознавательная табличка отсутствует на борту или по форме не соответствует установленным требованиям.	
9	Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/ Noise certificate (where applicable)	Отсутствует на борту или нет перевода на английский язык		
10	Сертификат эксплуатанта (или эквивалент), спецификации, страховые полисы/ AOC (or equivalent), specifications, insurances		Сертификат и/или эксплуатационные спецификации не соответствуют требованиям Приложения 6. Нет перевода на английский язык.	Отсутствие заверенной копии на борту или окончание срока действия Сертификата эксплуатанта. Отсутствие эксплуатационных спецификаций или несоответствие спецификаций условиям полета. Для эксплуатантов: Отсутствие или окончание срока действия полиса (сертификата) страхования ответственности эксплуатанта перед третьими лицами, пассажирами и грузоотправителями, несоответствие суммы страхования ответственностей установленным требованиям. Отсутствие или окончание срока действия полиса (сертификата) страхования всех лиц экипажа воздушного судна (летного, кабинного, других лиц включенных в задание на полет)
11	Разрешение на бортовые радиостанции/ Radio licenses	Не заверенная копия	Отсутствует на борту. Информация в разрешении на радиостанцию неверна.	
12	Сертификат летной годности ВС/ Certificate of airworthiness	Форма Сертификата не полностью соответствует требованиям Приложения 8	Копия не заверена полномочным органом. Отсутствует перевод на английский язык.	Отсутствует на борту. Недействителен.
	Полетные данные/Flight data			
13	Предполетная	Отсутствие копии	Неправильно заполнено	Нарушены требования про-

	<b>Пункт</b>	<b>Категория 1</b>	<b>Категория 2</b>	<b>Категория 3</b>
	подготовка/ Flight preparation	Плана полета на земле. Копия Плана полета не подписана командиром ВС.	поле 10 флайт-плана. Рабочий план полета не соответствует РПП. В РПП не определен порядок мониторинга за топливом. Некорректное заполнение рабочего плана полетов. Проведение расчетов для полета при отсутствии документов. Отсутствие данных по мониторингу за топливом (прилет). Различия между компьютерными и фактическими данными по топливу.	цедуры ETOPS. Неполная предполетная подготовка или ее отсутствие (погода, NOTAM, анализ аэропортов). Нарушены требования по противообледенительной обработке, имеется обледенение ВС. Оборудование ВС не соответствует заявленному. Летно-технические характеристики и расход топлива рассчитаны неудовлетворительно (вылет). Требуемые расчеты топлива отсутствуют или устарели. Не учтен повышенный расход топлива из-за специфических технических условий. Недостаточное количество топлива на борту ВС в соответствии с расчетами на полет. Нет запасных аэродромов.
14	Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график/Weight and balance sheet. Loadsheet		Неправильная, но в пределах ограничений ВС. Данные не позволяют экипажу проверить расчет массы и центровки ВС.	Неправильный расчет массы/центровки ВС. Масса и центровка превышают ограничения ВС или не приведены в ведомости. Сводная загрузочная ведомость или центровочный график со схемой загрузки не отражает фактическую загрузку и распределение грузов по отсекам.
<b>Аварийно-спасательное оборудование/Safety Equipment</b>				
15	Ручные огнетушители/ Hand fire extinguishers		Ручные огнетушители не в определенном для них месте Ручные огнетушители не снабжены соответствующей инструкцией использования	Пустые или отсутствуют. Очень низкое давление. Недоступны. Примечание: если просрочена дата проверки, то огнетушитель следует считать непригодным к эксплуатации
16	Спасательные жилеты, плавсредства, Аварийные радиомаяки/ Life jackets, Flotation device, ELT		Спасательные жилеты/ плавучие средства находятся в труднодоступном месте	Несоответствующее количество спасательных жилетов/ плавучих средств, имеющихся в распоряжении и требуемых для полета Примечание: если просрочена дата проверки, то следует считать непригодным к эксплуатации.
				Отсутствие аварийных маяков или их недостаточное ко-

