

Введены в действие
"26".09.2023

приказом начальника
Агентства "Туркменховаёллары"
№ "08".08.2023 от 173/iş



ГОСУДАРСТВЕННЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ТУРКМЕНИСТАНА

**Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана
Часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты**

Издание второе

Ашхабад 2023 г.

Лист регистрации изменений и дополнений.
Об издании поправок сообщается в соответствующие организации.
Ниже приводится форма для регистрации поправок.

№	Дата издания	Дата внесения	Кем внесено	Примечание
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				

Сокращения и условные обозначения, применяемые в настоящих Правилах

Сокращения:

АСУП – автоматическая система управления полетом

АГАТ – Администрация гражданской авиации Туркменистана - Агентство «Туркменховаёллары» Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана

БСПС – бортовая система предупреждения столкновений

ВВП – вертикальный взлет и посадка

ВМУ – визуальные метеорологические условия

ВПП – взлетно-посадочная полоса

ВС – воздушное судно

ВСУ – вспомогательная силовая установка

ГА – гражданская авиация

ГАПГАТ – Государственные авиационные правила ГА Туркменистана

гПа – гектопаскаль

д. рт. ст. – дюймов ртутного столба

ИВС – истинная воздушная скорость

ИЗС – индикаторная земная скорость

ИНС – инерциальная навигационная система

КАТ. I – категория I

КАТ. II – категория II

КАТ. III – категория III

КАТ. IIIА – категория IIIА

кг – килограмм

кг/м² – килограмм на метр в квадрате

кГц – килогерц

км – километр

км/ч – километр в час

м – метр

мбар – миллибар

м/с – метр в секунду

м/с² – метр в секунду в квадрате

МГц – мегагерц

мин – минут

м. миля – морская миля

МСА – Международная стандартная атмосфера

Н – ньютон

ОВД – обслуживание воздушного движения

ОрВД – организация воздушного движения

ПВП – правила визуальных полетов

ПМУ – приборные метеорологические условия

ППП – правила полетов по приборам

РДПВ – располагаемая дистанция прерванного взлета

РПД – располагаемая посадочная дистанция

см – сантиметр

УВД – управление воздушным движением

уз – узел

уз/с – узел в секунду

фут/мин – фут в минуту

ч – час(ов)

ЧМ – частотная модуляция

ЭП (FL) – эшелон полета (flight level)

АС – переменный ток

ADRS – бортовая система регистрации данных

ADS – автоматическое зависимое наблюдение

ADS-C – контрактное автоматическое зависимое наблюдение

АЕО – все исправные двигатели

AGA – аэродромы, воздушные трассы и наземные средства

AIG – расследование и предотвращение авиационных происшествий

AIR – бортовой регистратор визуальной обстановки

AIRS – бортовая система регистрации визуальной обстановки

АОС – сертификат эксплуатанта

APCH – заход на посадку

AR – санкционируемый

ARINC – "Aeronautical Radio, Incorporated" - компания - разработчик систем коммуникаций в области авиационного транспорта

ASE – погрешность системы измерения высоты

ASIA/PAC – регион Азии/Тихоокеанский регион

ATN – сеть авиационной электросвязи

CARS – система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа

CDL – перечень отклонений от конфигурации

CFIT – столкновение исправного воздушного судна с землей
COMAT – служебные грузы (материалы) эксплуатанта
CPDLC – связь "диспетчер – пилот" по линии передачи данных
CVR – бортовой речевой самописец
CVS – комбинированная система визуализации

DA – абсолютная высота принятия решения
DA/H – абсолютная/относительная высота принятия решения
DC – постоянный ток
D-FIS – полетно-информационное обслуживание по линии передачи данных
DH – относительная высота принятия решения
DLR – регистратор линии передачи данных
DLRS – система регистрации линии передачи данных
DME – дальномерное оборудование
DSTRK – линия заданного пути

EDTO – производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
EFB – электронный полетный планшет
EFIS – электронная система пилотажного оборудования воздушного судна
EGT – температура выхлопных газов
ELT – аварийный приводной передатчик
ELT(AD) – автоматический разворачиваемый ELT
ELT(AF) – автоматический стационарный ELT
ELT(AP) – автоматический переносной ELT
ELT(S) – аварийно-спасательный ELT
EPR – степень повышения давления в двигателе
EUROCAE – Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации
EVS – система технического зрения с расширенными возможностями визуализации

FANS – будущие аэронавигационные системы
FAS – конечный участок захода на посадку
FDAP – программа анализа полетных данных
FDR – самописец полетных данных

g – нормальное ускорение
GCAS – система предупреждения столкновений с землей
GNSS – глобальная навигационная спутниковая система
GPWS – система предупреждения о близости земли

HUD – коллиматорный индикатор

ILS – система посадки по приборам

ISA – Международная стандартная атмосфера

lb – фунт

lbf – фунт-сила

LED – светодиод

MCTOM – максимальная сертифицированная взлетная масса ВС

MDA – минимальная абсолютная высота снижения

MDA/H – минимальная абсолютная/относительная высота снижения

MDH – минимальная относительная высота снижения

MEL – минимальный перечень оборудования

MLS – микроволновая система посадки

MMEL – типовой минимальный перечень оборудования

MNPS – требования к минимальным навигационным характеристикам

MOPS – стандарты минимальных эксплуатационных характеристик

N – ньютон

N_1 – число оборотов ротора компрессора низкого давления (двухступенчатый компрессор); число оборотов вентилятора (трехступенчатый компрессор)

N_2 – число оборотов ротора компрессора высокого давления (двухступенчатый компрессор); число оборотов ротора компрессора промежуточного давления (трехступенчатый компрессор)

N_3 – число оборотов компрессора высокого давления (трехступенчатый компрессор)

NAV – навигация

NPA – неточный заход на посадку

NVIS – система ночного видения

OCA – абсолютная высота пролета препятствий

OCA/H – абсолютная/относительная высота пролета препятствий

OCH – относительная высота пролета препятствий

OEI – с одним неработающим двигателем

PANS – Правила аэронавигационного обслуживания

PBC – связь, основанная на характеристиках

PBN – навигация, основанная на характеристиках

PBS – наблюдение, основанное на характеристиках

psi – фунт-сила на квадратный дюйм

RCP – тип требуемых характеристик связи

RFFS – аварийно-спасательные и противопожарные службы (обслуживание)

RNAV – зональная навигация

RNP – требуемые навигационные характеристики

RSP – требуемые характеристики наблюдения

RTCA – Радиотехническая авиационная комиссия

RVR – дальность видимости на ВПП
RVSM – сокращенный минимум вертикального эшелонирования

SOP – стандартные эксплуатационные правила

SST – сверхзвуковой воздушный транспорт

STOL – короткий взлет и посадка

SVS – система синтезированной визуализации

TAS – истинная воздушная скорость

TAWS – система предупреждения об опасности сближения с землей

TCAS – система выдачи информации о воздушном движении и предупреждении столкновений

TLA – угол рычага управления двигателем

TLS – целевой уровень безопасности полетов

TVE – суммарная ошибка по высоте

UTC – Всемирное координированное время

V_D – расчетная скорость пикирования

V_{MC} – минимальная эволютивная скорость с неработающим критическим двигателем

VOR – всенаправленный ОБЧ-радиомаяк

V_{S0} – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации

V_{S1} – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в установленной конфигурации

VTOL – вертикальный взлет и посадка

WXR – погодные условия

Условные обозначения:

°C – градусы Цельсия

% – процент

ОГЛАВЛЕНИЕ

Сокращения и условные обозначения, применяемые в настоящих Правилах . 2	
ПРЕДИСЛОВИЕ	18
ГЛАВА I. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ.....	19
ГЛАВА II. ПРИМЕНЕНИЕ	35
ГЛАВА III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	36
§ 1. Соблюдение законов, правил и процедур.....	36
§ 2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Туркменистана.....	38
§ 3. Управление безопасностью полетов	38
§ 4. Употребление психоактивных веществ	40
§ 5. Слежение за воздушными судами	40
ГЛАВА IV. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ	42
§ 1. Эксплуатационные соображения средства.....	42
§ 2. Сертификация на право производства полетов и контроль.....	43
§ 3. Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом.....	45
§ 4. Руководство по производству полетов	45
§ 5. Инструкция по эксплуатации. Общие положения.....	47
§ 6. Имитация аварийной обстановки в полете.....	47
§ 7. Контрольные карты.....	47
§ 8. Минимальные абсолютные высоты полета.....	48
§ 9. Эксплуатационные минимумы аэродромов	48
§ 10. Высота пролета над порогом ВПП при трехмерном (3D) заходе на посадку по приборам	52
§ 11. Учет заправки топливом и маслом.....	52
§ 12. Экипаж.....	53
§ 13. Пассажиры	53
§ 14. Подготовка к полетам	53
§ 15. Составление рабочего плана полета	54
§ 16. Запасные аэродромы	54
§ 17. Метеорологические условия	57
§ 18. Запас топлива.....	58
§ 19. Управление расходом топлива в полете	62
§ 20. Заправка с пассажирами на борту	63

§ 21. Запас кислорода.....	63
§ 22. Учет ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке.....	64
§ 23. Правила, выполняемые в полете. Эксплуатационные минимумы аэродрома.....	65
§ 24. Метеорологические наблюдения.....	65
§ 25. Опасные условия полета.....	66
§ 26. Члены летного экипажа на своих рабочих местах	66
§ 27. Пользование кислородом	66
§ 28. Защита бортпроводников и пассажиров на борту самолетов с герметизированными кабинами в случае разгерметизации	67
§ 29. Передаваемые во время полета оперативные указания	67
§ 30. Схемы полетов по приборам.....	67
§ 31. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума.....	68
§ 32. Правила полетов самолетов, касающиеся скоростей набора высоты и снижения	68
§ 33. Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик .	68
§ 34. Обязанности командира воздушного судна.....	69
§ 35. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера	69
§ 36. Дополнительные требования к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте, включая производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).....	70
§ 37. Ручной багаж	73
§ 38. Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом	74
§ 39. Контроль утомления	74
ГЛАВА V. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ	76
§ 1. Общие положения	76
§ 2. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в частях ША и ШВ Приложения 8	77
§ 3. Ограничения по массе.....	78
§ 4. Сведения о препятствиях	80

§ 5. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на самолетах с одним газотурбинным двигателем.....	80
ГЛАВА VI. БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ	80
§ 1. Общие положения	81
§ 2. Самолеты, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis	81
§ 3. Все самолеты: все полеты	82
§ 4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа.....	85
§ 5. Бортвые самописцы	85
§ 6. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных	87
§ 7. Бортвые речевые самописцы и системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа	89
§ 8. Регистраторы линии передачи данных	91
§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"	92
§ 10. Бортвые самописцы. Общие положения.....	92
§ 11. Восстановление данных бортовых самописцев.....	94
§ 12. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП	94
§ 13. Все самолеты: полеты над водной поверхностью. Гидросамолеты	95
§ 14. Сухопутные самолеты	95
§ 15. Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством	96
§ 16. Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши	97
§ 17. Все самолеты: высотные полеты	97
§ 18. Все самолеты: полеты в условиях обледенения	98
§ 19. Все самолеты: полеты по правилам полетов по приборам.....	98
§ 20. Все самолеты массой более 5700 кг: аварийный источник питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение самолета.....	99
§ 21. Все самолеты: ночные полеты	99
§ 22. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки: Метеорологический радиолокатор.....	100
§ 23. Все самолеты, выполняющие полеты на высотах более 15000 м (49000 фут): указатель уровня радиации.....	100

§ 24. Все самолеты, соответствующие содержащимся в томе I Приложения 16 к Конвенции Стандартам сертификации по шуму	101
§ 25. Указатель числа Маха.....	101
§ 26. Самолеты, подлежащие оснащению Системами предупреждения о близости земли (GPWS).....	101
§ 27. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров	102
§ 28. Аварийный приводной передатчик (ELT)	103
§ 29. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие.....	104
§ 30. Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).....	104
§ 31. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте	104
§ 32. Микрофоны.....	105
§ 33. Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.....	105
§ 34. Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью.....	106
§ 35. Самолеты, оборудованные Системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными Системами визуализации (CVS)	106
§ 36. Электронные полетные планшеты (EFB).	106
§ 37. Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП(ROAAS) для самолетов с газотурбинными двигателями.....	107
ГЛАВА VII. БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ.....	108
§ 1. СВязное оборудование	108
§ 2. Навигационное оборудование	109
§ 3. Оборудование наблюдения	112
§ 4. Установка оборудования	114
§ 5. Управление электронными навигационными данными	114
ГЛАВА VIII. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ	114
§ 1. Обязанности эксплуатанта по поддержанию летной годности.....	114
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	115
§ 3. Программа технического обслуживания.....	116

§ 4. Регистрируемые данные о поддержании летной годности	116
§ 5. Информация о сохранении летной годности	117
§ 6. Модификации и ремонт.....	117
§ 7. Утвержденная организация по техническому обслуживанию.....	118
§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании.....	118
ГЛАВА IX. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА	118
§ 1. Состав летного экипажа	118
§ 2. Бортрадист	119
§ 3. Бортинженер.....	119
§ 4. Штурман.....	119
§ 5. Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке.....	119
§ 6. Программа подготовки членов летного экипажа	119
§ 7. Квалификация.....	123
§ 8. Предшествующий опыт работы командира воздушного судна и второго пилота	123
§ 9. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета.....	124
§ 10. Предоставление командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы	124
§ 11. Квалификационные проверки пилотов.....	126
§ 12. Производство полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом	127
§ 13. Снаряжение летного экипажа	127
ГЛАВА X. СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР.....	128
ГЛАВА XI. РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ.....	129
§ 1. Летное руководство	130
§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания	130
§ 3. Программа технического обслуживания.....	131
§ 4. Бортовой журнал	131
§ 5. Учет бортового аварийно-спасательного оборудования	132
§ 6. Записи бортовых самописцев	132
ГЛАВА XII. ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА	133
§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке	133

§ 2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации	133
§ 3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета	133
§ 4. Подготовка	133
ГЛАВА XIII. БЕЗОПАСНОСТЬ	134
§ 1. Внутренние коммерческие полеты.....	134
§ 2. Безопасность кабины летного экипажа.....	134
§ 3. Контрольный перечень правил обыска самолета	135
§ 4. Программы подготовки	136
§ 5. Донесение об актах незаконного вмешательства	136
§ 6. Прочие положения	137
ГЛАВА XIV. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	137
§ 1. Ответственность	137
§ 2. Эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза.....	137
§ 3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза	138
§ 4. Предоставление информации	139
§ 5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки	139
ГЛАВА XV. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА.....	139
§ 1. Перевозка изделий в грузовом отсеке.....	140
§ 2. Противопожарная защита.....	140
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ САМОЛЕТОВ	142
§ 1. Терминология	142
§ 2. Навигационные огни, используемые в воздухе	143
§ 3. Огни, используемые на воде. Общие положения	143
§ 4. В состоянии "на ходу"	144
§ 5. Буксируя другое судно или самолет	144
§ 6. Будучи буксируемым.....	145
§ 7. Будучи неуправляемым и не в движении	145
§ 8. Находясь в движении, но будучи неуправляемым	145
§ 9. Находясь на якоре	146
§ 10. Находясь на мели	146
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ	147
§ 1. Структура	147

§ 2. Содержание.....	147
§ 3. Общие положения	147
§ 4. Информация по эксплуатации воздушного судна	150
§ 5. Маршруты и аэродромы	151
§ 6. Подготовка	152
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.....	153
§ 1. Надежность газотурбинного двигателя	153
§ 2. Системы и оборудование.....	153
§ 3. Минимальный перечень оборудования	155
§ 4. Информация летных руководств	155
§ 5. Сообщение о событии.....	155
§ 6. Планирование эксплуатантом.....	155
§ 7. Опыт, подготовка и проверка летного экипажа.....	156
§ 8. Ограничения маршрутов над водным пространством	156
§ 9. Сертификация или утверждение эксплуатанта.....	156
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ RVSM	157
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	158
§ 1. Основное авиационное законодательство	158
§ 2. Конкретные правила эксплуатации.....	158
§ 3. Государственная система и функции контроля за обеспечением безопасности полетов	158
§ 4. Квалифицированный технический персонал	159
§ 5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации	159
§ 6. Обязательства по выдаче сертификатов	159
§ 7. Обязательства по постоянному надзору	159
§ 8. Разрешение проблем безопасности полетов	160
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ)	161
§ 1. Цель и сфера применения.....	161
§ 2. Формат СЭ	161

§ 3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна	162
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ	166
§ 1. Политика в отношении FRMS	166
§ 2. Документация в отношении FRMS	166
§ 3. Процессы управления рисками, связанными с утомлением. Выявление опасных факторов	167
§ 4. Оценка риска.....	168
§ 5. Снижение риска.....	168
§ 6. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS	168
§ 7. Процессы продвижения FRMS	169
ПРИЛОЖЕНИЕ 8. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ.....	170
§ 1. Общие требования.....	170
§ 2. Самописец полетных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS). Логика начала и прекращения записи	172
§ 3. Параметры подлежащие регистрации.....	172
§ 4. Дополнительная информация	174
§ 5. Бортовой речевой самописец (CVR) и система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS). Логика начала и прекращения записи	174
§ 6. Сигналы подлежащие регистрации	174
§ 7. Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR). Режим работы	175
§ 8. Регистратор линии передачи данных (DLR). Подлежащие регистрации виды применения.....	176
§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина". Логика начала и прекращения записи.....	177
§ 10. Классы	177
§ 11. Подлежащие регистрации виды применения.....	177
§ 12. Проверки бортовых систем регистрации полетных данных	178
Таблица П 8-1. Параметрические характеристики самописцев полетных данных	180
Таблица П 8-2. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных	190
Таблица П 8-3. Описание видов применения для регистратора линии передачи данных	191

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ	195
§ 1. Цель и сфера применения.....	195
§ 2. Порядок действий	195
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis (см. часть 186 § 2 Главы VI настоящих Правил)	197
§ 1. Цель и сфера применения.....	197
§ 2. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis	197
ДОПОЛНЕНИЕ 1. ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ.....	199
§ 1. Типы, количество, места размещения и содержимое запасов медицинских средств.....	199
§ 2. Количество комплектов первой помощи и универсальных профилактических комплектов.....	199
§ 3. Места размещения.....	200
§ 4. Содержимое	200
ДОПОЛНЕНИЕ 2. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА	204
§ 1. Цель и рамки применения	204
§ 2. Обязательные технические оценки безопасности	204
§ 3. Разрешения.....	207
§ 4. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию	214
§ 5. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия.....	214
§ 6. Проверка выполнения стандартов производства полетов	215
§ 7. Изменение сертификатов эксплуатанта.....	216
ДОПОЛНЕНИЕ 3. МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)	217
ДОПОЛНЕНИЕ 4. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ	219
§ 1. Введение.....	219
§ 2. Структура	219
§ 3. Апробация	220
§ 4. Составление	220
§ 5. Внедрение	221
§ 6. Изменение	221
ДОПОЛНЕНИЕ 5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ,	

КАСАЮЩИЙСЯ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.....	223
§ 1. Цель и рамки применения	223
§ 2. Надежность газотурбинного двигателя	223
§ 3. Руководство по производству полетов	225
§ 4. Сертификация или утверждение эксплуатанта.....	225
§ 5. Эксплуатационные требования и требования в отношении программы технического обслуживания	226
§ 6. Ограничения маршрутов над водным пространством	226
ДОПОЛНЕНИЕ 6. УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS)	227
§ 1. Цель и рамки применения	227
§ 2. Базовые концепции	227
§ 3. Глоссарий терминов.....	228
§ 4. Приемлемая категория RFFS для аэродрома (планирование).....	228
Таблица Д 6-1. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (аэродромы вылета и аэродромы назначения)	229
§ 5. Отклонения	230
Таблица Д 6-2. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (запасные аэродромы).....	230
§ 6. В полете.....	232
ДОПОЛНЕНИЕ 7. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ	234
§ 1. Цель и рамки применения	234
§ 2. Определения	234
§ 3. Государства.....	234
§ 4. Эксплуатант	235
ДОПОЛНЕНИЕ 8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРпяЩЕГО БЕДСТВИЕ	237
§ 1. Введение.....	237
§ 2. Разъяснение назначения оборудования	237
§ 3. Соблюдение требований к оснащению оборудованием	238
Таблица Д 8-1. Примеры обеспечения соблюдения требований	239
ДОПОЛНЕНИЕ 9. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ	240

§ 1. Введение.....	240
Таблица Д 9-1. SARPS, касающиеся установки FDR/AIR/ADRS/AIRS.....	241
Таблица Д 9-2. SARPS, касающиеся установки CVR/CARS.....	242
Таблица Д 9-3. SARPS, касающиеся комбинированных самописцев	243
Таблица Д 9-4. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина" ...	243
Таблица Д 9-5. Пояснения по установке регистратора сообщений, передаваемых по линии передачи данных (DLC).....	244
§ 2. Заголовки таблиц.....	244
§ 3. Общие положения	245

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящие Государственные авиационные правила «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана, Часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты» (далее Правила) приняты на двух языках: государственном и русском.

Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьёй 10 Воздушного кодекса Туркменистана, с учетом Международных стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Конвенция) «Эксплуатация воздушных судов Часть I. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты», издания 12, 2022 года, включающее в себя поправки № 1-48, а также других документов ИКАО, регулирующих деятельность гражданской авиации в области эксплуатации воздушных судов.

Международные Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО приняты в качестве минимальных стандартов по эксплуатации самолетов эксплуатантами, имеющими право выполнять коммерческие воздушные перевозки, включающие в себя регулярные и нерегулярные воздушные перевозки, а также авиационные спецработы, выполняемые за плату или по найму.

Цель настоящих Правил заключается в том, чтобы способствовать обеспечению безопасности аэронавигации путем установления критериев безопасной эксплуатационной практики, а также способствовать эффективности и регулярности аэронавигации.

Настоящие Правила предназначены для применения инспекторским составом Администрации гражданской авиации Туркменистана (далее – АГАТ) при организации и проведении работ по сертификации эксплуатантов Туркменистана, а также для эксплуатантов воздушных судов (заявителей) при их подготовке к сертификации и осуществлению деятельности.

Процедуры и требования для применения инспекторским составом АГАТ при организации и проведении работ по сертификации (надзору) эксплуатантов воздушных судов Туркменистана, а также для эксплуатантов воздушных судов (заявителей) при их подготовке к сертификации и осуществлению деятельности изложены в «Руководстве по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана».

«Руководство по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана» распространяется на эксплуатантов воздушных судов коммерческой гражданской авиации и на эксплуатантов воздушных судов, выполняющих авиационные спецработы.

ГЛАВА I. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. В тех случаях, когда в настоящих Правилах употребляются нижеуказанные термины, они имеют следующие значения:

1) **Абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH).** Установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном (3D) заходе на посадку, на которой должен быть начат уход на второй круг в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку.

Примечание 1. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) – от превышения порога ВПП.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. При полетах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "абсолютная/относительная высота принятия решения" и сокращение "DA/H".

2) **Абсолютная высота пролета препятствий (OCA) или относительная высота пролета препятствий (OCH).** Минимальная абсолютная высота или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или, в соответствующих случаях, над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

Примечание 1. Абсолютная высота пролета препятствий отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота пролета препятствий - от превышения порога ВПП или, в случае применения схем неточного захода на посадку, от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения аэродрома. Относительная высота пролета препятствий для схемы захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

Примечание 2. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "абсолютная/относительная высота пролета препятствий" и сокращение "OCA/H".

3) **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:

а) Автоматический стационарный ELT (ELT(AF)). Автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту воздушного судна.

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

в) 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.

г) 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.

4) **Авиационные спецработы.** Полет воздушного судна, в ходе которого воздушное судно используется для обеспечения специализированных видов обслуживания в таких областях, как сельское хозяйство, строительство, фотографирование, топографическая съемка, наблюдение и патрулирование, поиск и спасание, воздушная реклама и т.д.

5) **Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR).** Устанавливаемый на воздушном судне бортовой самописец, который способен автоматически отделяться от воздушного судна.

6) **АГАТ.** Администрация гражданской авиации Туркменистана - Агентство «Туркменховаеллары» Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана.

7) **Агентство.** Агентство транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана.

8) **Анализ полетных данных.** Процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях повышения уровня безопасности полетов.

9) **Аспекты человеческого фактора.** Принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека.

10) **Аэродром.** Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

11) **Базовое воздушное судно.** Воздушное судно с минимальным составом оборудования, необходимого для выполнения взлета, захода на

посадку и посадки в предполагаемых условиях.

12) **Барометрическая высота.** Атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере, как это определено в Приложении 8 к Конвенции «Летная годность воздушных судов».

13) **Безопасная вынужденная посадка.** Неизбежная посадка или аварийное приводнение, при выполнении которых можно с достаточным основанием полагать, что не будут нанесены телесные повреждения лицам, находящимся на воздушном судне или на поверхности.

14) **Бортовой самописец.** Любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия/инцидента.

15) **Визуальные метеорологические условия (ВМУ).** Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков (как это определено в Приложении 2 к Конвенции «Правила полетов»), соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

Примечание. Указанные минимумы содержатся в Главе 4 Приложения 2 к Конвенции «Правила полетов».

16) **Воздушное судно.** Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности.

17) **Воздушное судно с расширенными возможностями.** Воздушное судно с оборудованием, дополняющим оборудование, требуемое для выполнения базовым воздушным судном конкретного взлёта, захода на посадку или посадки.

18) **Возможности человека.** Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

19) **Время отдыха.** Непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и/или до него, в течение которого члены летного или кабинного экипажа освобождены от исполнения всех служебных обязанностей.

20) **Время полета.** См. полетное время.

21) **Государство аэродрома.** Государство, на территории которого расположен аэродром.

22) **Государство регистрации.** Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Примечание. В случае регистрации воздушного судна какого-либо международного эксплуатационного агентства – не на основе национальной принадлежности – государства, входящие в это агентство, обязаны солидарно нести ответственность, которая в соответствии с Чикагской конвенцией

возлагается на государство регистрации. См. в связи с этим резолюцию Совета от 14 декабря 1967 года о национальной принадлежности и регистрации воздушных судов, эксплуатируемых международными эксплуатационными агентствами, которая приводится в документе «Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта» (Дос 9587).

23) **Государство эксплуатанта.** Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта.

24) **Дальность видимости на ВПП (RVR).** Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

25) **Двигатель.** Устройство, используемое или предназначенное для использования с целью приведения в движение воздушного судна. Оно включает по крайней мере те компоненты и оборудование, которые необходимы для функционирования и контроля, но не включает воздушный винт/несущие винты (если они применяются).

26) **Загрязненная ВПП.** ВПП является загрязненной, когда значительная часть площади поверхности ВПП (состоящая из изолированных или не изолированных участков) в пределах используемой длины и ширины покрыта одним или несколькими веществами, упомянутыми в перечне дескрипторов состояния поверхности ВПП.

Примечание. Дополнительная информация о дескрипторах состояния поверхности ВПП содержится в томе I Приложения 14 к Конвенции – "Определения".

27) **Запасной аэродром.** Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы:

28) **Запасной аэродром при взлете.** Запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета.

29) **Запасной аэродром на маршруте.** Запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром.

30) **Запасной аэродром пункта назначения.** Запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме

намеченной посадки.

Примечание. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

31) **Заходы на посадку по приборам.** Заход на посадку или посадка с использованием приборов навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку по приборам:

а) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;

б) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание. Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо:

а) наземного радионавигационного средства, либо

б) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

32) **Заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA).** Совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном участке захода на посадку (FAS) по схеме неточного захода на посадку по приборам (NPA), осуществляемого с непрерывным снижением, без выравнивания в полете, с абсолютной/ относительной высоты, равной абсолютной/относительной высоте в конечной контрольной точке захода на посадку или превышающей эту высоту, до точки, расположенной на высоте примерно 15 м (50 фут) над посадочным порогом ВПП, или до точки, где для данного типа воздушного судна начинается маневр выравнивания перед посадкой; на FAS по схеме NPA с последующим заходом на посадку по кругу техника пилотирования CDFA применяется до достижения минимума захода на посадку по кругу (OCA/H полета по кругу) или абсолютной/относительной высоты визуального маневра в полете.

33) **Зональная навигация (RNAV).** Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации. Зональная навигация включает в себя навигацию, основанную на характеристиках, а также другие виды операций, которые не подпадают под определение навигации, основанной на характеристиках.

34) **Изолированный аэродром.** Аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодный для данного типа самолета.

35) **ИКАО (ICAO)**. Международная организация гражданской авиации.

36) **Коллиматорный индикатор (HUD)**. Система индикации, отображающая полетные данные на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота в направлении полета.

37) **Командир воздушного судна**. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

38) **Комбинированная система визуализации (CVS)**. Система индикации изображений, получаемых от системы технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS) и системы синтезированной визуализации (SVS).

39) **Коммерческая воздушная перевозка**. Полет воздушного судна для перевозки пассажиров, грузов или почты за плату или по найму.

40) **Конечный участок захода на посадку (FAS)**. Участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки.

41) **Краткое описание соглашения**. В тех случаях, когда воздушное судно эксплуатируется на основе соглашения между государством регистрации и другим государством, предусмотренного статьей 83 *bis*, краткое описание соглашения представляет собой документ, прилагаемый к зарегистрированному в Совете ИКАО соглашению, предусмотренному статьей 83 *bis*, в котором кратко и четко определяются функции и обязанности, передаваемые государством регистрации другому государству.

Примечание. Под другим государством, упомянутым в определении выше, понимается государство эксплуатанта, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.

42) **Крейсерский эшелон**. Эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

43) **Критически важная система EDTO**. Система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять в особенности на безопасность полетов EDTO или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета EDTO.

44) **Критический запас топлива при полетах EDTO**. Количество топлива, необходимое для полета до запасного аэродрома на маршруте с учетом отказа наиболее ограниченной по времени работы системы в наиболее критической точке на маршруте.

Примечание. Инструктивный материал по сценариям, связанным с критическим запасом топлива при полетах с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), содержится в Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (Doc 10085).

45) **Крупногабаритный самолет.** Самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 кг.

46) **Летное руководство.** Руководство, касающееся сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна.

47) **Максимальное время ухода на запасной аэродром.** Максимально допустимое расстояние, выраженное во времени полета, от какой-либо точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте.

48) **Максимальная масса.** Максимальная сертифицированная взлетная масса.

49) **Минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH).** Указанная в схеме двухмерного (2D) захода на посадку по приборам или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами.

Примечание 1. **Минимальная абсолютная высота снижения (MDA)** отсчитывается от среднего уровня моря, а минимальная относительная высота снижения (MDH) - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 фут) меньше превышения аэродрома. Минимальная относительная высота снижения для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома.

Примечание 2. **"Необходимый визуальный контакт с ориентирами"** означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Примечание 3. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная/относительная высота снижения" и сокращение "MDA/H".

50) **Минимальный перечень 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.

51) **Модификация.** Изменение конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта.

Примечание. Модификация может также включать выполнение модификации, которая представляет собой задачу технического обслуживания, обусловленную свидетельством о техническом обслуживании. Дополнительный инструктивный материал по техническому обслуживанию –

модификации и ремонту воздушных судов содержится в «Руководстве по летной годности» (Дос 9760).

52) **Мокрая ВПП.** Поверхность ВПП, покрытая любым видимым слоем влаги или воды глубиной до 3 мм включительно, в пределах зоны, предназначенной для использования.

53) **Наблюдение, основанное на характеристиках (PBS).** Наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

Примечание. Требуемые характеристики наблюдения (RSP) включают в себя требования к характеристикам наблюдения, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения наблюдения и соответствующего времени передачи данных, непрерывности, готовности, целостности, точности данных наблюдения, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства.

54) **Навигация, основанная на характеристиках (PBN).** Зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве.

Примечание. Требования к характеристикам определяются в навигационных спецификациях (спецификация RNAV, спецификация RNP) в виде точности, целостности, непрерывности, готовности и функциональных возможностей, необходимых для выполнения планируемого полета в контексте концепции конкретного воздушного пространства.

55) **Навигационная спецификация.** Совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства. Имеются два вида навигационных спецификаций:

56) **Спецификация требуемых аэронавигационных характеристик (RNP).** Навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNP, например RNP 4, RNP APCH.

57) **Спецификация зональной навигации (RNAV).** Навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNAV, например, RNAV 5, RNAV 1.

Примечание 1. Подробный инструктивный материал по навигационным спецификациям содержится в томе II «Руководства по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Дос 9613).

Примечание 2. Термин RNP, ранее определяемый как "перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в

пределах установленного воздушного пространства", был исключен из данного Приложения, поскольку над концепцией RNP стала преобладать концепция PBN. В данном Приложении термин RNP в настоящее время используется исключительно в контексте навигационных спецификаций, которые включают требование о контроле за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, например RNP 4 относится к воздушному судну и предъявляемым эксплуатационным требованиям, включая требование в отношении характеристики выдерживания заданной траектории в боковой плоскости с точностью 4 м. мили при обеспечении на борту воздушного судна контроля за выдерживанием и выдачи предупреждений о несоблюдении характеристик, что подробно изложено в «Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Doc 9613).

58) **Наземное обслуживание.** Обслуживание, необходимое для прибытия воздушного судна в аэропорт и его вылета из аэропорта, помимо обслуживания воздушного движения.

59) **Небольшой самолет.** Самолет, у которого максимальная сертифицированная взлетная масса 5700 кг или меньше.

60) **Ночь.** Период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом.

Примечание. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта.

61) **Обслуживание воздушного движения (ОВД).** Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное обслуживание воздушного движения, диспетчерское обслуживание воздушного движения (районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода или аэродромное диспетчерское обслуживание).

62) **Опасные грузы.** Изделия или вещества, которые способны создавать 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.

Примечание. Опасные грузы классифицируются в Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Перевозка опасных грузов».

63) **Перечень отклонений от конфигурации (CDL).** Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового воздушного судна, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий, при необходимости, любую информацию о соответствующих

эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик.

64) **План полета.** Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

65) **Погрешность системы измерения высоты (ASE).** Разница между абсолютной высотой на индикаторе высотомера, при условии правильной установки барометрического давления на высотомере, и барометрической высотой, соответствующей невозмущенному окружающему давлению.

66) **Поддержание летной годности.** Комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части действующим требованиям к летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы.

67) **Полет воздушного судна авиации общего назначения.** Полет воздушного судна, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных спецработ.

68) **Полетное время, время полета: самолеты.** Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

Примечание. Вышеуказанный термин "полетное время; время полета" является синонимом общепринятых терминов "полное полетное время" или "время от уборки до установки колодок", которое измеряется с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

69) **Полеты в условиях низкой видимости (LVO).** Заход на посадку при значениях RVR менее 550 м и/или при значениях DH менее 60 м (200 футов) или взлет при значениях RVR менее 400 м.

70) **Пороговое время.** Установленное государством эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения полета EDTO государством эксплуатанта.

71) **Приборные метеорологические условия (ПМУ).** Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, как это определено в Приложении 2 к Конвенции «Правила полетов». Эти величины меньше минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

Примечание. Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в Главе 4 Приложения 2 к Конвенции «Правила полетов».

72) **Пригодный для выполнения полетов.** Состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или части, при котором они

соответствуют их утвержденной конструкции и способны обеспечивать безопасную эксплуатацию.

73) **Программа технического обслуживания.** Документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например, программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается.

74) **Производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).** Любые полеты самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта.

75) **Психоактивные вещества.** Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены.

76) **Рабочий план полета (FPL).** План, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик самолета, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах.

77) **Располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ).** Располагаемая длина ВПП при взлете плюс длина концевой полосы торможения, если она предусмотрена.

78) **Располагаемая посадочная дистанция (РПД).** Длина ВПП, которая объявлена располагаемой и пригодной для пробега самолета после посадки.

79) **Расширенные эксплуатационные возможности.** Эксплуатационные возможности, разрешенные для полета воздушного судна с расширенными возможностями и обеспечивающие более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома по сравнению с теми, которые были бы обычно разрешены для базового воздушного судна, и основанные на характеристиках систем воздушного судна с расширенными возможностями, использующих имеющуюся внешнюю инфраструктуру.

80) **Регистрируемые данные о поддержании летной годности.** Регистрируемые данные, касающиеся состояния работ по поддержанию летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части.

81) **Ремонт.** Восстановление летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа согласно соответствующим нормам летной годности.

82) **Рубеж ухода.** Самая последняя географическая точка, от которой воздушное судно может продолжать полет по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного рейса запасного аэродрома на маршруте.

83) **Руководство полетами.** Осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета, а также изменения маршрута в интересах безопасности воздушного судна, регулярности и эффективности полета.

84) **Руководство по производству полетов.** Руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

85) **Руководство по летной эксплуатации (воздушного судна).** Руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения о системах воздушного судна, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией воздушного судна.

Примечание. Руководство по летной эксплуатации воздушного судна является частью руководства по производству полетов.

86) **Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания.** Документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию воздушных судов данного эксплуатанта.

87) **Самолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

88) **Свидетельство о техническом обслуживании.** Документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию согласно соответствующим нормам летной годности.

89) **Связь, основанная на характеристиках (РВС).** Связь, основанная на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения.

Примечание. Требуемые характеристики связи (RCP) включают в себя требования к характеристикам связи, относимые к компонентам системы с точки зрения обеспечения связи и соответствующего времени передачи, непрерывности, готовности, целостности, безопасности и функциональности, необходимых для выполнения предлагаемой операции в контексте конкретной концепции воздушного пространства.

90) **Сертификат эксплуатанта (СЭ).** Сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

91) **Система документации по безопасности полетов.** Комплект взаимосвязанных, установленных эксплуатантом документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций, и включающих, как минимум, руководство по производству полетов и руководство эксплуатанта по регулированию

технического обслуживания.

92) **Система синтезированной визуализации (SVS).** Система индикации получаемых на основе данных синтезированных изображений внешней обстановки в перспективе, открывающейся из кабины пилота.

93) **Система технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS).** Система индикации электронных изображений внешней обстановки в реальном масштабе времени, основанная на использовании датчиков изображения.

Примечание. Система EVS не включает в себя системы ночного видения (NVIS).