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
				личество. Маяки не способны одновременно работать на частотах 406 МГц и 121,5 МГц. Не указано расположение портативного ELT.
17	Привязные системы / Harness		Ремни безопасности пилота не имеет автоматическое сдерживающее устройство Нет или неисправны ремни безопасности для кресла пилота или других членов экипажа (например, для больших ВС) если это допустимо по MEL	Нет или неисправны ремни безопасности каждого кресла экипажа (выходит за пределы допустимые MEL)
18	Кислородное оборудование/ Oxygen equipment			Кислородное оборудование не легкодоступно Недостаточное количество кислорода. Недостаточное количество кислородных масок для всего летного экипажа или системы непригодны к эксплуатации.
19	Ручные фонари / Hand Lights of crew	Фонари есть только для обоих пилотов, для остальных членов летного экипажа фонари отсутствуют.		Электрические фонарики труднодоступны при выполнении ночных полетов. Недостаточное число фонариков при выполнении ночных полетов. Нерабочий фонарь в кабине экипажа или фонарь непригоден к эксплуатации (батарея разряжена).
<b>Flight Crew</b>				
20	Свидетельства членов экипажа/ Flight crew licenses	Нет подтверждения владения английским языком (есть различия по требованиям ИКАО). Отметка о владении английским языком ниже требуемого 4 уровня. (есть национальное извещение о различиях с требованиями ИКАО).	Форма или содержание свидетельств (лицензий, сертификатов) не соответствуют стандарту ИКАО. Нет отметки о различии со стандартами ИКАО. Нет подтверждения владения английским языком (нет национального извещения о различиях с требованиями ИКАО). Отметка о владении английским языком ниже требуемого 4 уровня. (Нет национального извещения о различиях с требованиями ИКАО). Перевод требуемых ИКАО пунктов свидетельства (лицензии) на английский язык отсутствует.	Ни у одного члена экипажа нет разрешения на использование радиопередающей аппаратуры. Применимо с 5.03.2011: В свидетельстве, нет отметки о владении английским языком на требуемом 4 уровне. Возраст обоих пилотов более 60 лет. Отсутствуют свидетельства/лицензии. Медицинское свидетельство (справка) недействительно. Нет указания квалификации. Нет корректирующих линз если они обязательны. Единственный пилот возрастом старше 60 лет Пилот коммерческого ВС возрастом старше 65 лет.

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
			Нет сведений о классе медицинского освидетельствования. Действительность не подтверждена органом регистрации ВС. Запасные очки недоступны. (для многочленного экипажа).	Запасные очки недоступны. (один пилот).
	Бортовой журнал самолета/Технический боржурнал /Journey Log Book /Technical Log or equivalent			
21	Бортовой журнал / Journey Log Book or equivalent		Не записаны подробно данные о полете в б/ж или генеральной декларации. Б/ж или генеральной декларации нет на борту ВС	
		Для эксплуатантов: Справка о наработке ВС и двигателей заполнена с нарушением установленной формы.		Для эксплуатантов: Отсутствует справка о наработке двигателей. Недостаточно ресурса для выполнения предстоящего полёта.
22	Свидетельство о техническом обслуживании / Maintenance release			Свидетельство отсутствует Свидетельство недействительно или срок его годности истек.
23	Выявление и устранение дефектов (включено в журнал Технического обслуживания) / Defect notification and rectification (incl. Technical Log)		Отсроченные дефекты закрыты после указанного предельного срока. Выявленный дефект не записан / оценен. Не указаны видимые вмятины и повреждения. Несоответствующие действия по устранению недостатков.	Истек срок устранения отсроченного дефекта по MEL. Запись в техническом журнале непонятна экипажу. Имеются отсроченные дефекты, влияющие на безопасность полетов. Отсутствие MEL/CDL.
24	Предполетный осмотр/ Preflight inspection	Предполетный осмотр проводится, но не оформляется.	Предполетный осмотр оформляется прежде, чем производится. Предполетный осмотр осуществляется, но без выявления очевидных дефектов.	Предполетный осмотр не проводится
<b>B</b>	<b>Безопасность. Пассажирский салон/ Safety/Cabin</b>			
1	Общее внутреннее состояние/ General Internal Condition	Ковровые дорожки в салоне не натянуты и не закреплены. Ослаблены или повреждены панели пола. Повреждены стеновые панели.	Нарушены требования, касающиеся запрета на применение легковоспламеняющихся материалов для отделки салона. Клапан контейнера для мусора закрывается не полностью.	Состояние салона не позволяет кабинному экипажу надлежащим образом выполнять свои функции. Туалеты не оснащены системой дымоизвещения или она неисправна. Мусоросборники использованных полотенец, бумаги и

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
		<p>Для эксплуатантов: Грязно, неаккуратно и в плохом состоянии.</p>	<p>Для эксплуатантов: Отсутствуют разрезы в напольном покрытии над замаскированными проходами (лазами) для группы захвата (если лазы конструктивно предусмотрены).</p>	<p>мусора не оборудованы встроенной системой пожаротушения Ручная кладь экипажа неправильно размещена. Не закреплены тяжелые предметы (груз, багаж и оборудование). Оборудование (кухня) не прошло досмотр. Неправильно закреплено оборудование туалетов. Туалеты неисправны (смотри MEL). Нарушены требования ограничения рабочего/ служебного времени у членов кабинного экипажа. Неисправны тормоза тележек. Возможно повреждение острыми краями тележек (кухонного оборудования) кабелей и проводов. Багажные полки повреждены</p>
2	<p>Рабочие места бортпроводников и место отдыха экипажа/ Cabin Attendant's station and crew rest area</p>	<p>Ремни или их замки имеют износ.</p>	<p>Кресла не оснащены привязной системой Спасательные жилеты труднодоступны.</p>	<p>Недостаточное количество сидений для требуемого количества бортпроводников. Сиденья бортпроводников неисправны. Привязная система отсутствует или непригодна к эксплуатации. Неправильное расположение и установка сидений бортпроводников. Коммуникационное и аварийное оборудование отсутствует или неисправно (более разрешенного по MEL). Отсутствует контрольный перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию. Инструкции по действиям и контрольные карты отсутствуют.</p>
3	<p>Медицинские аптечки. Комплект неотложной медицинской помощи/ First Aid Kit/ Emergency</p>	<p>Нет в обозначенном месте.</p>	<p>Аптечки хранятся не в безопасном месте. Медицинские средства не обозначены в качестве таковых.</p>	<p>Содержимое аптечек просрочено, некомплектны, отсутствуют важные позиции. Отсутствуют или недоступны во время полета.</p>

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
	medical kit			
4	Ручные огнетушители/ Hand fire extinguishers		Не маркировано расположение огнетушителей. Отсутствуют соответствующие инструкции по применению.	Пустые, непригодные или отсутствуют (более пределов MEL). Очень низкое давление. Недоступны. Примечание: если просрочена дата проверки, то огнетушитель следует считать непригодным к эксплуатации
5	Спасательные жилеты и плавсредства / Life jackets, Flotation devices	Отсутствие демонстрационных жилетов.	Спасательные жилеты и плавсредства труднодоступны	Недостаточное количество для всех перевозимых пассажиров. Примечание: если просрочена дата проверки, то следует считать непригодным к эксплуатации.
6	Привязные ремни и сиденья/ Seat belt and seat condition	Пассажирские сиденья в плохом состоянии.	Ремни неисправны, но данные сиденья не используются. Ремни и их замки имеют износ.	Ремни не регулируются. Ремни не исправны или их не хватает для всех находящихся на борту. Сиденья непригодны к эксплуатации или не идентифицированы в качестве таковых. Детские люльки без предохранительных ремней.
7	Аварийные выходы, освещение и маркировка, световые таблы/ Emergency exits, lighting and marking. Torches	Маркировка отдельных аварийных выходов отсутствует или повреждена	Недостаточное количество ручных фонарей у кабинного экипажа (для самолета, совершающего полет ночью). Ручные фонари труднодоступны. Запасный выход не обозначен на соответствующий аварийной инструкции. Батареи светильников, имеющих автономное питание, разряжены или имеют слишком слабый заряд (для самолета, совершающего полет ночью).	Некоторые знаки аварийного выхода размещены не по порядку или плохо освещены. (более ограничений MEL). Отсутствует или неисправна система подсветки дорожки аварийной эвакуации. Ручные фонари отсутствуют. Дефекты аварийного оборудования недопустимы согласно MEL. В случае наличия неисправного запасного выхода число пассажиров на борту превышает максимально допустимое.
8	Надувные трапы, плоты, аварийные маяки (если требуются)/ Slides, Life-Rafts (if required), ELT		Отсутствуют пиротехнические сигналы, когда это требуется для дальних полетов над водой.	Количество меньше чем необходимо для дальних полетов над водой. Надувные плоты (трапы) неисправны. Отсутствие аварийных маяков или их недостаточное количество. Маяки не способны одновременно работать на частотах 406 МГц и 121,5 МГц. Не указано расположение портативного ELT.