94) **Система управления безопасностью полетов (СУБП).** Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

95) **Система управления рисками, связанными с утомлением (FRMS).** Опирающаяся на данные система непрерывного мониторинга связанных с утомлением рисков для безопасности полетов и управления ими, основанная на научных принципах и знаниях, а также эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности.

96) **Слежение за воздушными судами.** Установленный эксплуатантом процесс, предусматривающий проводимые на земле регистрацию и обновление через стандартизированные интервалы времени данных о четырехмерном местоположении отдельных воздушных судов в полете.

97) **Служебное время.** Период времени, который начинается в момент, когда член летного или кабинного экипажа должен по указанию эксплуатанта прибыть для исполнения или приступить к исполнению служебных обязанностей, и заканчивается в момент, когда такое лицо освобождается от исполнения всех служебных обязанностей.

98) **Служебные обязанности.** Любые задачи, которые члены летного или кабинного экипажа должны выполнять по указанию эксплуатанта, включая, например, служебные полетные обязанности, административную работу, подготовку, перемещение к месту исполнения служебных обязанностей и нахождение в резерве, если оно может вызывать утомление.

99) **Служебное полетное время.** Период времени, который начинается в момент, когда член летного или кабинного экипажа обязан прибыть для исполнения служебных обязанностей, включающих выполнение полета или серии полетов, и заканчивается в момент полной остановки самолета воздушного судна и выключения двигателей по завершении последнего полета, в котором он/она является членом экипажа.

100) **Сменный пилот на крейсерском этапе полета.** Член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха командира

воздушного судна или второго пилота.

101) **Соответствующие нормы летной годности.** Всеобъемлющие и подробные нормы летной годности, установленные, принятые или признанные Договаривающимся государством для рассматриваемого класса воздушных судов, двигателей или воздушных винтов.

102) **Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер.** Лицо, назначенное эксплуатантом для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, независимо от наличия у него свидетельства, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям Приложения 1 к Конвенции ИКАО, и оказывает поддержку, проводит инструктаж и/или помогает командиру воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета.

103) **Специальное утверждение.** Утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях разрешение на выполнение определенных коммерческих воздушных перевозок, или утверждение, документально подтвержденное в перечне специальных утверждений, на выполнение перевозок авиации общего назначения.

Примечание. Более подробное описание терминов "разрешение", "специальное утверждение", "утверждение" и "принятие" приводится в Дополнении 2 к настоящим Правилам.

104) **Спецификация требуемых характеристик наблюдения (RSP).** Комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления наблюдения, основанного на характеристиках.

105) **Спецификация требуемых характеристик связи (RCP).** Комплект требований к предоставлению обслуживания воздушного движения и соответствующему наземному оборудованию, возможностям воздушного судна и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной на характеристиках.

106) **Суммарная ошибка по высоте (TVE).** Геометрическая разница в вертикальной плоскости между фактической барометрической высотой, на которой находится воздушное судно, и заданной барометрической высотой (эшелоном полета).

107) **Сухая ВПП.** ВПП считается сухой, если ее поверхность является не мокрой или загрязненной и на ней отсутствует видимая влага в пределах зоны, предназначенной для использования.

108) **Схема захода на посадку по приборам (IAP).** Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть

выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте. Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

а) **Схема неточного захода на посадку (NPA).** Схема захода на посадку по приборам, предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа А.

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFА с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием, считается трехмерным (3D) заходом на посадку по приборам. CDFА с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным (2D) заходом на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFА, содержится разделе 5 части II тома I «PANS-OPS» (Doc. 8168)

б) **Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV).** Схема захода на посадку по приборам с использованием основанной на характеристиках навигации (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А;

в) **Схема точного захода на посадку (PA).** Схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS KAT I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В.

Примечание. Типы заходов на посадку по приборам указаны в части 60 § 9 Главы IV настоящих Правил.

109) **Техническое обслуживание.** Проведение работ на воздушном судне, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности воздушного судна, двигателя, воздушного винта или соответствующей части, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации или ремонта.

110) **Типовой минимальный перечень оборудования (MMEL).** Перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

111) **Тренажерное устройство имитации полета.** Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

а) тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, обычную для членов летного экипажа обстановку и летно-технические характеристики данного типа воздушного судна.

б) тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса.

в) тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа во время полета воздушного судна по приборам.

112) **Утомление.** Физиологическое состояние пониженной умственной или физической работоспособности в результате бессонницы, длительного бодрствования, фазы суточного ритма, и/или рабочей нагрузки (умственной и/или физической деятельности), которое может ухудшить активность и способность человека надлежащим образом исполнять служебные обязанности, связанные с безопасностью полетов.

113) **Целевой уровень безопасности (TLS).** Общий термин, означающий уровень риска, который считается допустимым в конкретных условиях.

114) **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.

115) **Член летного экипажа.** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

116) **Член экипажа.** Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

117) **Эксплуатант.** Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

118) **Эксплуатационные минимумы аэродрома.** Ограничения использования аэродрома для:

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и/или видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

б) посадки при выполнении двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения

(MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

в) посадки при выполнении трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и/или дальности видимости на ВПП и абсолютной/относительной высоты принятия решения (DA/H), соответствующих типу и/или категории полета.

119) Эксплуатационные минимумы аэродрома, основанные на характеристиках (РВАОМ). Более низкие эксплуатационные минимумы аэродрома для конкретных операций взлета, захода на посадку и посадки по сравнению с минимумами, используемыми при полетах базового воздушного судна.

Примечание 1. Минимумы РВАОМ рассчитываются на основе совокупных возможностей воздушного судна и имеющихся наземных средств. Дополнительный инструктивный материал по РВАОМ представлен в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

Примечание 2. РВАОМ могут быть установлены исходя из расширенных эксплуатационных возможностей.

Примечание 3. РВАОМ не ограничиваются полетами по PBN.

120) Эксплуатационные спецификации. Разрешения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта и зависящие от условий, изложенных в руководстве по производству полетов.

121) Электронный полетный планшет (EFB). Электронная информационная система для летного экипажа, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом.

122) СОМАТ. Материалы эксплуатанта, перевозимые на воздушном судне эксплуатанта для его собственных целей.

ГЛАВА II. ПРИМЕНЕНИЕ

2. Настоящие Правила содержат Стандарты и Рекомендуемую практику части I Приложения 6 к Конвенции, принятые Международной организацией гражданской авиации ИКАО в качестве минимальных стандартов по эксплуатации самолетов эксплуатантами, имеющими право выполнять коммерческие воздушные перевозки, включающие в себя регулярные и нерегулярные воздушные перевозки, а также авиационные спецработы, выполняемые за плату или по найму.

Отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства Туркменистана и деятельностью его пользователей, регулируются Воздушным кодексом Туркменистана, Положением об использовании воздушного пространства Туркменистана, Правилами полётов

в воздушном пространстве Туркменистана, иными нормами, утверждаемыми Кабинетом Министров Туркменистана, а также принятыми в установленном порядке Государственными авиационными правилами и другими нормативными правовыми актами Туркменистана.

Если международным договором Туркменистана установлены иные правила, чем предусмотренные Воздушным кодексом Туркменистана, то применяются правила международного договора.

Примечание 1. Требования, применимые к полетам авиации общего назначения (самолеты), содержатся в Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана, Часть II. Авиация общего назначения. Самолеты».

Примечание 2. Требования, применимые к коммерческим воздушным перевозкам или полетам авиации общего назначения (вертолеты), содержатся в Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана, Часть III. Вертолеты».

Примечание 3. Положения § 5 Главы III настоящих Правил применяются с 8 ноября 2018 года или после этой даты.

ГЛАВА III. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Соблюдение законов, правил и процедур

3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все служащие, будучи за границей, знали, что они должны соблюдать законы, правила и процедуры государств, в пределах которых выполняются полеты.

4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы все пилоты были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, которые касаются их обязанностей и которые применимы к пролетаемым районам, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы другие члены летного экипажа были ознакомлены с такими законами, правилами и процедурами, которые касаются их соответствующих обязанностей на борту самолета.

Примечание. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии построения схем визуальных полетов и полетов по приборам приведены в томе II «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в «PANS-OPS», и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

5. Эксплуатант или назначенный им представитель несет ответственность за руководство полетами.

Примечание. Это положение не затрагивает прав и обязанностей государства, связанных с эксплуатацией самолетов, зарегистрированных в данном государстве.

6. Ответственность за руководство полетами возлагается на командира воздушного судна и сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера только в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за производством полетов предусматривается использование персонала сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся организации по эксплуатационному контролю и роли сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, содержится в «Руководстве по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки». Подробный инструктивный материал по полномочиям, обязанностям и ответственности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера содержится в документе «Подготовка руководства по производству полетов» (Дос 9376). Требования в отношении возраста, умения, знаний и опыта аттестованных сотрудников по обеспечению полетов/полетных диспетчеров, имеющих свидетельства, содержатся в Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу».

7. Если сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер первым узнает об аварийной ситуации, в результате которой возникает угроза для безопасности самолета или людей, то действия этого лица в соответствии с частью 135 § 35 Главы IV настоящих Правил предусматривают, когда это необходимо, незамедлительное уведомление соответствующих полномочных органов о характере ситуации и передачу запроса на оказание помощи, если она требуется.

8. Если аварийная обстановка, угрожающая безопасности самолета или лиц, требует предпринятия действий, которые ведут к нарушению местных предписаний или правил, командир воздушного судна немедленно уведомляет об этом соответствующий местный полномочный орган. По требованию государства, в котором произошел инцидент, командир воздушного судна представляет доклад о любом таком нарушении соответствующему полномочному органу такого государства; в этом случае командир воздушного судна также представляет копию этого доклада государству эксплуатанта. Такие доклады представляются как можно скорее и обычно в течение десяти дней.

9. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы командиры воздушных судов имели на борту самолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать их самолет.

Примечание. Эта информация может быть предоставлена пилоту в руководстве по производству полетов или в такой другой форме, которая будет сочтена целесообразной.

10. 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 Государственных авиационных правилах гражданской авиации Туркменистана «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу».

Примечание. Исключительное право толкований и разъяснений настоящих Правил по вопросам производства полетов ВС в ГА Туркменистана принадлежит АГАТ.

§ 2. Соблюдение иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур Туркменистана

11. В том случае, когда АГАТ выявляет случай несоблюдения или предполагаемого несоблюдения иностранным эксплуатантом законов, правил и процедур, применяемых на территории Туркменистана, или аналогичную серьезную проблему с обеспечением безопасности полетов таким эксплуатантом, то, АГАТ 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.

12. В случае уведомления государств, как это предусмотрено в части 11 § 2 Главы III настоящих Правил, если вопрос и его решение заслуживают этого, АГАТ приступает к консультациям с государством эксплуатанта и государством регистрации, в зависимости от обстоятельств, в отношении стандартов безопасности полетов, соблюдаемых эксплуатантом.

Примечание. «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки» содержит инструктивный материал, касающийся надзора за производством полетов, выполняемых иностранными эксплуатантами. Руководство также включает инструктивный материал, касающийся консультаций и связанных с ними аспектов, упомянутых в части 12 § 2 Главы III настоящих Правил, в том числе типовую статью ИКАО в отношении обеспечения безопасности полетов, которая, в случае ее включения в двустороннее или многостороннее соглашение, предусматривает проведение консультаций между государствами, когда любой из сторон двустороннего или многостороннего соглашения о воздушном обслуживании выявляются проблемы с обеспечением безопасности полетов.

§ 3. Управление безопасностью полетов

Примечание. Приложение 19 к Конвенции содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный

инструктивный материал приведен в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Дос 9859).

13. Эксплуатант самолетов с сертифицированной взлетной массой более 20 000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

14. Эксплуатант самолетов с сертифицированной взлетной массой более 27000 кг принимает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Примечание. Эксплуатант может на контрактной основе передать осуществление программы анализа полетных данных другой стороне, сохраняя при этом общую ответственность за выполнение такой программы.

15. Программа анализа полетных данных включает надлежащие гарантии защиты источника(ов) таких данных в соответствии с Добавлением 3 Приложения 19 к Конвенции.

Примечание. Инструктивный материал по разработке программ анализа полетных данных включен в «Руководство по программам анализа полетных данных (ПАПД)» (Дос 10000).

Государства не разрешают использовать записи или расшифровки самописцев CVR, CARS, AIR класса А и AIRS класса А в целях, не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно Государственным авиационным правилам ГА Туркменистана «Расследование авиационных событий», за исключением случаев, когда записи или расшифровки:

1) относятся к событию, касающемуся безопасности полетов и идентифицированному в контексте системы управления безопасностью полетов; ограничиваются соответствующими частями обезличенной расшифровки записей; и подлежат защите, предусмотриваемой Приложением 19 к Конвенции;

2) запрашиваются для использования в уголовном разбирательстве, не относящемся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента, и подлежат защите, предусмотриваемой Приложением 19 к Конвенции; или

3) используются для проверок бортовых систем регистрации полетных данных, предусмотренных в §12 Приложения 8 к настоящим Правилам.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в Добавлении 3 к Приложению 19 к Конвенции. При проведении расследования согласно ГАПГАТ «Расследование авиационных событий», записи расследования подлежат защите, предусмотриваемой в ГАПГАТ «Расследование авиационных событий».

Государства не разрешают использовать записи или расшифровки самописцев FDR, ADRS, также как AIR класса В и класса С и AIRS в целях,

не относящихся к расследованию авиационного происшествия или инцидента согласно ГАПГАТ «Расследование авиационных событий», за исключением случаев, когда записи или расшифровки подлежат защите, предусмотряваемой Приложением 19 к Конвенции и:

- 1) используются эксплуатантом в целях летной годности или технического обслуживания;
- 2) используются эксплуатантом при выполнении программы анализа полетных данных, требуемой согласно настоящих Правил;
- 3) запрашиваются для использования в разбирательствах, не относящихся к событию, связанному с расследованием авиационного происшествия или инцидента;
- 4) обезличены; или
- 5) предоставляются с соблюдением правил защиты доступа к ним.

Примечание. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в Добавлении 3 к Приложению 19 к Конвенции.

16. В рамках своей системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенной для руководства и использования эксплуатационным персоналом.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки и структуры системы документации по безопасности полетов, приведён в Дополнении 4 к настоящим Правилам.

§ 4. Употребление психоактивных веществ

17. Положения, касающиеся употребления психоактивных веществ, содержатся в ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу» и в п. 2.5 Приложения 2 к Конвенции «Правила полетов».

§ 5. Слежение за воздушными судами

18. Эксплуатант обеспечивает техническую возможность слежения за воздушными судами в целях сопровождения самолетов в пределах всего воздушного пространства, в котором он выполняет полеты.

Примечание. Инструктивный материал о средствах слежения за воздушными судами содержится в документе «Принципы внедрения штатного слежения за воздушными судами» (Cir 347).

19. Эксплуатанту рекомендуется отслеживать путем автоматической передачи сообщений по крайней мере каждые 15 минут местоположение самолета на участке(ах) полета(ов), при следующих условиях:

- 1) самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 27000 килограмм и пассажироместимость свыше 19 человек;
- 2) когда орган ОВД получает информацию о местоположении

самолета с интервалом, превышающим 15 минут.

Примечание. Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в главе 2 Приложения 11 к Конвенции.

20. Эксплуатант отслеживает путем автоматической передачи сообщений по крайней мере каждые 15 минут местоположение самолета на участке(ах) полета(ов), запланированного(ых) в океаническом(их) районе(ах) при следующих условиях:

1) самолет имеет максимальную сертифицированную взлетную массу более 45500 килограмм и пассажироместимость свыше 19 человек;

2) когда орган ОВД получает информацию о местоположении самолета с интервалом, превышающим 15 минут.

Примечание 1. Положения, касающиеся координации действий между эксплуатантом и поставщиками обслуживания воздушного движения при передаче сообщений о местоположении, содержатся в главе 2 Приложения 11 к Конвенции.

Примечание 2. Для цели слежения за воздушными судами под "океаническим районом" понимается воздушное пространство над водной поверхностью за пределами территории какого-либо государства.

Примечание 3. Эксплуатационные процедуры для мониторинга информации, относящейся к слежению за воздушным судном, содержатся в разделе 10 тома III «PANS-OPS».

21. Эксплуатант устанавливает утверждаемые АГАТ правила сохранения данных слежения за воздушными судами для оказания содействия службам поиска и спасания в определении последнего известного местоположения воздушного судна.

22. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры в отношении сохранения данных слежения за воздушными судами для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

23. Несмотря на положения Главы III, § 5, частей 19 и 20 настоящих Правил, АГАТ может, исходя из результатов реализуемого эксплуатантом утвержденного процесса оценки рисков, разрешать изменение интервалов автоматической передачи сообщений. Данный процесс демонстрирует, каким образом можно управлять эксплуатационными рисками, обусловленными такими изменениями, и включает по меньшей мере следующее:

1) возможности систем руководства полетами и процессов эксплуатанта, включая системы и процессы установления связи с органами ОВД;

2) возможности самолета и его систем в целом;

3) располагаемые средства для определения местоположения самолета и поддержания связи с ним;

4) частоту и длительность интервалов в автоматической передаче сообщений;

5) последствия человеческих факторов, вызванные изменениями в порядке действий летного экипажа;

6) конкретные меры по снижению риска и порядок действий в аварийной ситуации.

Примечание. Рекомендации по разработке, реализации и утверждению процесса оценки риска, который позволяет изменять необходимый порядок автоматической передачи сообщений и требуемые интервалы, включая примеры изменения интервалов, содержатся в Инструктивном материале по осуществлению слежения за воздушными судами (Cir 347).

24. См. Главу IV § 2 часть 34 настоящих Правил относительно обязанностей эксплуатанта при использовании третьих сторон для осуществления слежения за воздушными судами согласно § 5 Главы IV настоящих Правил.

ГЛАВА IV. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

§ 1. Эксплуатационные соображения средства

25. 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. 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.

26. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы запланированный полет не начинался или не продолжался, пока он на основании обоснованных данных не удостоверится в том, что воздушное пространство, в пределах которого проходит предполагаемый маршрут от аэродрома вылета до аэродрома прибытия, включая предполагаемые аэродромы взлета, назначения и запасные аэродромы на маршруте, может безопасно использоваться для производства запланированных полетов. В тех случаях, когда полет предполагается выполнять над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, проводится оценка риска и принимаются соответствующие меры по снижению риска для обеспечения безопасности полетов.

Примечание 1. Выражение "обоснованные данные" означает

использование эксплуатантом сведений, либо предоставляемых в пункте вылета или во время полета воздушного судна в виде официальной информации, публикуемой службами аэронавигационной информации, либо получаемой из других легкодоступных источников.

Примечание 2. Инструктивный материал по проведению оценок риска для безопасности полетов содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Дос 9859).

Примечание 3. Дополнительный инструктивный материал по оценке риска для эксплуатантов, выполняющих полеты над зонами конфликтов или в непосредственной близости от них, содержится в «Руководстве по оценке риска при выполнении полетов гражданскими воздушными судами над зонами конфликтов» (Дос 10084).

27. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы о любых неполадках в работе средств, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось отвечающему за них полномочному органу.