	<b>Пункт</b>	<b>Категория 1</b>	<b>Категория 2</b>	<b>Категория 3</b>
9	Кислородная система ка-бинного экипажа и пассажиров/ Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers)		Не указано месторасположение переносных кислородных приборов. Переносные кислородные приборы труднодоступны. Отсутствует автоматическая аварийная стационарная кислородная система для пассажиров и ка-бинного экипажа. Неполная заправка переносных кислородных приборов, их количество не соответствует расчетному. Кислородное оборудование не маркировано.	Недостаточное количество кислорода или кислородных масок для пассажиров и членов летного экипажа. Автоматическая система подачи кислорода неисправна. Кислородная система неисправна или в ней малое давление. Кислородные маски не для всех пассажиров (полет выше эшелона FL 130). Кислородные баллоны не закреплены (защищены)
10	Инструкции по безопасности для пассажиров/ Safety passenger's Instructions	Количество инструкций меньше, чем пассажиров на борту. Инструкции в плохом состоянии.	Инструкция не точна. Табло «Пристегните ремни» неисправно. Табло «Туалет занят» неисправно.	Отсутствуют средства информирования пассажиров. На борту ВС отсутствуют инструкции для пассажиров. Инструкции есть, но не для данного типа (конфигурации) воздушного судна.
11	Количество членов ка-бинного экипажа / Cabin crew members		Члены ка-бинного экипажа не знают аварийных процедур. Бортпроводники не знакомы с расположением и/или эксплуатацией аварийного оборудования.	Недостаточное количество членов ка-бинного экипажа. Процесс дозаправки топливом с пассажирами на борту не соответствует утвержденному порядку (расположение бортпроводников, отсутствие двухсторонней связи между экипажем и землей).
12	Доступ к аварийным выходам/ Access to emergency exits		Поврежденная стеновая панель в непосредственной близости от аварийного выхода может воспрепятствовать возможности выхода. Аварийные выходы не маркированы.	Аварийный выход в плохом состоянии. Неисправна блокировка замка аварийного выхода. Доступ к аварийным выходам загражден багажом, грузом и т.п. Доступ к аварийным выходам загражден сиденьями (сплошными рядами, спинками сидений, складными столиками). Сиденья бортпроводников не откидываются автоматически, что препятствует доступу к аварийному выходу Прилегающие к аварийным выходам сиденья не удерживаются в положении, обеспечивающем эвакуацию.
13	Безопасность багажа пассажиров/ Safety			Размер, количество и вес багажа являются угрозой безопасности.

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
	of passenger baggage's			Багаж размещен на неисправных полках (маркированных). Багаж размещен небезопасно. Твердые или тяжелые предметы находятся на открытых полках. Негабаритный багаж перевозится в салоне. Багажные полки загружены сверх табло ограничение веса.
14	Количество кресел/ Seat capacity			Большее количество сидений, нежели указано в сертификате (Эксплуатационных спецификациях). Недостаточное количество сидений для всех пассажиров на борту самолета. Кресла (спальные места) не сертифицированы для установки на борт.
<b>С</b>	<b>Состояние воздушного судна/Aircraft condition</b>			
1	Общее внешнее состояние/ General external condition	Воздушное судно очень грязное, что мешает провести его проверку. Повреждения окраски. Не нанесены регистрационные знаки на нижней поверхности крыла. Следы коррозии.	Маркировка мест аварийного вскрытия стерта или неправильно нанесена. Повреждение окраски и защитного слоя. Повреждены отдельные элементы ПОС. Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема. Значительная коррозия.	Антенна (ы) отсутствуют или повреждены более допустимых в АММ/ MEL/ CDL пределах. Электростатические разрядники повреждены более допустимых пределов MEL / АММ / CDL. БАНО, фары и другие осветительные приборы неисправны более установленного в MEL. Крепежные винты и заклепки повреждены более установленного в MEL. Обледенение не удалено перед взлетом. Не соответствующим образом выполненная или не проведенная противообледенительная обработка ВС в условиях возможного обледенения. Хвостовая опора имеет повреждения более установленного в MEL. Остекление повреждено (разбито, имеет сколы) более установленного в MEL. Металлизация неисправна более допустимой.
2	Двери и люки/ Doors and		Инструктивные надписи отсутствуют или нанесены	Металлизация неисправна более допустимой.

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
	hatches		не четко. Дверные ручки и рукоятки люков не утоплены заподлицо.	Двери и люки неисправны более установленного в MEL или не отмечены как неисправные. Смотровые глазки грузового отсека затемнены. Уплотнение дверей и люков повреждены более пределов АММ / CDL
3	Органы управления ВС/ Flight controls		Утечки жидкостей в установленных пределах.	Металлизация неисправна более допустимой. Утечки жидкостей более установленных пределов. Электростатические разрядники повреждены более допустимых пределов MEL / АММ / CDL. Органы управления неисправны.
4	Колеса, пневматики, тормоза / Wheels, tyres and brakes	Индикатор износа шины/тормозных дисков протерт/отсутствует. Отсутствует крышка клапана накачки шины.	Тормоза изношены, но полеты разрешены в соответствии с АММ (не оценено и не записано). Шины изношены, но полеты разрешены в соответствии с АММ (не оценено и не записано). Колесо повреждено (в допустимых пределах), но не оценено и не записано.	Износ пневматиков больше допустимого. Износ, протекание или повреждение тормозов, выходящие за рамки допустимого. Течи гидравлики более допустимого РТО ВС. Поврежденные компоненты или отсутствующие части (например: соединительный болт, датчик тепла...) Давление в пневматиках ниже или выше допустимого. Износ и/или порывы на пневматиках колес более допустимых пределов. Амортизатор носка шасси поврежден более допустимых пределов. Колесо повреждено более допустимых пределов.
5	Шасси / поплавки / Undercarriage skids/ floats	Блокировки безопасности отсутствуют или неисправны. Шасси грязные, что влияет на возможность провести проверку и обнаружить потенциальную протечку.	Шланги и изоляция электропроводки изношены. Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема. Просачивание/утечка гидросистемы в допустимых пределах, но не оценено и не записано. Значительные признаки коррозии.	Водо/грязеотбойники повреждены или отсутствуют более требований АММ/ CDL Просачивание/утечка более допустимых пределов. Давление в амортистойках не в норме.
6	Ниши шасси/ Wheel well	Ниши шасси грязные, что влияет на возможность провести проверку.	Отсутствие или недостаточность смазки трущихся поверхностей.	Створки ниши шасси повреждены. Электропроводка в нише шасси неисправна более до-

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
				пустимых пределов. Значительная коррозия. Замки створок ниши шасси неисправны. Просачивание / утечки гидро-системы более допустимых пределов.
7	Силовые установки и пилоны / Powerplant and pylons	Незначительные подтеки топлива и масла.	Маркировка, требуемая для обеспечения безопасности, отсутствует или нечитаема. Существенный износ элементов конструкции. Наличие трещин в зоне воздухозаборника и сопла.	Повреждения (вмятины, ники, трещины) более допустимых пределов. Акустические вкладыши повреждены более допустимых АММ. Течи из-под капота или из дренажных отверстий выходят за пределы допустимого АММ. Панели, обтекатели / створки капота / ручки не подогнаны или неправильно закрыты. Винты / заклепки ослабли или отсутствуют более допустимых пределов. Створки реверса не полностью закрыты.
8	Лопатки первого контура компрессора (вентилятора)/ Fan blades			Повреждения (забоины, вмятины, трещины и т.д.), выходящие за пределы допуска MEL. Ремонт производился не в соответствии с АММ / SRM.
9	Воздушные винты/ Propellers, Rotors (main & tail)		Повреждены отдельные элементы ПОС.	ПОС неисправна более допустимого по MEL / АММ Ремонт производился не в соответствии с АММ / SRM. Винты повреждены более допустимого по АММ.
10	Видимые следы ремонта / Obvious repairs		Нет информации о проведенном ремонте. Предыдущий ремонт в плохом состоянии. Технологические лючки/панели зафиксированы в закрытом положении с помощью клейкой ленты.	Ремонт производился не в соответствии с АММ / SRM.
11	Видимые неотремонтированные повреждения/ Obvious unrepaired damage			Дефекты и повреждения, влияющие на летную годность ВС.
12	Течи (топлива, масла, жидкостей)/			Течи (масло, топливо, гидро-смесь, вода спецжидкость для туалетов), выходящие за пре-

	Пункт	Категория 1	Категория 2	Категория 3
	Leakages			дела допуска. Водостоки люков / панелей обслуживания заблокированы льдом.
<b>D</b>	<b>Груз / Cargo</b>			
1	Общее состояние грузовой кабины и багажных отсеков/ General condition of cargo compartments	Освещение частично неисправно. Мелкие недостатки, не оказывающие существенного влияния на безопасность.	Частично повреждена обшивка. Освещение неисправно. Незначительные повреждения контейнеров. Частичные повреждения грузового пола. Повреждения швартовочных сеток. Разделительная или защитная сеть для дверей повреждена.	Повреждение обшивки, выходящее за допуск АММ и MEL. Системы огнетушения повреждены или отсутствуют (где уместно). Грузовая зона используется не в соответствии со схемой распределения груза. Нет доступа к грузу (если это предусмотрено). Нет задерживающей сети (конвертируемые и грузовые воздушные суда) Нет противодымного барьера/ шторы (где предусмотрено). Напольные швартовочные замки не работают и не соответствуют MEL
2	Опасные грузы / Dangerous Goods		Приведенные в Руководстве по производству полетов инструкции по перевозке опасного груза не соответствуют требованиям.	Уведомление командира ВС (NOTOC) о перевозимом опасном грузе неполное или отсутствует. В Руководстве по производству полетов не приведены инструкции по перевозке опасного груза или они не соответствуют требованиям. Опасный груз загружен с недостатками: утечка, неправильная упаковка, отсутствие маркировки или несоответствующая маркировка. Опасные грузы не закреплены (зашвартованы) должным образом. Опасные грузы загружены с нарушением требований по их совместимости. Грузы, предназначенные для перевозки только грузовыми самолетами, перевозятся пассажирскими рейсами
3	Безопасность груза на борту/ Safety of cargo on board	Незначительные повреждения швартовочных ремней, швартовочных узлов, грузовых поддонов (паллет) и контей-	Не комплект швартовочного оборудования (ремней, сеток, замков), грузовых поддонов (паллет)/контейнеров. Частично поврежденные контейнеры.	Груз неправильно зашвартован и/или небезопасно размещен. Грузовые места не имеют установленной маркировки. Груз имеет течи (высыпается).