28. Аэродромы и их средства, в соответствии с опубликованными условиями их использования, постоянно поддерживаются в состоянии пригодности для обеспечения полетов в течение опубликованных часов работы независимо от погодных условий.

29. Эксплуатант в рамках своей системы управления безопасностью полетов проводит оценку уровня обеспечиваемой аварийно-спасательной и противопожарной службой (RFFS) защиты на аэродроме, который предполагается указать в эксплуатационном плане полета, с целью убедиться в том, что обеспечивается приемлемый уровень защиты для предполагаемого к использованию самолета.

Примечание. Приложение 19 к Конвенции содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Дос 9859).

30. Информация об уровне обеспечиваемой RFFS защиты, который эксплуатант считает приемлемым, указывается в Руководстве по производству полетов.

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке приемлемого уровня обеспечиваемой RFFS защиты на аэродромах приводится в дополнении 6 к настоящим Правилам.

Примечание 2. Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию аэродрома. Проводимая эксплуатантом оценка никоим образом не затрагивает требований к RFFS для аэродромов в томе I Приложения 14 к Конвенции.

§ 2. Сертификация на право производства полетов и контроль (Сертификат эксплуатанта)

31. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих

воздушных перевозок, если не имеет действительного сертификата эксплуатанта, выданного АГАТ.

32. 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 частях 36 и 37 § 2 Главы IV настоящих Правил.

33. Выдача сертификата эксплуатанта зависит от того, обеспечил ли эксплуатант отвечающие требованиям организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания, которые соответствуют установленному характеру и объему полетов.

Примечание. В Дополнении 2 к настоящим Правилам содержится инструктивный материал по вопросам выдачи сертификата эксплуатанта.

34. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры для третьих сторон, выполняющих работы от его имени.

35. Продление срока действия сертификата эксплуатанта зависит от соблюдения эксплуатантом требований части 33 § 2 Главы IV настоящих Правил под контролем АГАТ.

36. Сертификат эксплуатанта соответствует формату, приведенному в § 2 Приложения 6 к настоящим Правилам и содержит по крайней мере следующие сведения:

- 1) государство эксплуатанта и выдающий полномочный орган;
- 2) номер сертификата эксплуатанта и дату истечения его срока действия;
- 3) название эксплуатанта, коммерческое название (если оно другое) и адрес основного места деятельности;
- 4) дату выдачи и фамилию, подпись и должность представителя полномочного органа;
- 5) местонахождение в находящемся на борту контролируемом документе контактной информации, касающейся оперативного руководства.

37. Эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта, содержат по крайней мере информацию, указанную в § 3 Приложения 6 к настоящим Правилам, и соответствуют формату, приведенному в § 3 Приложения 6 к настоящим Правилам.

Примечание. Часть 22 § 3 Дополнения 2 к настоящим Правилам содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

38. Сертификаты эксплуатанта и связанные с ними эксплуатационные спецификации, впервые выдаваемые с 20 ноября 2008 года, соответствуют форматам, приведенным в § 2 и 3 Приложения 6 к настоящим Правилам.

39. АГАТ в соответствии с Приложением 5 к настоящим Правилам и Добавлением 1 к Приложению 19 к Конвенции организует систему как для проведения сертификации эксплуатанта, так и в целях осуществления постоянного надзора за его деятельностью, чтобы гарантировать выполнение предусмотренных в § 2 Главы IV настоящих Правил обязательных стандартов производства полёта.

§ 3. Надзор за производством полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом

40. АГАТ признает действительным сертификат эксплуатанта, выданный другим государством членом ИКАО, при условии, что требования, в соответствии с которыми выдан такой сертификат, по крайней мере равноценны требованиям, содержащимся в настоящих Правилах и стандартах, содержащимся в Приложении 19 к Конвенции.

41. АГАТ разрабатывает и утверждает ежегодную программу, определяющую процедуры осуществления надзора за производством полетов, выполняемых эксплуатантами на территории Туркменистана, и предприятия соответствующих действий, когда это необходимо для поддержания безопасности полетов.

42. Эксплуатант выполняет и соблюдает требования, установленные государствами, в которых осуществляется производство полётов.

Примечание. Инструктивный материал по надзору за производством полётов, содержится в «Руководстве по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки».

§ 4. Руководство по производству полетов

43. В соответствии с Приложением 2 к настоящим Правилам 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. Руководство по производству полетов издается для всего персонала на двух языках государственном или русском. Допускается использование текстов на английском языке при описании операционных процедур.

44. Эксплуатант обязан предоставлять в АГАТ по направлению деятельности экземпляр руководства по производству полётов со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на согласование и одобрение, а там, где это требуется согласно части 45 § 4 Главы IV настоящих Правил на утверждение. Эксплуатант включает в руководство по

производству полётов обязательный материал, какой может потребовать АГАТ.

45. Утверждению в АГАТ подлежат следующие темы руководства по производству полетов эксплуатанта или приложения к нему, а также поправки и изменения к ним:

- 1) Метод установления минимальных абсолютных высот полета;
- 2) Метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома;
- 3) Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (при необходимости);
- 4) Полетное время, служебное полетное время и время отдыха, приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха;
- 5) Особые полеты увеличенной дальности (процедуры ETOPS);
- 6) Дополнительные требования к производству полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ);
- 7) Перечень минимального оборудования конкретных воздушных судов (MEL);
- 8) Производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (PBN);
- 9) Производство полетов в воздушном пространстве с MNPS;
- 10) Производство полетов в воздушном пространстве с RVSM;
- 11) Правила управления электронными навигационными данными;
- 12) Программы подготовки членов летного экипажа;
- 13) Использование тренажерных устройств имитации условий полета;
- 14) Программы подготовки членов кабинного экипажа;
- 15) Программы подготовки персонала в области перевозки опасных грузов;
- 16) Руководство по управлению безопасностью полетов;
- 17) Программы подготовки в области безопасности полетов;
- 18) Программы анализа полетных данных;
- 19) Программы подготовки авиационного персонала в области авиационной безопасности;
- 20) Руководство кабинного экипажа (бортпроводников и бортоператоров).

Примечание. Требования к структуре и содержанию руководства по производству полётов содержатся в Приложении 2 к настоящим Правилам.

§ 5. Инструкция по эксплуатации. Общие положения

46. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь персонал, занимающийся производством полетов, был правильно проинструктирован относительно своих конкретных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом.

47. Руление самолета на площади маневрирования аэродрома выполняется только в том случае, если управляющее им лицо:

1) соответствующим образом уполномочено эксплуатантом или назначенным агентом;

2) полностью подготовлено для выполнения руления самолета;

3) допущено к пользованию радиотелефоном;

4) проинструктировано компетентным лицом относительно плана аэродрома, маршрутов движения, знаков маркировки, огней, сигналов и инструкций органов управления воздушным движением (УВД), фразеологии и правил, а также может обеспечить соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов безопасного движения самолетов на аэродроме.

48. Эксплуатант должен издать инструкции по эксплуатации и предоставить информацию о летно-технических характеристиках самолета при наборе высоты со всеми работающими двигателями, позволяющую командиру воздушного судна определить значение градиента набора высоты, который может быть достигнут на этапе вылета с учетом имеющихся условий взлета и предполагаемого способа его выполнения. Такая информация включается в руководство по производству полетов.

§ 6. Имитация аварийной обстановки в полете

49. Имитация аварийной обстановки или нештатной ситуации, когда осуществляется перевозка пассажиров или груза, а также, когда это не предусмотрено заданием на полет **запрещается**.

§ 7. Контрольные карты

50. Контрольные карты, введенные согласно части 181 § 1 Главы VI настоящих Правил, применяются летными экипажами, обслуживающим персоналом (кабинными 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 летной эксплуатации воздушного судна (РЛЭ, FCOM, QRH) и летном руководстве самолета (AFM) 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» (Дос 9683).

§ 8. Минимальные абсолютные высоты полета

51. Эксплуатанту разрешается устанавливать минимальные абсолютные высоты полета на тех маршрутах, на которых государством, над территорией которого выполняется полет, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, были установлены минимальные абсолютные высоты полета, при условии, что они будут не меньше тех, которые были установлены этим государством, кроме случаев, когда на это имеется специальное разрешение.

52. Эксплуатант указывает метод, с помощью которого он намерен определять минимальные абсолютные высоты для полетов, выполняемых по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за обеспечение полетов, и включает этот метод в руководство по производству полетов. Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, не меньше, чем Приложении 2 к Конвенции.

53. Метод установления минимальных абсолютных высот полета утверждается АГАТ.

54. АГАТ утверждает такой метод лишь после тщательного рассмотрения возможного влияния на безопасность рассматриваемого полета следующих факторов:

- 1) точность и надежность, с которыми может быть определено положение самолета;
- 2) неточности в показаниях используемых высотомеров;
- 3) характеристики местности (например, резкие изменения превышения);
- 4) вероятность встречи с неблагоприятными метеорологическими условиями, (например, сильная турбулентность и нисходящие воздушные потоки);
- 5) возможные неточности аэронавигационных карт;
- 6) ограничения воздушного пространства.

§ 9. Эксплуатационные минимумы аэродромов

55. Эксплуатант должен устанавливать эксплуатационные минимумы каждого используемого для производства полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов в АГАТ. Такие минимумы не ниже тех минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов государством аэродрома, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.

Примечание. Настоящий Стандарт не требует, чтобы АГАТ

устанавливала эксплуатационные минимумы аэродрома.

56. АГАТ утверждает использование расширенных эксплуатационных возможностей для полетов усовершенствованных воздушных судов. В тех случаях, когда эксплуатационные возможности относятся к полетам в условиях низкой видимости, АГАТ выдает специальное утверждение, оформленное в произвольной форме. Такие разрешения не влияют на классификацию схем заходов на посадку по приборам.

Примечание 1. Расширенные эксплуатационные возможности включают в себя:

1) в ситуациях запрета захода на посадку (часть 111 § 23 Главы IV настоящих Правил) или по диспетчерским соображениям, минимум ниже эксплуатационных минимумов аэродрома;

2) снижение или соблюдение требований к видимости; или

3) потребность в меньшем числе наземных средств, возможности которых компенсируются возможностями бортового оборудования.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей и отражения расширенных эксплуатационных возможностей в эксплуатационных спецификациях, содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

Примечание 3. Информация, касающаяся коллиматорных или эквивалентных индикаторов, включая ссылки на документацию RTCA и EUROCAE, содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

57. При выдаче специального утверждения в отношении расширенных эксплуатационных возможностей АГАТ обеспечивает, чтобы:

1) самолет отвечал соответствующим требованиям к выдаче сертификата летной годности;

2) информация, необходимая для эффективного выполнения летным экипажем полетных задач, была соответствующим образом предоставлена обоим пилотам в случаях, когда указанное в руководстве по производству полетов количество членов экипажа более одного;

3) эксплуатант провел оценку факторов риска для безопасности полетов, выполняемых с использованием такого оборудования;

4) эксплуатант разработал и документально оформил выполнение штатных и нештатных процедур и MEL;

5) эксплуатант разработал программу подготовки членов летного экипажа и соответствующего персонала, участвующего в подготовке к полету;

6) эксплуатант разработал систему сбора, оценки данных и мониторинга тенденций применительно к полетам в условиях низкой видимости, в отношении которых имеются расширенные эксплуатационные возможности;

7) эксплуатант установил соответствующие процедуры, касающиеся практики и программ поддержания летной годности (техническое

обслуживание и ремонт).

Примечание 1. Инструктивный материал по оценке факторов риска для безопасности полетов содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Дос 9859).

Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатационным утверждениям содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Дос 9365).

58. АГАТ устанавливает критерии безопасного производства полетов самолетами с расширенными эксплуатационными возможностями при минимумах, превышающих минимумы, установленные для производства полетов в условиях низкой видимости.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся расширенных эксплуатационных возможностей для производства полетов при минимумах, превышающих минимумы, установленные для полетов в условиях низкой видимости, содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Дос 9365).

59. АГАТ требует, чтобы при определении эксплуатационных минимумов аэродрома, которые будут применяться в отношении любой конкретной операции, эксплуатант полностью учитывал:

- 1) тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости самолета;
- 2) состав летного экипажа, квалификация и опыт его членов;
- 3) размеры и характеристики ВПП, которые могут быть выбраны для использования;
- 4) соответствие и характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств;
- 5) оборудование, имеющееся на самолете для целей навигации, опознавания визуальных ориентиров и/или контроля за выдерживанием траектории полета во время захода на посадку, посадки и ухода на второй круг;
- 6) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и предельные значения абсолютной/относительной высоты пролета препятствий при заходе на посадку по приборам;
- 7) средства, используемые для определения и сообщения метеорологических условий;
- 8) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями.
- 9) условия, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;
- 10) любые минимумы, которые могут публиковаться государством аэродрома.

Примечание. Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Дос 9365).

60. Заходы на посадку по приборам классифицируются исходя из

расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, ниже которых заход на посадку продолжается только при необходимом визуальном контакте с ориентирами, следующим образом:

1) тип А: минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 метров (250 футов) или более;

2) тип В: относительная высота принятия решения составляет менее 75 метров (250 футов).

Заходы на посадку по приборам типа В подразделяются на следующие категории:

1) категория I (КАТ I): относительная высота принятия решения не менее 60 м (200 футов) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 метров;

2) категория II (КАТ II): относительная высота принятия решения менее 60 м (200 футов), но не менее 30 м (100 футов) и дальность видимости на ВПП не менее 300 м;

3) категория III (КАТ III): относительная высота принятия решения менее 30 м (100 футов) или без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее 300 м или без ограничений по дальности видимости на ВПП.

Примечание 1. Если относительная высота принятия решения (DH) и дальность видимости на ВПП (RVR) подпадают под разные категории полетов, то заход на посадку по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (например, полет с DH в диапазоне КАТ III, но при RVR в диапазоне КАТ III будет рассматриваться как полет по КАТ III или полет с DH в диапазоне КАТ II, но при RVR в диапазоне КАТ I будет рассматриваться как полет по КАТ II). Это не применяется в тех случаях, когда RVR и/или DH утверждены в качестве расширенных эксплуатационных возможностей.

Примечание 2. "Необходимый визуальный контакт с ориентирами" означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП.

Примечание 3. Инструктивный материал по классификации заходов на посадку применительно к заходам на посадку по приборам и связанным с ними схемам, ВПП и навигационным системам содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

61. АГАТ выдает специальное утверждение на заходы на посадку по приборам в условиях низкой видимости, которые выполняются только тогда, когда предоставляется информация о дальности видимости на ВПП (RVR).

Примечание. Инструктивный материал по полетам в условиях

ограниченной видимости содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

62. Для взлета в условиях низкой видимости государство эксплуатанта выдает специальное утверждение в отношении минимальной RVR для взлета.

63. В целом видимость для взлета определяется параметрами RVR. Может также использоваться эквивалентная горизонтальная видимость.

64. Если информация о дальности видимости на ВПП (RVR) не предоставляется, установление эксплуатационных минимумов аэродрома ниже 800 метров для заходов на посадку по приборам не разрешается.

65. Эксплуатационные минимумы для двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам с использованием схем захода на посадку по приборам определяются путем установления минимальной абсолютной высоты снижения (MDA) или минимальной относительной высоты снижения (MDH), минимальной видимости и, при необходимости, параметров облачности.

Примечание. Инструктивный материал по применению метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA) по схемам неточного захода на посадку содержится в разделе 5 части II тома I «PANS-OPS» (Doc 8168).

66. Эксплуатационные минимумы для трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам определяются путем установления абсолютной высоты принятия решения (DA) или относительной высоты принятия решения (DH) и минимальной видимости или RVR.

§ 10. Высота пролета над порогом ВПП при трехмерном (3D) заходе на посадку по приборам

67. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные правила, которые гарантируют, что самолет, выполняя трехмерный (3D) заход на посадку по приборам, пересекает порог ВПП с запасом высоты, обеспечивающим безопасность, когда самолет имеет посадочную конфигурацию и находится в посадочном положении.

§ 11. Учет заправки топливом и маслом

68. Эксплуатант ведет учет заправки топливом, который позволяет АГАТ удостовериться в том, что при выполнении каждого полета удовлетворялись требования, содержащиеся в § 18 Главы IV настоящих Правил и в части 100 § 19 Главы IV настоящих Правил.

69. Эксплуатант ведет учет заправки маслом, который позволяет АГАТ удостовериться в том, что тенденции расхода масла таковы, что самолет имеет достаточный запас масла для завершения выполнения каждого полета.

70. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение 3 месяцев.

§ 12. Экипаж

71. Командир воздушного судна. На каждый полет эксплуатант назначает одного пилота в качестве командира воздушного судна.

72. Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 метров (49000 фут), для того чтобы можно было определять общую дозу воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев подряд.

Примечание. Инструктивный материал по хранению учетных данных о суммарной дозе облучения содержится в циркуляре 126 "Инструктивный материал по полетам сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС)".

§ 13. Пассажиры

73. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы пассажиры были ознакомлены с местами размещения и правилами использования:

- 1) привязных ремней;
- 2) аварийных выходов;
- 3) спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- 4) кислородного оборудования, если предусматривается его использование пассажирами;
- 5) другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

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

75. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы при возникновении в полете аварийной обстановки, пассажиры инструктировались о таких экстренных действиях, которые могут быть целесообразными при данных обстоятельствах.

76. 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, все пассажиры на борту самолета были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или других предусмотренных устройств привязной системы.

§ 14. Подготовка к полетам

77. Полет не начинается до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир воздушного судна удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что:

- 1) самолет годен к полетам, и на борту самолета имеются соответствующие сертификаты и свидетельства (летной годности, регистрации);

2) приборы и оборудование, предусмотренные в Главе VI настоящих Правил для конкретного типа предстоящего полета, установлены в достаточном количестве для данного рейса;

3) на самолет выдано свидетельство о прохождении технического обслуживания, предусмотренное в § 14 Главы VIII настоящих Правил;

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

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

6) произведена проверка, результаты которой показали, что эксплуатационные ограничения, предусматриваемые в Главе V настоящих Правил, в ходе намеченного полета могут быть соблюдены;

7) соблюдены стандарты § 15 Главы IV настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

78. Заполненную документацию о подготовке к полету эксплуатант сохраняет в течение 3 месяцев.

§ 15. Составление рабочего плана полета

79. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет и его форма приводится в РПП. 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 § 35 Главы IV настоящих Правил.

80. В Руководстве по производству полетов должно приводиться описание содержания и порядка использования рабочего плана полета.

§ 16. Запасные аэродромы

81. **Запасной аэродром при взлете.** Запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов аэродрома для данного полета или если не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам. Запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего времени полета от аэродрома вылета:

1) самолеты с двумя двигателями: 1 ч времени полета на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы

или;

2) самолеты с тремя или более двигателями: 2 ч времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенном в соответствии с руководством по летной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы или;

3) самолеты, выполняющие полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям по расстояниям, указанным в пунктах 1) и 2) части 81 §16 Главы IV настоящих Правил, первый имеющийся запасной аэродром, расположенный в пределах утвержденного эксплуатантом максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

82. Для аэродрома, выбранного в качестве запасного для аэродрома взлета, имеющаяся информация должна указывать на то, что к расчетному времени использования условия на нем будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома, установленные эксплуатантом для такого производства полетов.