	<b>Пункт</b>	<b>Категория 1</b>	<b>Категория 2</b>	<b>Категория 3</b>
		неров. Маркировка груза не полностью соответствует установленным требованиям.	Отсутствие разделительной сети и переполненный грузовой отсек (но груз не поврежден)	Есть значительные повреждения швартовочного оборудования, поддонов (паллет)/контейнеров. Нагрузка на пол грузовой кабины/отсека превышает допустимую.
<b>Е</b>	<b>Общее / General</b>			
<b>1</b>	<b>Общее / General</b>	Общие замечания, не оказывающие значительного влияния на безопасность полета	Общие замечания, существенно влияющие на безопасность полета	Общие замечания, сильно влияющие на безопасность полета

## 7. ОФОРМЛЕНИЕ АКТА КОНТРОЛЯ ЗАГРУЗКИ

### 7.1. Форма Акта контроля загрузки

**Администрация гражданской авиации Туркменистана  
Акта контроля загрузки  
Агентство «Туркменховаёллары»**

Дата		Аэродром				
Эксплуатант		Тип рейса				
Прибыл из		№ рейса				
Убывает в		№ рейса				
Тип ВС		Регистрационный № ВС				
<b>1. Количество груза/багажа/почты согласно документам</b>						
Вид документа	№	Мест	Вес, кг			
Общая загрузка:						
Кто составлял ЦГ и схему загрузки						
<b>2. Результаты взвешивания</b>						
Тип весов	№ весов		Предел взвешивания, кг			
Дата метрологической поверки весов						
Орган осуществляющий поверку весов						
№ п/п	Тип и № а/м/ поддона/ контейнера	Время взвешивания	Вес пустой а/м / поддона /контейнера	Время взвешивания	Вес а/м/поддона /контейнера	Фактический вес груза/ багажа/ почты
1.						
2.						
3.						
4.						
<i>Примечание: При взвешивании груза/ багажа/ почты на автомобилях/ поддонах/ контейнерах количеством более 5 составлять таблицу взвешивания на отдельном листе, который подписывается членами инспекторской группы и прикладывается к настоящему акту.</i>						
Фактическое суммарное количество груза/ багажа/ почты: Мест			Вес	кг.		
<b>3. Выявленные несоответствия по загрузке воздушного судна:</b>						
<b>4. Выводы:</b>						
<b>Акт составили:</b>						
Должность	Подпись		ФИО			

## 7.2. Порядок оформления Акта контроля загрузки

### 7.2.1. Общие требования

Акт контроля загрузки представляет собой одно страничную бланковую форму на одном листе формата А4,.

Форма бланка Акта контроля загрузки установлена уполномоченным органом в области гражданской авиации Туркменистана. Все графы Акта контроля загрузки должны быть заполнены.

### 7.2.2. Порядок заполнения Акта контроля загрузки

При обнаружении при инспектировании ВС на перроне нарушений центровки и загрузки в Акт контроля загрузки записывается следующей информация:

№	Информация
<b>Идентификация инспектирования</b>	
1	Идентификационный № Акта, включает в себя: - Идентификация Туркменистана (Turkmenistan – преднапечатано); - Идентификация вида Акта (LC – преднапечатано); - Идентификация уполномоченного органа в области гражданской авиации Туркменистана или его территориального органа (одна или две цифры) в соответствии с порядковым номером территориальных органов воздушного транспорта в их алфавитном списке. Инспекторами центрального аппарата уполномоченного органа в области гражданской авиации Туркменистана в графу пишется «0». - Номер бланка – учетный номер бланка по Журналу учета бланков уполномоченного органа в области гражданской авиации Туркменистана, начиная с нового года. - Год – 4 цифры года, в котором производилось инспектирование воздушного судна, например «2009».
2	<b>Дата</b> – дата инспектирования указывается в формате ДД-ММ-ГГГГ, например 02-03-2009.
3	<b>Аэродром</b> – указывают его полное название на кириллице.
<b>Идентификация проверяемого воздушного судна</b>	
4	<b>Эксплуатант</b> – для идентификации проверяемого эксплуатанта используют его название.
5	<b>Тип рейса</b> – указывается тип рейса (регулярный, чартерный, другой).
6	<b>Прибыл из</b> – указывается название аэропорта прибытия на кириллице.
7	<b>№ рейса</b> – номер рейса прибытия согласно расписания рейсов.
8	<b>Убывает в</b> – указывается название назначения аэропорта на кириллице.
9	<b>№ рейса</b> – номер рейса вылета согласно расписания рейсов.
10	<b>Тип ВС</b> – используют 3 или 4-х значное обозначение воздушного судна по Doc. 8643 ИКАО.
11	<b>Регистрационный № ВС</b> – государственный регистрационный номер инспектируемого воздушного судна
<b>1. Количество груза/багажа/почты согласно документам</b>	
12	<b>Вид документа</b> – указывается вид перевозочного документа.
13	<b>№ документа</b> – указывается номер перевозочного документа.
14	<b>Мест</b> – указывается число мест, перевозимых по данному перевозочному документу.
15	<b>Вес, кг</b> – указывается вес мест, перевозимых по данному перевозочному документу.
16	<b>Общая загрузка</b> – указывается общий вес груза и почты.
17	<b>Кто составлял ЦГ и схему загрузки</b> – указывается кто составлял схему загрузки и центровочный график для загрузки данного воздушного судна.
<b>2. Результаты взвешивания</b>	

№	Информация
18	<b>Тип весов</b> – указывается тип весов, на которых производилось контрольное взвешивание.
19	<b>№ весов</b> – указывается заводской номер весов, на которых производилось контрольное взвешивание.
20	<b>Предел взвешивания, кг</b> – указывается предел взвешивания весов, на которых производилось контрольное взвешивание.
21	<b>Дата метрологической поверки весов</b> – указывается дата государственной метрологической поверки весов, на которых производилось контрольное взвешивание.
22	<b>Орган осуществляющий поверку весов</b> – указывается наименование органа, производившего государственную метрологическую поверку весов, на которых производилось контрольное взвешивание.
23	<b>Тип и № а/м/ поддона/ контейнера</b> – указывается тип использованных автомашины, поддона или контейнера.
24	<b>Время взвешивания</b> – указывается время взвешивания пустой(го) автомашины, поддона или контейнера.
25	<b>Вес пустой а/м / поддона /контейнера</b> – указывается вес пустой(го) автомашины, поддона или контейнера.
26	<b>Время взвешивания</b> – указывается время взвешивания загруженной(го) автомашины, поддона или контейнера.
27	<b>Вес а/м/поддона /контейнер</b> – указывается вес загруженной(го) автомашины, римна или контейнера.
28	<b>Фактический вес груза/ багажа/ почты</b> – указывается фактический вес груза/ багажа/ почты в загруженной(м) автомашине, поддоне или контейнере.
29	<b>Фактическое суммарное количество груза/ багажа/ почты</b> – указывается фактический суммарный вес груза/ багажа/ почты из воздушного судна.
30	<b>3. Выявленные несоответствия по загрузке воздушного судна</b> – приводятся выявленные несоответствия между расчетной и фактической загрузкой или нарушением иных требований, в том числе правилам безопасной перевозки опасных грузов и других грузов специальных категорий.
31	<b>4. Выводы</b> – приводятся выводы по соответствию загрузки инспектируемого воздушного судна установленным требованиям обеспечения безопасности полетов.
32	<b>Акт составили</b> – указываются должности, ФИО и подписи лиц, проводивших контрольное перевешивание перевозимого груза, почты, багажа.

## 8. ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

8.1. В случае выявления несоответствий при проведении инспектирования ВС на перроне последующие действия инспекторов основываются на категориях выявленных несоответствий и включают в себя три класса активных действий.

8.2. В зависимости от выявленных несоответствий выполняются следующие действия:

8.2.1. Действия после установления несоответствий 1-й категории:

Учитывая, что эти несоответствия не оказывают существенного влияния на безопасность эксплуатации воздушного судна, инспекторы ограничиваются первым классом активных действий – устной информацией командиру воздушного судна или иному представителю эксплуатанта и (по возможности) представлением ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне.