83. **Запасные аэродромы на маршруте.** Запасные аэродромы на маршруте требуемые в соответствии с § 36 Главы IV настоящих Правил при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром самолетами с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для обслуживания воздушного движения (ОВД).

84. **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:

1) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, определяется с учетом метеорологических условий и оперативной информации в отношении полета, дающих основание для достаточной уверенности в том, что в расчетное время использования аэродрома:

а) заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях; и

б) на аэродроме пункта назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, среди которых, по крайней мере, одна оборудована для захода на посадку по приборам; или

2) аэродром является изолированным. Производство полетов на изолированные аэродромы не требует выбора запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения и планируется в соответствии с абзацем 4 подпункта а) пункта 4 части 95 Главы IV настоящих Правил:

а) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж ухода;

б) полет, выполняемый на изолированный аэродром, продолжается после прохождения рубежа ухода только в том случае, если оценка метеорологических условий, воздушного движения и прочих оперативных условий на данный момент свидетельствует о том, что в расчетное время использования аэродрома можно произвести безопасную посадку.

Примечание 1. Независимыми ВПП являются две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то производство полетов можно обеспечивать с помощью другой(их) ВПП.

Примечание 2. Инструктивный материал по планированию производства полетов на изолированные аэродромы, содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива» (FPFM) (Doc 9976).

85. Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в рабочем плане полета и плане полета для ОВД в тех случаях, когда для аэродрома пункта назначения:

1) метеорологические условия в расчетное время использования аэродрома являются ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома, установленных эксплуатантом для такого производства полетов; или

2) отсутствует информация о метеорологических условиях.

86. Несмотря на положения частей 81, 82, 83, 84 и 85 § 16 Главы IV настоящих Правил, АГАТ может на основе проведенной эксплуатантом конкретной оценки риска для безопасности полетов, которая демонстрирует, каким образом будет обеспечен эквивалентный уровень безопасности полетов, утвердить эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома. В конкретную оценку риска для безопасности полетов включается, по крайней мере, следующее:

1) характеристики эксплуатанта;

2) общие технические характеристики самолета и его систем;

3) имеющаяся на аэродроме техника, технические характеристики и инфраструктура;

4) качество и надежность метеорологической информации;

5) выявленные опасности и риски для безопасности полетов, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;

б) конкретные меры по минимизации последствий.

Примечание. Инструктивный материал по проведению оценки риска для безопасности полетов и определению вариантов, включая примеры таких вариантов, содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива» (FPFM) (Doc 9976) и «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Doc 9859).

§ 17. Метеорологические условия

87. Полет, который должен выполняться по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому самолет будет следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать эти правила.

88. При полете, который должен выполняться по правилам полетов по приборам, не производится:

1) взлет на аэродроме вылета, до тех пор, пока метеорологические условия к моменту взлета не будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для этого вида производства полетов;

2) взлет на аэродроме вылета или полет не продолжается после достижения точки изменения плана полета до тех пор, пока на аэродроме намеченной посадки или на каждом запасном аэродроме, выбранном в соответствии с § 16 Главы IV настоящих Правил, сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия к расчетному времени использования аэродрома будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома для такого производства полетов.

89. С целью обеспечения адекватного уровня безопасности полетов при определении возможности или невозможности выполнения захода на посадку и посадки на каждом запасном аэродроме, эксплуатант устанавливает приемлемые надлежащие дополнительные значения высоты нижней границы облаков и видимости, которые должны быть добавлены к установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам аэродрома.

Примечание. Инструктивный материал относительно выбора этих дополнительных значений содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

90. АГАТ утверждает временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома.

Примечание. Инструктивный материал относительно установления временного интервала для расчетного времени использования аэродрома содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

91. 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.

92. 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 противообледенительной защите воздушных судов на земле» (Дос 9640).

§ 18. Запас топлива

93. Самолет должен быть заправлен достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

94. Запас используемого топлива на борту воздушного судна, как минимум, основывается на:

1) следующих данных:

а) актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются, или

б) в случае отсутствия актуальных данных относительно конкретного самолета данные, предоставленные изготовителем самолета;

2) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:

в) ожидаемую массу воздушного судна;

г) NOTAM;

в) текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;

г) процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;

д) последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

95. Предполетный расчет требуемого используемого топлива включает:

1) **топливо для руления**, которое представляет собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой (ВСУ);

2) **топливо для полета по маршруту** представляет собой количество топлива, требующегося для обеспечения полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом эксплуатационных условий, указанных в пункте 2) части 94 § 18 Главы IV настоящих Правил;

3) **запас топлива на случай возникновения непредвиденных**

обстоятельств, который представляет собой количество топлива, требующегося для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5% от запланированного количества топлива для полета по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы расхода топлива, используемой для планирования количества топлива для полета по маршруту, но в любом случае запас топлива не должен быть меньше требуемого для полета в течение 5 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 футов) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.

Примечание. Непредвиденными факторами являются такие факторы, которые могут повлиять на расход топлива при полете до аэродрома пункта назначения, такие как отклонение от показателей ожидаемого потребления топлива для конкретного самолета, отклонение от прогнозируемых метеорологических условий, увеличенное время задержек и отклонение от планируемых маршрутов и/или крейсерских эшелонов полета;

4) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, которое обеспечивает:

а) в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то самолету требуется запас топлива для:

ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;

набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета;

полета по ожидаемому маршруту;

снижения до точки начала ожидаемого захода на посадку;

выполнения захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или

б) в том случае, когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, самолету необходим рассчитанный в соответствии с подпунктом а) пункта 4) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или

в) в том случае, если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения, на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий самолету выполнять полет в течение 15 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 футов) над превышением аэродрома пункта назначения в стандартных условиях; или

г) если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:

для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 мин плюс 15% от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение 2 ч, в зависимости от того, какой период короче; или

для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас

топлива для полета в течение 2 ч при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

5) **финальный резерв топлива**, который представляет собой запас топлива, рассчитанного с использованием расчетной посадочной массы при прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения:

а) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенными государством эксплуатанта; или

б) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 30 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 футов) над превышением аэродрома при стандартных условиях;

б) **дополнительный запас топлива** представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива, рассчитанный в соответствии с пунктами 2), 3), 4) и 5) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил, недостаточен для:

а) обеспечения возможности для самолета выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации, в зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте;

выполнения полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 м (1500 футов) над превышением аэродрома в стандартных условиях;

выполнения захода на посадку и посадки;

б) предоставления возможности самолету, занятому в производстве полетов EDTO, выполнять полет в соответствии со сценарием полета EDTO с критическим запасом топлива, установленным государством эксплуатанта;

в) выполнения дополнительных требований, не указанных выше;

Примечание 1. Планирование запаса топлива на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута (подпункт а) пункта б) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил), может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива с учетом положения частью 101 § 19 Главы IV настоящих Правил.

Примечание 2. Инструктивный материал по сценариям полета, связанным с критическим запасом топлива для полетов EDTO, содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085);

г) **дискреционный запас топлива** представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению

командира воздушного судна.

96. Эксплуатант определяет значение финального резерва топлива для каждого типа самолета и его модификации в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

97. Полет не начинается в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям пунктов 1), 2), 3), 4), 5) и при необходимости 6) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил и не продолжается от точки изменения плана полета в том случае, если используемое на борту топливо не соответствует требованиям пунктов 2), 3), 4), 5) и при необходимости 6) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил.

98. Несмотря на положения пунктов 1), 2), 3), 4) и 6) части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил, АГАТ на основе результатов проведенной эксплуатантом оценки риска для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, может утвердить варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

- 1) расчеты запаса топлива для полета по маршруту;
- 2) возможности эксплуатанта, позволяющие:
 - а) определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или
 - б) применять современные средства использования запасных аэродромов;
- 3) применять конкретные меры по минимизации последствий.

Примечание. Инструктивный материал по оценке конкретного риска для безопасности полетов, программам мониторинга за расходом топлива и применению современных методов использования запасных аэродромов содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

99. Расходование топлива после начала полета для целей, отличающихся от намеченных первоначально в процессе планирования полета, требует проведения повторного анализа и, если это применимо, корректировки запланированной операции.

Примечание. Инструктивный материал по вопросам управления расходом топлива в полете, включая повторный анализ, корректировку и/или повторное планирование, после того как начинается потребление до взлета запаса топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

§ 19. Управление расходом топлива в полете

100. Эксплуатант устанавливает утверждаемые АГАТ политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете.

101. Командир воздушного судна постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

Примечание. Сохранение финального резерва топлива предназначено обеспечить безопасную посадку на любом аэродроме, когда непредвиденные обстоятельства могут не позволить безопасное выполнение полета в соответствии с первоначальным планом. Инструктивный материал по планированию полета, включая обстоятельства, которые могут потребовать повторного анализа, корректировки и/или пересмотра планов полета до взлета или на маршруте, содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

102. Командир воздушного судна запрашивает у службы УВД информацию о задержке, когда непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке на аэродроме пункта назначения с меньшим запасом топлива, чем сумма финального резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного или для выполнения полета до изолированного аэродрома.

103. Командир воздушного судна передает сообщение MINIMUM FUEL службе УВД об остатке минимального запаса топлива, когда он должен выполнить посадку на конкретном аэродроме, и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный финальный резерв топлива.

Примечание 1. Сообщения MINIMUM FUEL информируют службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для финального резерва топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка.

Примечание 2. Инструктивный материал по передаче сообщений о минимальном запасе топлива содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

104. Командир воздушного судна объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL, когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту

показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.

Примечание 1. Запланированный финальный резерв топлива равен значению, рассчитанному в соответствии с подпунктом а) или б) пункта 5 части 95 § 18 Главы IV настоящих Правил, и является минимальным количеством топлива, требующимся на момент посадки на любом аэродроме.

Примечание 2. Фраза MAYDAY FUEL передает характер состояния бедствия в соответствии с требованиями п. 5.3.2.1 1 б) 3 тома II Приложения 10 к Конвенции.

Примечание 3. Инструктивный материал по управлению расходом топлива в полете содержится в «Руководстве по планированию полетов и управлению расходом топлива (FPFM)» (Doc 9976).

§ 20. Заправка с пассажирами на борту

105. 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.

106. 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 части 105 § 20 Главы IV настоящих Правил 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 14 к Конвенции, 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.

§ 21. Запас кислорода

Примечание. В тексте используются значения абсолютных высот при стандартной атмосфере, которые приблизительно соответствуют следующим

значениям абсолютного давления:

Таблица Г 4-1

Абсолютное давление	Метры	Футы
700 гПа	3000	10000
620 гПа	4000	13000
376 гПа	7600	25000

107. 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:

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

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

108. 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 4 минут до абсолютной высоты, на которой атмосферное давление составляет 620 гПа, для лиц, занимающих пассажирскую кабину, предусматривается как минимум 10-минутный запас кислорода.

§ 22. Учет ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке

109. Эксплуатант планирует полеты таким образом, чтобы время ухода на запасной аэродром, где возможна безопасная посадка, не превышало ограничения по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке, если таковое указано в самолетной документации, уменьшенного на величину эксплуатационного запаса безопасности, установленного государством эксплуатанта.

Примечание 1. Если ограничения по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке должны учитываться при выполнении полета, они указываются в соответствующей самолетной документации.

Примечание 2. Как правило, для этих целей предусматривается запас

эксплуатационной безопасности в 15 мин.

Примечание 3. Материал, касающийся учета ограничений по времени для систем пожаротушения в грузовом отсеке на самолетах, выполняющих полеты EDTO, содержится в § 36 Главы IV настоящих Правил.

§ 23. Правила, выполняемые в полете. Эксплуатационные минимумы аэродрома

110. Полет продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме или по крайней мере на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационных минимумов, установленных в соответствии с частью 55 § 9 Главы IV настоящих Правил.

111. Заход на посадку по приборам не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома или далее начала конечного участка захода на посадку, если значение сообщенной видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума аэродрома.

Примечание. Критерии, касающиеся конечного участка захода на посадку, содержатся в томе II «PANS-OPS» (Doc 8168).

112. Если, после выхода на конечный участок захода на посадку или после снижения ниже 300 м (1000 футов) над превышением аэродрома, значение сообщенной видимости или контрольной RVR становится ниже установленного минимума, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В любом случае самолет прекращает заход на посадку на любом аэродроме в той точке, в которой не обеспечивается соблюдение ограничений эксплуатационных минимумов, указанных для данного аэродрома.

Примечание. Контрольная RVR означает сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения, соблюдаются ли установленные эксплуатационные минимумы. Когда используется информация о RVR, то контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, если не действуют другие установленные государством критерии.

§ 24. Метеорологические наблюдения

Примечание. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в Приложении 3, «PANS-ATM» (Doc 4444) и соответствующих «Дополнительных региональных правилах» (Doc 7030).

113. Командир воздушного судна передает специальное донесение с борта воздушного судна (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не такая хорошая, как об этом сообщалось.

Примечание. Правила передачи специальных донесений с борта об

эффективности торможения на ВПП приведены в главе 4 и добавлении 1 «Инструкции по передаче донесений с борта по каналам речевой связи» документа «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения» («PANS-ATM», Doc 4444).

§ 25. Опасные условия полета

114. О встреченных опасных условиях полета, кроме тех, которые связаны с метеорологическими условиями, немедленно сообщается соответствующей авиационной организации. Передаваемые таким образом донесения включают подробности, которые могут оказаться полезными с точки зрения обеспечения безопасности других воздушных судов.

§ 26. Члены летного экипажа на своих рабочих местах

115. Взлет, набор до заданного эшелона (высоты), снижение и посадка. Все члены летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, находятся на своих рабочих местах.

116. Полет по маршруту. Все члены летного экипажа, которым положено исполнять свои обязанности в кабине пилота, остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучиться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

117. Поясные привязные ремни. Все члены летного экипажа, находясь на своих рабочих местах, пристегивают свои поясные привязные ремни.

118. Привязная система. Любой член летного экипажа, занимающий место пилота, пользуется привязной системой во время взлета и посадки; все остальные члены летного экипажа пользуются своими привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

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

§ 27. Пользование кислородом

119. 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 частями 107 или 108 § 21 Главы IV настоящих Правил.

120. 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.

§ 28. Защита бортпроводников и пассажиров на борту самолетов с герметизированными кабинами в случае разгерметизации

121. Эксплуатант принимает меры защиты бортпроводников, в достаточной степени предотвращающие возможность потери ими сознания во время любого аварийного снижения, которое может оказаться необходимым в случае разгерметизации, и, кроме того, следует иметь такие средства защиты, которые позволят им оказать первую помощь пассажирам во время установившегося полета после аварийного снижения. Следует обеспечить защиту пассажиров с помощью таких приспособлений или эксплуатационных правил, которые при разгерметизации позволят им в достаточной степени предотвратить опасное для жизни действие гипоксии.

Примечание. При этом не предусматривается, что бортпроводники будут всегда в состоянии оказывать помощь пассажирам во время аварийного снижения, которое может потребоваться при разгерметизации.

§ 29. Передаваемые во время полета оперативные указания

122. Оперативные указания, связанные с внесением изменения в план полета для ОВД, согласуются, когда это практически возможно, с соответствующим органом ОВД до того, как они будут переданы экипажу самолета.

Примечание. В тех случаях, когда вышеуказанное согласование оказалось невозможным, оперативные указания не снимают с пилота ответственности за получение соответствующего разрешения от органа ОВД, если это применимо к данной ситуации, до того, как будет внесено изменение в план полета.

§ 30. Схемы полетов по приборам

123. Для каждой оборудованной ВПП или аэродрома, используемого для выполнения полетов по приборам, государством, в котором расположен данный аэродром, утверждаются и публикуются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, предназначенные для обеспечения заходов на посадку по приборам.

124. Все самолеты, выполняющие полет в соответствии с правилами полетов по приборам, соблюдают схемы полетов по приборам, утвержденные государством, в котором расположен данный аэродром.

Примечание 1. Классификация заходов на посадку по приборам содержится в части 60 § 9 Главы IV настоящих Правил.

Примечание 2. Информация для пилотов, касающаяся параметров

схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии построения схем полетов и полетов по приборам, предназначенные для специалистов по схемам, изложены в томе II «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в PANS-OPS, и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов (см. часть 3 § 1 Главы III настоящих Правил).

§ 31. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума

125. Эксплуатационные методы снижения авиационного шума соответствуют положениям тома I «PANS-OPS» (Doc 8168).

126. Необходимо, чтобы устанавливаемые эксплуатантом для любого типа самолета эксплуатационные методы снижения шума были одинаковыми для всех аэродромов.

Примечание. Единый метод может не отвечать требованиям на некоторых аэродромах.

§ 32. Правила полетов самолетов, касающиеся скоростей набора высоты и снижения

127. Если в инструкции органа управления воздушным движением не указано иное, то для того чтобы исключить выдачу ненужных рекомендаций по разрешению угрозы столкновения бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II) на воздушных судах, находящихся на соседних абсолютных высотах или эшелонах полета или приближающихся к ним, эксплуатанты должны установить правила, в соответствии с которыми самолет, осуществляющий набор высоты или снижение до заданной абсолютной высоты или заданного эшелона полета, в особенности с включенным автопилотом, может выполнять эти режимы со скоростью менее 8 м/с или 1500 фут/мин. (в зависимости от имеющегося приборного оборудования) на последних 300 метров (1000 футов) участка набора высоты или снижения до заданного эшелона в том случае, когда пилоту известно о нахождении другого воздушного судна на соседней абсолютной высоте или соседнем эшелоне полета или о его приближении к ним.

Примечание. Материал, касающийся разработки таких правил, содержится в Главе 3 Раздела 3 Части III Тома I «PANS-OPS» (Doc 8168).

§ 33. Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик

128. Заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, если командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

Примечание 1. Правила, которые используются на аэродромах для оценки и сообщения информации о состоянии поверхности ВПП, приведены в «PANS-Аэродромы» (Doc 9981), а правила, касающиеся использования информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна, приведены в «Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов» (Doc 10064).

Примечание 2. Инструктивный материал о подготовке информации о летно-технических характеристиках самолета приводится в «Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов» (Doc 10064).

§ 34. Обязанности командира воздушного судна

129. Командир воздушного судна несет ответственность за безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту после закрытия дверей. Командир воздушного судна также несет ответственность за управление самолетом и его безопасность с момента готовности самолета к движению с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета или выключения двигателя(ей), который(ые) использовался(ись) в качестве основной двигательной установки.

130. Командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы досконально соблюдались системы контрольных карт, предусматриваемые в § 7 Главы IV настоящих Правил.

131. Командир воздушного судна несет ответственность за уведомление ближайшего полномочного органа путем использования наиболее быстрых доступных ему средств - о любом происшествии с самолетом, приведшем к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица или нанесению существенного ущерба самолету или имуществу.

Примечание. Определение термина "серьезное телесное повреждение" содержится в ГАПГАТ «Расследование авиационных событий».

132. Командир воздушного судна несет ответственность за сообщение эксплуатанту после завершения полета о всех известных или подозреваемых дефектах в самолете.

133. Командир воздушного судна несет ответственность за ведение бортового журнала или составление генеральной декларации, содержащих сведения, перечисленные в § 4 Главы XI настоящих Правил.

§ 35. Обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера

134. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, когда он работает в соответствии с методом контроля и наблюдения за производством полетов согласно части 33 § 2 Главы IV настоящих Правил, выполняет следующие обязанности:

1) оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;

2) оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, когда это применимо, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

3) с помощью соответствующих средств обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

4) уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за воздушными судами не представляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

135. В случае аварийной обстановки сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер:

1) инициирует выполнение процедур, предусмотренных руководством по производству полетов, избегая при этом предпринятия любого действия, которое противоречило бы правилам УВД;

2) передает командиру воздушного судна информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета, включая информацию, касающуюся любых изменений плана полета, необходимость которых возникает в ходе этого полета.

Примечание. В равной степени важно, чтобы в ходе этого полета командир воздушного судна также передавал аналогичную информацию сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, в частности в контексте аварийных ситуаций.

§ 36. Дополнительные требования к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте, включая производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

(Требования к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте)

136. Эксплуатанты, выполняющие полеты длительностью более 60 минут от какой-либо точки на маршруте до расположенного на маршруте запасного аэродрома, обеспечивают, чтобы:

1) для всех самолетов:

а) были определены запасные аэродромы на маршруте;

б) летным экипажам самолетов предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия;

2) летным экипажам самолетов с двумя газотурбинными двигателями предоставлялась самая последняя информация о том, что условия

на запасных аэродромах на маршруте будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом в ожидаемое время его использования, или превышать их.

Примечание. Инструктивный материал в отношении выполнения требований данного положения содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

137. В дополнение к требованиям, указанным в части 136 § 36 Главы IV настоящих Правил, все эксплуатанты обеспечивают, чтобы были учтены следующие положения и поддерживался общий уровень безопасности полетов, предусмотренный положениями Государственных авиационных правил «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана, Часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты»:

- 1) процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов;
- 2) эксплуатационные процедуры;
- 3) программы подготовки.

§ 37. Требования к производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)

138. Если АГАТ не выдала специальное утверждение на EDTO, самолет с двумя или более газотурбинными двигателями не эксплуатируется на маршруте, где время полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях МСА и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов данным государством. Специальное утверждение определяет соответствующее пороговое время, установленное для каждой конкретной комбинации самолет/двигатель.

Примечание 1. Когда время ухода на запасной аэродром превышает пороговое время, то в этом случае полет считается полетом с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).

Примечание 2. Инструктивный материал в отношении установления надлежащей величины порогового времени и утверждения производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

Примечание 3. Для целей полетов EDTO аэродром взлета и/или аэродром пункта назначения могут рассматриваться в качестве запасных

аэродромов на маршруте.

139. АГАТ при выдаче специального утверждения на производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром определяет для эксплуатанта максимальное время ухода на запасной аэродром в отношении каждой конкретной комбинации самолет/двигатель.

Примечание. Инструктивный материал в отношении применения условий при переводе времени ухода на запасной аэродром в расстояние содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

140. При утверждении надлежащего максимального времени ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, АГАТ убеждается в том, чтобы:

1) для всех самолетов: эксплуатант применяет процедуры, исключаяющие выпуск самолета для выполнения полета по маршруту, если время ухода на запасной аэродром превышает ограничения по времени, установленные для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанные (прямо или косвенно) в летном руководстве самолета;

2) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями: самолет был сертифицирован для полетов EDTO.

Примечание 1. В некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

Примечание 2. Инструктивный материал в отношении применения условий при переводе в расстояние ограничений по времени при отказе критически важной системы самолета EDTO и учета при вылете ограничений по времени системы самолета EDTO содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

141. Несмотря на положение пункта 1) части 140 § 37 Главы IV настоящих Правил, АГАТ может на основе результатов конкретной оценки риска для безопасности полетов, проведенной эксплуатантом и продемонстрировавшей каким образом будет выдерживаться эквивалентный уровень безопасности полетов, утверждать полеты, продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

- 1) возможности эксплуатанта;
- 2) общую надежность самолета;
- 3) надежность каждой ограниченной по времени работы системы;
- 4) соответствующую информацию от изготовителя самолета;
- 5) конкретные меры по минимизации последствий.

Примечание. Инструктивный материал относительно конкретной

оценки риска для безопасности полетов содержится в и «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

142. Для всех самолетов, занятых в производстве полетов EDTO, дополнительное топливо, требуемое в подпункте б) пункте 6 части 97 параграфе 18 главы IV настоящих Правил, включает и топливо, необходимое для выполнения сценария полета EDTO с критическим запасом топлива в соответствии с установленными положениями АГАТ.

Примечание. Инструктивный материал относительно выполнения требований этого положения содержится в «Руководстве по производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)» (Doc 10085).

143. В соответствии с частью 138 § 37 Главы IV настоящих Правил полет продолжается после превышения порогового времени только в том случае, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов на маршруте, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах на маршруте в ожидаемое время их использования будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом, или превышать их. Если выявлено, что существуют какие-либо условия, препятствующие безопасному заходу на посадку и посадке на том или ином аэродроме в ожидаемое время его использования, то в этом случае определяется запасной план действий.

144. АГАТ при утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями обеспечивает, чтобы во внимание были приняты следующие положения Приложения 8 к Конвенции в отношении обеспечения общего уровня безопасности полетов:

- 1) надежность двигательной системы;
- 2) удостоверение соответствия нормам летной годности типа самолета для полетов EDTO;
- 3) программа технического обслуживания EDTO.

Примечание 1. В некоторых документах вместо EDTO упоминается ETOPS.

Примечание 2. «Руководство по летной годности» (Doc 9760) содержит инструктивный материал относительно уровня характеристик и надежности самолетных систем, указанных в части 144 § 36 Главы IV настоящих Правил, а также рекомендации относительно требований части 144 § 36 Главы IV настоящих Правил, предъявляемых к аспектам сохранения летной годности.

§ 37. Ручной багаж

145. Эксплуатант обеспечивает надлежащее и надежное размещение всего багажа, перевозимого на (в) самолете и в пассажирском салоне.

§ 38. Дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом

146. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если АГАТ выдала эксплуатанту разрешение на производство таких полетов.

147. Самолет эксплуатируется по ППП или ночью одним пилотом только в том случае, если:

- 1) в летном руководстве не требуется, чтобы в состав летного экипажа входило более одного пилота;
- 2) самолет является винтовым;
- 3) максимальное утвержденное количество посадочных мест составляет не более девяти;
- 4) максимальная сертифицированная взлетная масса не превышает 5700 килограмм;
- 5) самолет оснащен оборудованием, указанным в параграфе 34 Главы VI настоящих Правил;
- 6) командир воздушного судна отвечает требованиям в отношении опыта, подготовки, проверки и длительности перерывов в работе, изложенным в § 12 главы 9 настоящих Правил.

§ 39. Контроль утомления

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению правил контроля утомления содержится в Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления (Дос 9966).

148. АГАТ устанавливает правила в целях контроля утомления. Эти правила основываются на научных принципах, знаниях и эксплуатационном опыте для гарантии того, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности. Соответственно, АГАТ устанавливает:

- 1) нормативные правила в отношении норм полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и требования в отношении времени отдыха.
- 2) правила, касающиеся системы управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), если в целях контроля утомления эксплуатанту разрешается использовать систему FRMS.

149. АГАТ требует, чтобы эксплуатант, в соответствии с частью 148 § 39 Главы IV настоящих Правил и в целях управления рисками для безопасности полетов связанными с утомлением, разрабатывал:

- 1) нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и требования в отношении времени отдыха, соответствующие нормативным правилам контроля утомления,

установленным государством эксплуатанта; или

2) систему управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), отвечающую требованиям части 153 § 39 Главы IV настоящих Правил в отношении всех видов полетов; или

3) систему FRMS, отвечающую требованиям части 153 § 39 Главы IV настоящих Правил в отношении некоторых видов выполняемых полетов и требованиям пункта 1) части 149 § 39 Главы IV настоящих Правил в отношении остальных видов полетов.

Примечание. Соблюдение предписывающих нормативных правил контроля утомления не освобождает эксплуатанта от обязанности управлять своими факторами риска, включая факторы риска, связанные с утомлением, используя для этого свою систему управления безопасностью полетов (СУБП) в соответствии с положениями Приложения 19 к Конвенции.

150. Если эксплуатант использует нормативные правила контроля утомления в отношении части или всех выполняемых им полетов, АГАТ может в исключительных случаях утвердить отклонения от этих правил на основе оценки риска, представленной эксплуатантом. При любых утвержденных отклонениях обеспечивается эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с уровнем, обеспечиваемым на основе нормативных правил контроля утомления.

151. АГАТ утверждает систему FRMS эксплуатанта до того, как она начнет применяться вместо части или всех нормативных правил контроля утомления. Утвержденная система FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормативными правилами контроля утомления.

152. АГАТ, утверждающий FRMS эксплуатанта, разрабатывает процедуру для гарантии того, чтобы FRMS обеспечивала эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормативными правилами контроля утомления. В рамках этой процедуры АГАТ:

1) требует, чтобы эксплуатант устанавливал максимальные значения продолжительности полетного времени и/или служебного полетного времени и служебного времени и минимальные значения продолжительности времени отдыха. Эти значения основываются на научных принципах и знаниях, учитывают процессы обеспечения безопасности полетов и являются приемлемыми для АГАТ;

2) предписывает уменьшение максимальных значений и увеличение минимальных значений, если данные эксплуатанта покажут, что эти значения являются соответственно слишком высокими или слишком низкими;

3) на основе накопленного опыта применения FRMS и данных, касающихся утомления, утверждает любое повышение максимальных значений или уменьшение минимальных значений только после оценки обоснования этих изменений, представленного эксплуатантом.

Примечание. Процессы обеспечения безопасности полетов описаны в

Приложении 7 к настоящим Правилам.

153. В тех случаях, когда эксплуатант внедряет FRMS в целях управления связанными с утомлением рисками для безопасности полетов, этот эксплуатант, как минимум:

- 1) создает FRMS на основе научных принципов и знаний;
- 2) постоянно выявляет связанные с утомлением опасные факторы для безопасности полетов и возникающие в результате риски;
- 3) обеспечивает незамедлительное предпринятие корректирующих действий, необходимых для эффективного снижения связанных с этими опасными факторами риска;
- 4) обеспечивает непрерывное отслеживание и регулярную оценку снижения связанных с утомлением рисков, достигаемого в результате таких действий;
- 5) обеспечивает непрерывное совершенствование общего функционирования FRMS.

Примечание 1. Подробные требования в отношении FRMS приведены в Приложении 7 к настоящим Правилам.

Примечание 2. Положения, касающиеся защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников, содержатся в добавлении 3 к Приложению 19 к Конвенции.

154. В тех случаях, когда эксплуатант использует систему FRMS она должна быть интегрирована с системой СУБП эксплуатанта.

Примечание. Материал по интеграции систем FRMS и СУБП содержится в «Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления» (Дос 9966).

155. Эксплуатант ведет по всем членам своих летных и кабинных экипажей учет полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха за такой период времени, который определен АГАТ.

ГЛАВА V. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ

§ 1. Общие положения

156. Самолеты, эксплуатируются в соответствии с всеобъемлющими и подробными нормами летно-технических характеристик, установленными АГАТ согласно применяемым положениям настоящей главы.

157. За исключением случаев, предусмотренных в § 5 Главы V настоящих Правил, самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким

отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

158. В отношении самолетов, к которым не применяются положения части IIIA и IIIB Приложения 8 к Конвенции как к составляющим исключение в соответствии со статьей 41 Конвенции, принимает меры к тому, чтобы уровень летно-технических характеристик, указанный в § 2 Главы V настоящих Правил, обеспечивался настолько, насколько это практически возможно.

§ 2. Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями, содержащимися в частях IIIA и IIIB Приложения 8

159. Положения, содержащиеся в частях 160-173 § 2 и 3 Главы V (включительно) настоящих Правил, применяются к тяжелым самолетам, на которые распространяются положения части IIIA и IIIB Приложения 8 к Чикагской Конвенции.

Примечание. Нижеследующие положения не содержат количественных нормативов, аналогичных тем, которые включены в национальные нормы летной годности. В соответствии с частью 156 § 1 Главы V настоящих Правил они должны быть дополнены национальными требованиями, подготовленными АГАТ.

160. Уровень летно-технических характеристик, определяемый соответствующими частями всеобъемлющих и подробных национальных норм, упомянутых в части 156 § 1 Главы V настоящих Правил и касающихся самолетов, указанных в части 159 § 2 Главы V настоящих Правил, является, по крайней мере, в основе своей эквивалентным общему уровню, предусматриваемому положениями настоящей главы.

161. Самолет эксплуатируется в соответствии с положениями удостоверения о годности к полетам и в пределах утвержденных эксплуатационных ограничений, содержащихся в летном руководстве данного самолета.

162. АГАТ предпринимает такие меры предосторожности, которые в достаточной степени осуществимы для обеспечения того, чтобы общий уровень безопасности, предусматриваемый настоящими положениями, поддерживался при всех ожидаемых условиях эксплуатации, включая те, которые не охвачены конкретно положениями настоящей главы.

163. Полет начинается только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в летном руководстве и, при необходимости, дополненная другими данными, приемлемыми для АГАТ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены положения, содержащиеся в частях с 164 по 173 § 2 и 3 Главы V настоящих Правил.

164. При применении положений, содержащихся в настоящей главе,

следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (включая такие факторы, как масса самолета, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура окружающего воздуха, ветер, уклон ВПП и состояние поверхности ВПП, т.е. наличие снега, слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов, но не ограничиваясь ими). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

Примечание. Инструктивный материал об использовании информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна в соответствии с § 33 Главы IV настоящих Правил содержится в «Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов» (Doc 10064).

§ 3. Ограничения по массе

165. Масса самолета в начале взлета не превышает массы, указанной в части 169 § 3 Главы V настоящих Правил, или массы, указанной в частях 171, 172 и 173 § 3 Главы V настоящих Правил, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по таким причинам, которые предусматриваются положениями частей 171 и 172 § 3 Главы V настоящих Правил, а в отношении запасных аэродромов - положениями частей 167 и 173 § 3 Главы V настоящих Правил.

166. Масса самолета в начале взлета ни в коем случае не превышает максимальную взлетную массу, указанную в летном руководстве 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.

167. 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 летном руководстве 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.

168. 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 томе I Приложения 16 к Конвенции, 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.

169. Взлет. Самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета или по другим причинам либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета на достаточном вертикальном или горизонтальном от них расстоянии до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в части 171 § 3 Главы V настоящих Правил. При определении полной зоны учета препятствий при взлете необходимо принимать во внимание эксплуатационные условия, такие как поперечная составляющая ветра и навигационная точность.

170. При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможная потеря какой-то ее части в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

171. Полет по маршруту при одном неработающем двигателе. Самолет способен – в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах - продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования положения, содержащегося в части 173 § 3 Главы V настоящих Правил, не снижаясь ни в какой точке до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота полета.

172. Полет по маршруту при двух неработающих двигателях. При полетах самолетов с тремя или более двигателями по любой части маршрута, где расположение запасных аэродромов на маршруте и общая продолжительность полета таковы, что следует учитывать возможность выхода из строя второго двигателя для сохранения общего уровня безопасности, предусматриваемого положениями настоящей главы, самолет в случае выхода из строя любых двух двигателей способен продолжать полет до запасного аэродрома на маршруте и совершить посадку.

173. Посадка. Самолет способен приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

Примечание. Инструктивный материал о соответствующих значениях запаса высоты для оценки дистанции "в момент посадки" содержится в «Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов» (Doc 10064).

§ 4. Сведения о препятствиях

174. Обеспечивается предоставление сведений о препятствиях с тем, чтобы позволить эксплуатанту разработать правила в соответствии с положениями части 171 § 3 Главы V настоящих Правил.

Примечание. Методы предоставления определенных сведений о препятствиях см. в Приложении 4, Главе 5 и Добавлении 1 Приложения 15 к Конвенции и Главе 5 Правил аэронавигационного обслуживания "Управление аэронавигационной информацией" (PANS-AIM).

175. Эксплуатант учитывает точность карт при оценке соответствия положениям части 169 § 3 Главы V настоящих Правил.

§ 5. Дополнительные требования к производству полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на самолетах с одним газотурбинным двигателем

176. При выдаче разрешения на производство полетов ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) на самолетах с одним газотурбинным двигателем АГАТ убеждается в надлежащей сертификации самолета, а также в том, что общий уровень безопасности полетов, предусмотренный положениями настоящих Правил и Государственных авиационных правил. Лётная годность воздушных судов, обеспечивается:

- 1) надежностью газотурбинного двигателя;
- 2) порядком технического обслуживания, практикой производства полетов, порядком отправления самолетов и программой подготовки экипажей данного эксплуатанта;
- 3) оборудованием и другими требованиями, предусмотренными в соответствии с Приложением 3 к настоящим Правилам.

177. Все самолеты с одним газотурбинным двигателем, эксплуатируемые ночью и/или в ПМУ, оснащаются системой контроля за изменением параметров работы двигателя, а самолеты, для которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан 1 января 2005 года или после этой даты, оснащаются автоматической системой контроля за изменением параметров работы двигателя.

ГЛАВА VI. БОРТОВЫЕ ПРИБОРЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

Примечание. Требования, касающиеся обеспечения самолета бортовым связным и навигационным оборудованием, содержатся в Главе VII настоящих Правил.

§ 1. Общие положения

178. Кроме оборудования, минимально необходимого для выдачи удостоверения о годности к полетам, на борту самолетов по необходимости устанавливаются или находятся приборы, оборудование и полетная документация, предписываемые в нижеследующих пунктах в зависимости от используемого самолета и условий, в которых должен выполняться полет. Предписываемые приборы и оборудование, включая их установку, утверждаются государством регистрации или согласовываются с ним.

179. На борту самолета находятся официально заверенная копия сертификата эксплуатанта, упомянутого в § 2 Главы IV настоящих Правил, и экземпляр эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному типу самолета и установленных в связи с таким сертификатом. В том случае, когда сертификат и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены АГАТ не на английском языке, включается английский перевод.

Примечание. Положения, касающиеся содержания сертификата эксплуатанта и связанных с ним эксплуатационных спецификаций, приведены в частях 36 и 37 § 2 Главы IV настоящих Правил.

180. Эксплуатант включает в руководство по производству полетов утвержденный АГАТ минимальный перечень 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 Туркменистан не является государством регистрации, АГАТ принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие самолета нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации.

Примечание. В Дополнении 3 к настоящим Правилам содержится инструктивный материал в отношении минимального перечня оборудования.

181. Эксплуатант обеспечивает обслуживающий персонал (кабинный экипаж) и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна руководством по летной 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» (Дос 9683).

§ 2. Самолеты, эксплуатируемые на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

Примечание. Инструктивный материал, касающийся передачи обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта в

соответствии со статьей 83 bis, содержится в «Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации» (Doc 10059).