8.2.2. Действия после установления несоответствий 2-ой категории включают в себя:

1-й класс активных действий – информация командиру воздушного судна или иному представителю эксплуатанта и представлением ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне;

2-й класс активных действий – направление информации в адрес полномочного органа государства эксплуатанта и в копии эксплуатанту.

8.2.3. Действия после установления несоответствий 3-ой категории включают в себя:

1-й класс активных действий – информация командиру воздушного судна или иному представителю эксплуатанта и представлением ему копии отчета об инспекторской проверке ВС на перроне;

2-й класс активных действий – направление информации в адрес полномочного органа государства эксплуатанта и в копии эксплуатанту.

3-й класс активных действий подразделяется на 4 подкласса:

- 3a – Ограничения по использованию ВС/*Restriction on the aircraft operation* - Накладываются ограничения на эксплуатацию воздушного судна. Например, при отсутствии на некоторых пассажирских креслах предохранительных или привязных ремней, воздушное судно может продолжить полет при условии, что необорудованные ремнями кресла не будут заняты пассажирами.

- 3b – Устранение недостатков до вылета ВС/ *Corrective actions before flight* – применяются корректирующие действия (устранение обнаруженных дефектов). Если устранение возможно провести только на базе технического обслуживания, то предусматривается перелет на базу без коммерческой загрузки.

- 3c – ВС остановлено для расследования/ *Aircraft detained by inspecting NAA (grounded)* – Воздушному судну запрещается вылет в ситуации, пока командир ВС не соглашается с отнесением тех или иных несоответствий к категории 3 и не принимает мер к их устранению.

- 3d – Ограничения на прилёт/*Immediate operating ban* – Приостановление или отзыв разрешения на полеты в данную страну.

При обнаружении несоответствий 3 категории, указывающих на потерю воздушным судном состояния летной годности, необходимо срочно информировать полномочный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта, а при необходимости, в случае обнаружения несоответствий, влияющих на летную годности самолета, и полномочный орган в области гражданской авиации государства регистрации воздушного судна, который принимает решение относительно условий возвращения летной годности ВС.

Государственный полномочный орган в области гражданской авиации государства эксплуатанта принимает решение о корректирующих действиях, после которых воздушное судно может возобновить полет.

Класс действий по каждой категории несоответствий представлен в таблице:

КАТЕГОРИЯ ВЫЯВЛЕННЫХ НЕСООТВЕТСТВИЙ	КЛАСС ПОСЛЕДУЮЩИХ ДЕЙСТВИЙ		
	КЛАСС 1 ИНФОРМАЦИЯ КВС	КЛАСС 2 ИНФОРМАЦИЯ ПОЛНОМОЧНОМУ ОРГАНУ ГОСУДАРСТВА И ЭКСПЛУАТАНТУ	КЛАСС 3 КОРРЕКТИРУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ
НЕДОСТАТКОВ НЕ ВЫЯВЛЕНО	ДА	НЕТ	НЕТ
КАТЕГОРИЯ 1	ДА	НЕТ	НЕТ
КАТЕГОРИЯ 2	ДА	<p style="text-align: center;">ДА</p> Примечание. В письме в адрес эксплуатанта и полномочного органа государства его регистрации результаты нескольких инспекций, в том числе проведенных на разных аэродромах Туркменистана, могут быть обобщены и направлены одним письмом.	НЕТ
КАТЕГОРИЯ 3	ДА	<p style="text-align: center;">ДА</p> Примечание. Письмо в адрес полномочного органа государства регистрации эксплуатанта и его копии в адрес эксплуатанта. В случае обнаружения повреждений, влияющих на летную годность воздушного судна, должен быть установлен непосредственный контакт с полномочным органом государства регистрации воздушного судна, если воздушные суда и эксплуатант зарегистрированы в разных государствах. Полномочный орган государства регистрации ВС принимает решение относительно условий возвращения летной годности ВС.	<p style="text-align: center;">ДА</p> Примечание. В зависимости от влияния выявленных несоответствий по вопросам обеспечения безопасности полетов и поддержания летной годности воздушных судов применяются следующие действия: - накладываются ограничения на вылет; - корректирующие действия до вылета; - остановка ВС для продолжения расследования; - введение эксплуатационных ограничений, вплоть до запрета полетов.

Утверждаю

---

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 г.

**Начальник управления  
стандартов безопасности полетов  
Ходжаев М.**

## **МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ИНСПЕКТИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ПЕРРОНЕ**

Согласованно:

Заместитель начальника управления  
стандартов безопасности полетов

**Аннамередов В.**

Начальник отдела летных стандартов

**Тамаев Р.**

Начальник отдела летной годности

**Котуров М.**

Начальник отдела сертификации

**Атамырадов А.**

Ашхабад 2019