182. На борту самолета, эксплуатируемого в соответствии с соглашением, заключенным между государством регистрации и государством эксплуатанта и предусмотренным статьей 83 bis, находится официально заверенная копия краткого описания соглашения в электронном или в распечатанном виде. В тех случаях, когда краткое описание составлено не на английском языке, включается английский перевод.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся краткого описания соглашения, содержится в «Руководстве по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации» (Doc 10059).

183. При осуществлении надзора, например при проведении проверок на перроне, для определения функций и обязанностей, передаваемых в соответствии с соглашением государством регистрации государству эксплуатанта, инспектору по безопасности полетов гражданской авиации предоставляется доступ к краткому описанию соглашения, предусмотренного статьей 83 bis.

Примечание. Инструктивный материал для инспекторов по безопасности полетов гражданской авиации, выполняющих проверку самолета, эксплуатируемого на основе соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, содержится в документе «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки».

184. Краткое описание соглашения направляется государством регистрации или государством эксплуатанта в ИКАО совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis, для регистрации в Совете ИКАО.

Примечание. В кратком описании соглашения, направляемом совместно с соглашением, предусмотренным статьей 83 bis и зарегистрированным в Совете ИКАО, содержится перечень всех воздушных судов, затрагиваемых этим соглашением. Однако в официально заверенной копии, хранимой на борту в соответствии с частью 182 § 2 Главы VI настоящих Правил, необходимо указывать лишь конкретное воздушное судно, на борту которого находится эта копия.

185. В кратком описании соглашения должна содержаться предусмотренная Приложением 10 к настоящим Правилам информация о конкретном воздушном судне, которая должна представляться в формате, представленном § 2 Приложения 10 к настоящим Правилам.

§ 3. Все самолеты: все полеты

186. Самолет оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию полета самолета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

187. Самолет оснащается:

1) запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных и маркированных местах.

а) запасы медицинских средств должны включать:

один или несколько комплектов первой помощи для использования cabinным экипажем в целях оказания помощи в случаях ухудшения состояния здоровья;

для самолетов, на которых требуется перевозить cabinный 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 cabinного 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;

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 1 к настоящим Правилам;

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

а) в кабине летного экипажа; и

б) в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в которой члены экипажа не имеют прямого доступа.

Примечание 1. Любой переносной огнетушитель, установленный в соответствии с удостоверением о годности к полетам данного самолета, рассматривается как отвечающий настоящему требованию;

Примечание 2. См. часть 188 § 3 Главы VI настоящих Правил в отношении огнегасящих составов.

а) креслом или спальным местом для каждого лица, достигшего возраста, определяемого государством эксплуатанта;

б) поясным привязным ремнем на каждом кресле и ограничительными ремнями на каждом спальном месте с наличием на них ярлыков с читаемым номером технического стандарта;

в) 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. Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно.

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;

3) средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам следующих сведений и указаний:

а) когда необходимо пристегнуть привязные ремни;

б) когда и как следует пользоваться кислородным оборудованием, если на борту самолета предусмотрен кислород;

в) когда следует воздерживаться от курения;

г) где находятся спасательные жилеты или аналогичные индивидуальные плавсредства и как следует пользоваться ими, если такие средства предусмотрены на борту;

д) где расположены и как открываются аварийные выходы;

4) запасными электрическими предохранителями соответствующих размеров для замены предохранителей, расположенных в доступных во время полета местах.

188. Любой состав, используемый во встроенной системе пожаротушения мусоросборника для полотенец, бумаги и отходов в каждом туалете самолета, индивидуальный сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2011 года или после этой даты, и любой огнегасящий состав, используемый в переносном огнетушителе самолета, индивидуальный сертификат летной годности которого впервые выдан 31 декабря 2018 года или после этой даты:

1) отвечает минимальным требуемым характеристикам, применяемым в государстве регистрации;

2) не относится к типу веществ, перечисленных в Монреальском протоколе по веществам, разрушающим озоновый слой (1987), как это представлено в приложении А (группа II) Руководства по Монреальскому протоколу по веществам, разрушающим озоновый слой (8-е издание).

Примечание. Информация относительно огнегасящих составов содержится в Техническом примечании № 1 "Новые технические альтернативы галонам" Комитета ЮНЕП по техническим вариантам заменителей галонов и докладе ФАУ № DOT/FAA/AR-99-63 "Альтернативы использованию галонов в системах пожаротушения воздушных судов".

189. Самолет имеет на борту:

1) руководство по производству полетов, предписываемое в § 4 Главы IV настоящих Правил, или его части, которые относятся к производству полетов;

2) летное руководство или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которая требуется для применения положений Главы V настоящих Правил, 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;

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

§ 4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

190. 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.

191. Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 м, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 x 3 см таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 м.

Примечание. Положения настоящего параграфа не означает, что на всех самолетах должны предусматриваться места аварийного вскрытия фюзеляжа.

§ 5. Бортовые самописцы

Примечание 1. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

- самописец полетных данных (FDR),
- бортовой речевой самописец (CVR),
- бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR),
- регистратор линии передачи данных (DLR).

Согласно Приложению 8 к настоящим Правилам визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CVR, либо FDR.

Примечание 2. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

- бортовую систему регистрации данных (ADRS),
- систему регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS),
- бортовую систему регистрации визуальной обстановки (AIRS),
- систему регистрации линии передачи данных (DLRS).

Согласно Приложению 8 к настоящим Правилам визуальная обстановка и информация линии передачи данных могут регистрироваться либо CARS,

либо ADRS.

Примечание 3. Подробные требования к бортовым самописцам содержатся в Приложении 8 к настоящим Правилам.

Примечание 4. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству до 1 января 2016 года, можно ознакомиться в документах EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других более ранних аналогичных документах.

Примечание 5. С техническими требованиями, применимыми к ударостойким бортовым самописцам самолетов, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-112A "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 6. С техническими требованиями, применимыми к облегченным бортовым регистраторам самолетов, можно ознакомиться в документе EUROCAE ED-155 "Стандарты на минимальные эксплуатационные характеристики (MOPS)" или в других аналогичных документах.

Примечание 7. В Главе III настоящих Правил содержатся требования для государств относительно использования расшифровок речевых самописцев, регистраторов визуальной обстановки и/или регистраторов линий передачи данных.

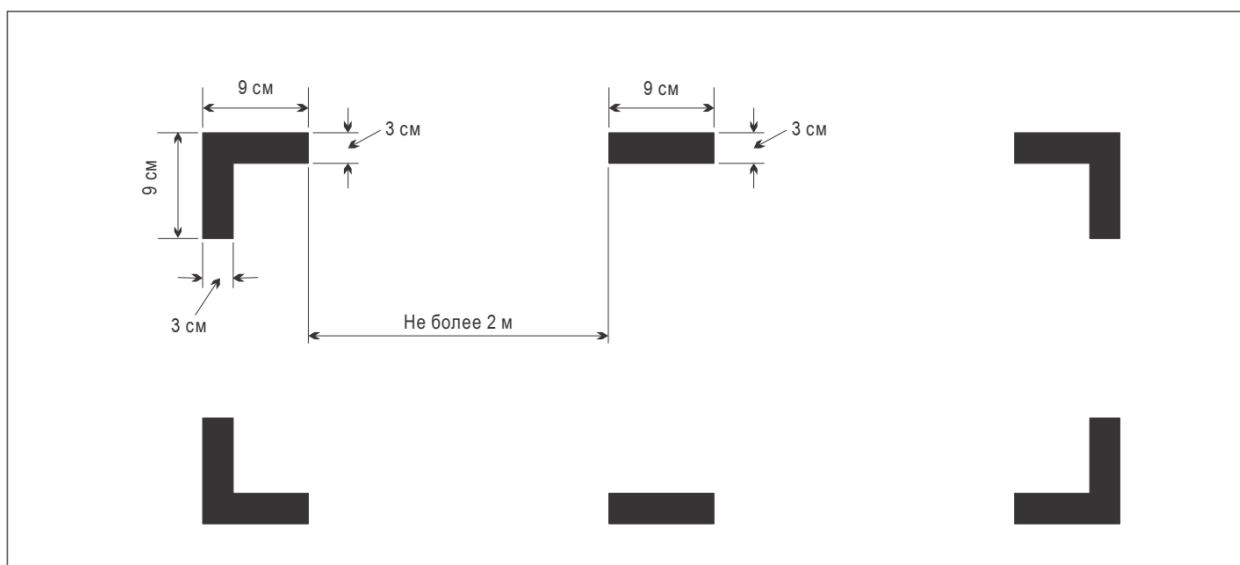


Рисунок 1. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа (см. § 4. Главы VI настоящих Правил)

§ 6. Самописцы полетных данных и бортовые системы регистрации данных

Примечание. Регистрируемые параметры перечислены в Таблицах П 8-1 и П 8-3 Приложения 8 к настоящим Правилам.

192. Применимость. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2016 года или после этой даты, оснащаются:

1) FDR, которые регистрируют по крайней мере первые 16 параметров, перечисленных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам; или

2) AIR или AIRS класса C, которые регистрируют по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости, определенные в части 16 § 3 Приложения 8 к настоящим Правилам; или

3) ADRS, которая регистрирует по крайней мере первые 7 параметров, указанных в Таблице П 8-3 Приложения 8 к настоящим Правилам.

Примечание 1. "Заявка на получение сертификата типа, представленная Договаривающемуся государству", связана с датой подачи заявки на получение первоначального "сертификата типа" определенного типа самолета, а не с датой сертификации отдельных вариантов или модификаций основной модели.

Примечание 2. Классификация AIR или AIRS приведена в § 10 Приложения 8 к настоящим Правилам.

193. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, следует оснащать:

1) FDR, которые должны регистрировать по крайней мере первые 16 параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам; или

2) AIR или AIRS класса C, которые должны регистрировать по крайней мере отображаемые пилоту(ам) параметры траектории полета и скорости, как определено в части 16 § 3 Приложения 8 к настоящим Правилам; или

3) ADRS, которая должна регистрировать по крайней мере первые 7 параметров, указанных в Таблице П 8-3 Приложения 8 к настоящим Правилам.

194. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 32 параметра, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

195. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной

массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1989 года или после этой даты, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

196. Все многодвигательные самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1990 года или после этой даты, следует оснащать FDR, который должен регистрировать по крайней мере первые 16 параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

197. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в части 199 § 6 Главы VI настоящих Правил, оснащаются FDR, который регистрирует по крайней мере первые пять параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

198. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, за исключением тех, которые указаны в части 199 § 6 Главы VI настоящих Правил, следует оснащать FDR, который должен регистрировать по крайней мере первые 9 параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

199. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, но до 1 января 1989 года, с максимальной сертифицированной 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, который регистрирует по крайней мере первые 16 параметров, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

200. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим национальным полномочным органом после 30 сентября 1969 года, следует оснащать FDR, которые должны регистрировать в дополнение к первым 5 параметрам, указанным в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам, такие дополнительные параметры, какие необходимы для целей определения:

- 1) пространственного положения самолета на траектории полета;
- 2) основных сил, действующих на самолет и определяющих траекторию его полета, а также происхождения таких основных сил.

201. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые выданы после 1 января 2005 года, оборудуются FDR, который регистрирует по крайней мере первые 78 параметров, Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

202. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

203. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать FDR, способным регистрировать по крайней мере 82 параметра, указанных в Таблице П 8-1 Приложения 8 к настоящим Правилам.

204. Технология регистрации. FDR и ADRS не используют механическую запись на фольгу, регистрацию методом частотной модуляции (ЧМ), запись на фото пленку или на магнитную ленту.

205. Длительность записи. Все FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 25 ч их работы, за исключением самописцев, установленных на самолетах, о которых говорится в части 196 § 6 Главы VI настоящих Правил, на которых FDR сохраняют информацию, зарегистрированную в течение по крайней мере последних 30 мин их работы, а также достаточную информацию от предшествующего взлета для целей калибровки.

§ 7. Бортовые речевые самописцы и системы регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа

206. Применимость. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2250 кг и до 5700 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2016 года или после этой даты и которые должны управляться более чем одним пилотом, оснащаются или CVR, или CARS.

207. Все самолеты с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты и которые должны управляться более чем одним пилотом, следует оснащать или CVR, или CARS.

208. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR.

209. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной

массой более 5700 килограмм, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 1987 года или после этой даты, оснащаются CVR.

210. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 килограмм, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован соответствующим Органом гражданской авиации после 30 сентября 1969 года, оснащаются CVR.

211. Все самолеты с газотурбинными двигателями, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы до 1 января 1987 года, с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и до 27000 кг включительно, которые относятся к типам, чей прототип был сертифицирован Органом гражданской авиации после 30 сентября 1969 года, следует оснащать CVR.

212. Технология регистрации. CVR и CARS не используют запись на магнитную ленту или проволоку.

213. Длительность записи. Все CVR сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 ч их работы.

214. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2022 года или после этой даты, оснащаются CVR, способными сохранять информацию, записанную в течение по крайней мере последних 25 часов их работы.

215. Все самолеты, подлежащие оснащению CARS и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2025 года или после этой даты, оснащаются CARS, способными сохранять информацию, записанную в течение по крайней мере последних 2 ч их работы.

216. Резервный источник питания бортового речевого самописца. Резервный источник питания включается автоматически и обеспечивает в течение 10 минут (± 1 мин.) работу CVR в том случае, если на самолете прекращается подача электропитания на самописец, либо это происходит в результате штатного отключения электропитания или прекращения его подачи по любым другим причинам. Резервный источник питания обеспечивает электропитанием CVR и относящиеся к нему микрофоны, установленные в кабине экипажа. CVR размещается как можно ближе к резервному источнику питания.

Примечание 1. "Резервный" означает отдельный, независимый от основного источник электропитания, подающего электропитание на CVR. Использование аккумуляторов самолета или других источников питания является приемлемым при условии, что выполнены вышеуказанные требования и под угрозу не поставлено электропитание жизненно важных потребителей или не возникло перегрузки электросети.

Примечание 2. Когда функция CVR объединена в одном блоке с

другими записывающими функциями, в этом случае разрешается обеспечивать электропитание и других функций.

217. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2018 года или после этой даты, оснащаются в соответствии с определением части 216 § 7 Главы VI настоящих Правил резервным источником электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев.

218. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2018 года или после этой даты, следует оснащать в соответствии с требованиями части 216 § 7 Главы VI настоящих Правил запасным источником питания, который, по крайней мере, обеспечивает электропитание одного CVR.

§ 8. Регистраторы линии передачи данных

219. Применимость. На всех самолетах, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых впервые выданы 1 января 2016 года или после этой даты, на которых используются какие-либо перечисленные в части 28 § 8 Приложения 8 к настоящим Правилам виды применения связи по линии передачи данных и предусматривается установка CVR, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются бортовым самописцем.

220. На всех самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях установки каких-либо упомянутых в части 28 § 8 Приложения 8 к настоящим Правилам видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, регистрируются ударостойким бортовым самописцем, за исключением случаев, когда установленное оборудование связи по линии передачи данных соответствует сертификату типа или модификации воздушного судна, которые были выданы или впервые утверждены до 1 января 2016 года.

Примечание 1. См. примеры требований к регистрации сообщений по линии передачи данных в Таблице Д 9-5 Дополнения 9 к настоящим Правилам.

Примечание 2. AIR класса В может служить средством регистрации сообщений, связанных с видами применения связи по линии передачи данных, которые передаются на борт и с борта самолета в тех случаях, когда нецелесообразно или чрезмерно дорого регистрировать на FDR или CVR сообщения, связанные с видами применения связи по линии передачи данных.

Примечание 3. "Модификации воздушного судна" означают модификации для установки оборудования связи по линии передачи данных

на воздушном судне (например, конструктивное исполнение, проводка).

221. На всех самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы до 1 января 2016 года, на которых предусматривается установка CVR и которые модифицированы 1 января 2016 года или после этой даты в целях использования каких-либо упомянутых в части 28 § 8 Приложения 8 к настоящим Правилам видов применения связи по линии передачи данных, сообщения, передаваемые по такой линии связи, следует регистрировать ударостойким бортовым самописцем.

222. Длительность записи. Минимальная длительность записи равна длительности записи на CVR.

223. Корреляция. Обеспечивается возможность корреляции записей линии передачи данных с записями звуковой обстановки в кабине экипажа.

§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

224. Применимость. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 27 000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2023 года или после этой даты, оснащаются ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в Приложении 8 к настоящим Правилам.

225. Все самолеты с максимальной взлетной массой более 5700 кг и до 27 000 кг включительно, заявка на получение сертификата типа которых представлена Договаривающемуся государству 1 января 2023 года или после этой даты, следует оснащать ударостойким бортовым самописцем, регистрирующим информацию, отображаемую летному экипажу на электронных дисплеях, а также манипулирование включателями и переключателями летным экипажем, как определено в Приложении 8 к настоящим Правилам.

226. Длительность записи. Минимальная длительность регистрации взаимодействия "летный экипаж – машина" составляет по крайней мере последние два часа.

227. Корреляция. Обеспечивается возможность корреляции записей регистрации взаимодействия "летный экипаж – машина" с записями звуковой обстановки в кабине экипажа.

§ 10. Бортовые самописцы. Общие положения

228. Конструкция и установка. Бортовые самописцы конструируются, располагаются и устанавливаются таким образом, чтобы обеспечивать максимальную практически осуществимую защиту записей в целях сохранения, восстановления и расшифровки зарегистрированных данных. Бортовые самописцы отвечают предписанным техническим требованиям к ударостойкости и противопожарной защите.

229. Эксплуатация. Бортовые самописцы в течение полетного времени не выключаются.

230. Для сохранения записей бортовых самописцев последние выключаются по завершении полетного времени после происшествия или инцидента. Бортовые самописцы не включаются вновь до тех пор, пока не будет выполнена процедура выдачи записей, как это предусматривается в положениях ГАПГАТ «Расследование авиационных событий».

Примечание 1. Необходимость изъятия записей, сделанных самописцем на борту воздушного судна, будет определяться АГАТ, с учетом серьезности инцидента и его обстоятельств, включая последствия для эксплуатации.

Примечание 2. Положения об ответственности эксплуатанта за сохранение записей бортовых самописцев содержатся в части 379 § 6 Главы XI настоящих Правил.

231. Сохранение эксплуатационной пригодности. В процессе эксплуатации проводятся проверки и оценки записей систем бортовых самописцев в целях обеспечения сохранения эксплуатационной пригодности самописцев.

Примечание. Процедуры осмотра систем бортовых самописцев приводятся в Приложении 8 к настоящим Правилам.

232. Электронная документация бортового самописца. Согласно требованиям документация, связанная с параметрами FDR и ADRS, которая предоставляется эксплуатантами полномочным органам по расследованию авиационных происшествий, должна быть в электронном формате, и при этом учитываются отраслевые спецификации.

Примечание. С отраслевыми спецификациями на документацию, связанную с параметрами бортовых самописцев, можно ознакомиться в документе ARINC 647A "Электронная документация бортового самописца" или в другом аналогичном документе.

233. Комбинированные самописцы. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2016 года или после этой даты и которые требуется оснащать как CVR, так и FDR, следует оснащать двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR).

234. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 15000 кг, заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2016 года или после этой даты и которые требуется оснащать как CVR, так и FDR, оснащаются двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR). Один самописец размещается, насколько это практически возможно, ближе к кабине экипажа, а второй самописец размещается, насколько это практически возможно, дальше в хвостовой части самолета.

235. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг, подлежащие оборудованию FDR и CVR, могут в

качестве альтернативы оборудоваться двумя комбинированными самописцами (FDR/CVR).

Примечание. Требование части 233 § 10 Главы VI настоящих Правил может быть выполнено путем оснащения самолетов двумя комбинированными самописцами (один в передней части, а второй в хвостовой части) или отдельными устройствами.

236. Все самолеты с несколькими газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или менее, подлежащие оборудованию FDR и/или CVR, могут в качестве альтернативы оборудоваться одним комбинированным самописцем (FDR/CVR).

§ 11. Восстановление данных бортовых самописцев

237. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, и заявка на получение сертификата типа которых представлена в АГАТ 1 января 2021 года или после этой даты, оснащаются средствами, утвержденными государством эксплуатанта, для своевременного восстановления и предоставления данных бортовых самописцев.

238. При утверждении средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев АГАТ принимает во внимание следующее:

- 1) возможности эксплуатанта;
- 2) общие возможности самолета и его систем, сертифицированных государством разработчика;
- 3) надежность средств восстановления соответствующих каналов CVR и соответствующих данных FDR;
- 4) конкретные предупредительные меры.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся утверждения средств для своевременного предоставления данных бортовых самописцев, содержится в «Руководстве по определению местоположения терпящих бедствие воздушных судов и восстановлению данных бортовых самописцев» (Дос 10054).

§ 12. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП

239. Все самолеты, выполняющие полеты по ПВП, оснащаются:

- 1) магнитным компасом;
- 2) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- 3) точным барометрическим высотомером;
- 4) указателем воздушной скорости;
- 5) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

240. Самолеты, которые выполняют контролируемые полеты по ПВП, оснащаются в соответствии с требованиями § 19 Главы VI настоящих Правил.

§ 13. Все самолеты: полеты над водной поверхностью.

Гидросамолеты

241. Все гидросамолеты при выполнении любых полетов имеют следующее оснащение:

1) 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;

2) оборудование, подающее звуковые сигналы, предписанные международными правилами предупреждения столкновений судов в море там, где это применимо;

3) один морской якорь (плавучий).

Примечание. В категорию "гидросамолеты" входят самолеты-амфибии, эксплуатируемые как гидросамолеты.

§ 14. Сухопутные самолеты

242. Сухопутные самолеты имеют на борту оснащение, указанное в части 243 § 14 Главы VI настоящих Правил:

1) 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 частей 173 и 174 § 3 Главы V настоящих Правил;

2) 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;

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

243. Оснащение, упоминаемое в части 242 § 14 Главы VI настоящих Правил, 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 1. В категорию "сухопутные самолеты" входят самолеты-амфибии, эксплуатируемые как сухопутные самолеты.

Примечание 2. Спасательные жилеты, доступные с кресел или спальных мест в отсеках для отдыха членов экипажа, требуются только в тех

случаях, когда соответствующие кресла или спальные места сертифицированы для использования при взлете и посадке.

Примечание 3. Информация, касающаяся приемлемых методов обеспечения соответствия данному Стандарту, в частности применительно к младенцам, содержится в Дополнении D к Главе 11 «Рекомендаций по подготовке Руководства по производству полетов» (Doc 10153).

§ 15. Все самолеты: полеты большой протяженности над водным пространством

244. На всех самолетах, выполняющих полеты по маршрутам, на которых самолет может находиться над водной поверхностью или на удалении от поверхности земли, пригодной для аварийной посадки, соответствующем 120 мин полета на крейсерской скорости и 740 км (400 м. миль), в зависимости от того, что меньше, если воздушное судно выполняет полет в соответствии с положениями частей 171 и 172 § 3 Главы V настоящих Правил, и на удалении, соответствующем 30 мин полета или 185 км (100 м. миль), в зависимости от того, что меньше, для всех других воздушных судов, в дополнение к оборудованию, предусмотренному соответственно в § 13 или § 14 Главы VI настоящих Правил, устанавливается следующее оборудование:

1) 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;

2) оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет, описанных в Приложении 2 к Конвенции;

3) с 1 января 2018 года на всех самолетах с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг в соответствии с правилами безопасности устанавливаются подводные приводные устройства, работающие на частоте 8,8 кГц. Минимальное время работы такого автоматически включающегося подводного приводного устройства составляет 30 дней, и его запрещено устанавливать внутри крыльев или хвостового оперения.

Примечание. Технические требования к подводному приводному маяку (ULB) содержатся в стандарте, устанавливающем минимальные требования к рабочим характеристикам низкочастотных подводных приводных устройств (акустических) (с автономным питанием), в документе «AS6254 SAE» или в других аналогичных документах.

245. Каждый спасательный жилет и равноценное индивидуальное плавсредство, когда оно имеется на борту в соответствии с положениями пункта 1) части 241 §13 и частей 242, 243 §14 Главы VI настоящих Правил, оснащается средствами электрического освещения в целях облегчения обнаружения людей за исключением тех случаев, когда в соответствии с

требованием пункта 3) части 242 §14 Главы VI настоящих Правил предусматриваются вместо спасательных жилетов другие индивидуальные плавсредства.

§ 16. Все самолеты: полеты над специально обозначенными районами суши

246. 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.

§ 17. Все самолеты: высотные полеты

Примечание. В тексте используется значение абсолютной высоты при стандартной атмосфере, которое приблизительно соответствует следующей величине абсолютного давления:

Таблица Г 7-1

Абсолютное давление	Метры	Футы
700 гПа	3000	10000
620 гПа	4000	13000
376 гПа	7600	25000

247. 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 части 107 § 21 Главы IV настоящих Правил.

248. 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 части 108 § 21 Главы IV настоящих Правил.

249. 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 летный экипаж о любой опасной степени разгерметизации.

250. Герметизированные самолеты, введенные в эксплуатацию до 1 июля 1962 года и предназначенные для полетов на абсолютных высотах, где атмосферное давление составляет менее 376 гПа, следует оборудовать средствами сигнализации, предупреждающими летный экипаж о любой

опасной степени разгерметизации.

251. 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 4 мин. 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 части 108 § 21 Главы IV настоящих Правил. Общее число кислородных приборов превышает количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10%.

252. 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 4 минут до абсолютной высоты полета, где атмосферное давление составляет 620 гПа, или которому индивидуальное удостоверение о годности к полетам было выдано до 9 ноября 1998 года, следует оснащать автоматически разворачиваемым кислородным оборудованием в соответствии с требованиями части 108 § 21 Главы IV настоящих Правил. Общее число кислородных приборов должно превышать количество мест для пассажиров и членов обслуживающего экипажа как минимум на 10%.

§ 18. Все самолеты: полеты в условиях обледенения

253. Все самолеты оснащаются соответствующими противообледенительными устройствами постоянного и/или периодического действия, когда их полеты выполняются в условиях, в которых, как известно, происходит обледенение или предполагается возможность обледенения.

§ 19. Все самолеты: полеты по правилам полетов по приборам

254. Все самолеты, когда они выполняют полеты по правилам полетов по приборам или когда невозможно выдерживать их желаемое пространственное положение без использования одного или нескольких пилотажных приборов, оснащаются:

- 1) магнитным компасом;
- 2) точным хронометром, указывающим время в часах, минутах и секундах;
- 3) двумя точными барометрическими высотомерами со счетчиком и барабанно-стрелочным отсчетом или эквивалентной индикацией данных.

Примечание. Ни трёхстрелочный высотомер, ни высотомер с барабанно-стрелочным отсчетом не отвечают требованию, изложенному в

пункте 3) части 254 § 19 Главы VI настоящих Правил;

4) системой указания воздушной скорости, оборудованной устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации или обледенения;

5) указателем поворота и скольжения;

6) указателем пространственного положения (авиагоризонтом);

7) указателем курса (гироскопом).

Примечание. Выполнение требований, содержащихся выше в пунктах 5, 6, 7 части 254 § 19 Главы VI настоящих Правил, можно обеспечить путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, какая предусмотрена для каждого из трех вышеуказанных приборов;

8) устройством, указывающим, в достаточной ли степени обеспечивается электропитание гироскопического прибора;

9) указателем температуры наружного воздуха, устанавливаемым в кабине летного экипажа;

10) указателем вертикальной скорости набора высоты и снижения;

11) такими дополнительными приборами или оборудованием, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

§ 20. Все самолеты массой более 5700 кг: аварийный источник питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение самолета

255. Все самолеты, имеющие максимальную сертифицированную взлетную массу более 5700 кг, которые введены в эксплуатацию после 1 января 1975 года, оборудуются аварийным источником питания, не зависимым от основной системы электроснабжения и по крайней мере в течение 30 мин обеспечивающим работу и освещение прибора, указывающего пространственное положение самолета (авиагоризонта), четко видимого командиру воздушного судна. Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт(ы) самолета работает(ют) от аварийного источника питания.

256. Те приборы, которые используются каждым пилотом, располагаются таким образом, чтобы пилот мог легко видеть их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета.

§ 21. Все самолеты: ночные полеты

257. Все самолеты, выполняющие ночные полеты, оснащаются:

1) всеми видами оборудования, перечисленными в § 19 Главы VI настоящих Правил;

2) огнями, требуемыми "Правилами полетов в воздушном пространстве Туркменистана", для воздушных судов, находящихся в полете или на рабочей площадке аэродрома.

Примечания. Технические требования к огням, удовлетворяющим требованиям "Правил полетов в воздушном пространстве Туркменистана" для навигационных огней, содержатся в Приложении 1 к настоящим Правилам. Общие характеристики огней определены в Государственных авиационных правилах Туркменистана. «Лётная годность воздушных судов Часть 1»;

3) двумя посадочными фарами;

Примечание. Самолеты, которые не сертифицированы в соответствии с положениями Государственных авиационных правил Туркменистана «Лётная годность воздушных судов Часть 1» и которые оборудованы одной посадочной фарой с двумя нитями накала, имеющими отдельное питание, будут рассматриваться как удовлетворяющие положениям пункта 3) части 257 § 21 Главы VI настоящих Правил;

4) подсветом для всех приборов и оборудования, которые имеют важное значение для безопасной эксплуатации самолета и которыми пользуется летный экипаж;

5) светильниками во всех пассажирских салонах;

6) автономным переносным фонарем на рабочем месте каждого члена экипажа.

§ 22. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки: Метеорологический радиолокатор

258. Герметизированные самолеты, выполняющие пассажирские перевозки, следует оборудовать метеорологическим радиолокатором в тех случаях, когда такие самолеты эксплуатируются в районах, где на маршруте можно ожидать встречу с грозами или другими потенциально опасными погодными условиями, которые могут быть обнаружены метеорологическим радиолокатором либо ночью, либо в приборных метеорологических условиях.

§ 23. Все самолеты, выполняющие полеты на высотах более 15000 м (49000 фут): указатель уровня радиации

259. Все самолеты, предназначенные для полетов на высотах более 15000 м (49000 футов), имеют на борту оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности общей дозы получаемой космической радиации (т.е. общего количества ионизирующей и нейтронной радиации галактического и солнечного происхождения) и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования хорошо виден одному из членов летного экипажа.

Примечание. Это оборудование тарируется на основе допущений, приемлемых для соответствующих национальных полномочных органов.

§ 24. Все самолеты, соответствующие содержащимся в томе I Приложения 16 к Конвенции Стандартам сертификации по шуму

260. На борту самолета находится документ, удостоверяющий сертификацию самолета по шуму. Если такой документ или соответствующее свидетельство, удостоверяющее сертификацию по шуму, утвержденном государством регистрации, выпускаются не на английском языке, они должны содержать перевод на английский язык.

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

§ 25. Указатель числа Маха

261. Все самолеты, нормирование скорости которых выражается числом Маха, оборудуются указателем числа Маха.

Примечание. Это положение не препятствует использованию указателя воздушной скорости для вычисления числа Маха для целей ОВД.

§ 26. Самолеты, подлежащие оснащению Системами предупреждения о близости земли (GPWS)

262. 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.

263. Эксплуатант внедряет процедуры управления базами данных, обеспечивающие своевременную рассылку и обновление текущих данных о рельефе местности и препятствиях, используемых системой предупреждения о близости земли.

264. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых составляет 5700 кг или менее и на борту которых разрешен провоз более 5, но не более 9 пассажиров, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей предупреждения согласно пункту 1) и 3) части 267 § 26 Главы VI настоящих Правил, предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и функцию оценки рельефа местности в направлении полета. Если индивидуальные сертификаты летной годности таких самолетов впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты они оборудуются системой предупреждения о близости земли, обеспечивающей выдачу информации согласно пункту 1) и 3) части 267 § 26 Главы VI настоящих Правил, предупреждения о недостаточном запасе высоты над местностью и реализацию функции оценки рельефа местности в направлении полета.

265. 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 пункту 1) и 3) части 267 § 26 Главы VI настоящих Правил, предупреждение о недостаточном запасе высоты над местностью и имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета.

266. Система предупреждения о близости земли обеспечивает автоматическую передачу своевременных и четких предупреждений летному экипажу о потенциально опасной близости земной поверхности.

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

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

§ 27. Места членов кабинного экипажа на самолетах, перевозящих пассажиров

268. Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы 1 января 1981 года или после этой даты оборудуются обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений § 1 Главы XII настоящих Правил относительно аварийной эвакуации.

269. Самолеты, в отношении которых индивидуальные удостоверения о годности к полетам впервые были выданы до 1 января 1981 года должны быть оборудованы обращенным вперед или назад креслом (под углом до 15° к продольной оси самолета), оснащенным привязной системой, для использования каждым членом кабинного экипажа, в функции которого входит выполнение положений § 1 Главы XII настоящих Правил относительно аварийной эвакуации.

Примечание. Привязная система включает плечевые ремни и привязной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

270. Места членов кабинного экипажа, устанавливаемые в соответствии с частями 268 и 269 § 27 Главы VI настоящих Правил, располагаются около аварийных выходов на уровне пола и других аварийных

выходов, которые предусматриваются государством регистрации для аварийной эвакуации.

§ 28. Аварийный приводной передатчик (ELT)

271. Все самолеты должны иметь на борту автоматический ELT.

272. За исключением случаев, указанных в части 273 § 28 Главы VI настоящих Правил, все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров, оснащаются как минимум одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа.

273. Все самолеты, на борту которых разрешен провоз более 19 пассажиров и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы после 1 июля 2008 года, оснащаются:

1) как минимум двумя ELT, один из которых является автоматическим; или

2) как минимум одним ELT и имеют функциональные возможности, отвечающие требованиям § 29 Главы VI настоящих Правил.

Примечание. В том случае, если требованиям § 29 Главы VI настоящих Правил отвечает другая система, автоматического ELT не требуется.

274. За исключением случаев, указанных в части 275 § 28 Главы VI настоящих Правил, все самолеты, на борту которых разрешен провоз 19 или менее пассажиров, оснащаются как минимум одним ELT любого типа.

275. 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.

276. Оборудование ELT, устанавливаемое на борту в соответствии с требованиями частей 271, 272, 273, 274 и 275 § 28 Главы VI настоящих Правил, функционирует согласно надлежащим положениям тома III Приложения 10 к Конвенции.

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.

§ 29. Определение местоположения самолета, терпящего бедствие

277. С 1 января 2025 года, все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2024 года или после этой даты, если они терпят бедствие, по крайней мере ежеминутно передают в автономном режиме информацию, на основании которой эксплуатант может определить их местоположение, в соответствии с положениями Приложения 9 к настоящим Правилам.

278. Все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 5 700 кг, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, если они терпят бедствие, должны по крайней мере ежеминутно передавать в автономном режиме информацию, на основании которой может быть определено их местоположение, в соответствии с положениями Приложения 9 к настоящим Правилам.

279. Эксплуатант предоставляет информацию о самолете, терпящем бедствие, соответствующим организациям, определяемым АГАТ.

Примечание 1. Информация об обязанностях эксплуатанта при использовании третьих сторон содержится в части 34 § 2 Главы IV настоящих Правил.

Примечание 2. Эксплуатационные процедуры для мониторинга и оперативного предоставления соответствующим организациям информации о местоположении терпящего бедствие воздушного судна содержатся в разделе 10 тома III «PANS-OPS».

§ 30. Самолеты, которые должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II)

280. 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).

281. Все самолеты следует оборудовать бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС II).

282. Бортовая система предупреждения столкновений функционирует согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10 к Конвенции.

§ 31. Требования, касающиеся приемоответчиков, передающих данные о барометрической высоте

283. Все самолеты оборудуются приемоответчиком, передающим данные о барометрической высоте и функционирующим согласно требованиям соответствующих положений тома IV Приложения 10 к

Конвенции.

284. Все самолеты, в отношении которых индивидуальный сертификат летной годности впервые выдан после 1 января 2009 года, оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 метров (25 футов) или более высокой точностью.

285. Все самолеты оборудуются источником данных, который предоставляет информацию о барометрической высоте с точностью 7,62 метров (25 футов) или более высокой точностью.

286. Приемопередатчику режима S должны предоставляться данные о состоянии "в воздухе/на земле", если самолет оснащен автоматическими средствами обнаружения такого состояния.

Примечание 1. Данные положения повысят эффективность бортовых систем предупреждения столкновений, а также обслуживания воздушного движения с использованием радиолокатора режима S. В частности, функции слежения значительно улучшаются при точности 7,62 м (25 фут) или более высокой точности.

Примечание 2. Ответы приемопередатчиков в режиме S всегда сообщают барометрическую высоту через приращения в 30,50 м (100 фут) независимо от точности исходных данных.

§ 32. Микрофоны

287. Все члены летного экипажа, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, при полетах ниже эшелона/абсолютной высоты перехода ведут связь с использованием направленных микрофонов или ларингофонов.

§ 33. Турбореактивные самолеты. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра

288. Все турбореактивные самолеты, у которых максимальная сертифицированная взлетная масса свыше 5700 килограмм или на борту которых разрешен провоз более 9 пассажиров, следует оборудовать системой заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

289. Система заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра должна обеспечивать возможность своевременной выдачи пилоту световой и звуковой сигнализации, предупреждающей о наличии сдвига ветра впереди воздушного судна, а также другой информации, позволяющей пилоту безопасно начинать и продолжать прерванный заход на посадку, уход на второй круг или предпринимать необходимые меры с целью избежания опасности. Система должна также информировать пилота о приближении к пределам, установленным для сертификации оборудования автоматического захода на посадку, в тех случаях, когда такое оборудование используется.

§ 34. Все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью

290. Для выдачи разрешения в соответствии с частью 146 § 38 Главы IV настоящих Правил все самолеты, эксплуатируемые одним пилотом по ППП или ночью, оснащаются:

- 1) исправным автопилотом, имеющим, как минимум, режимы стабилизации высоты и выбора курса;
- 2) наушниками с направленным микрофоном или другим аналогичным устройством;
- 3) средством отображения карт, позволяющим их читать в любых условиях окружающего освещения.

§ 35. Самолеты, оборудованные Системами автоматической посадки, коллиматорным индикатором (HUD) или эквивалентными индикаторами, системами технического зрения с расширенными возможностями визуализации (EVS), системами синтезированной визуализации (SVS) и/или комбинированными Системами визуализации (CVS)

291. Несмотря на части 56-58 § 9 Главы IV настоящих Правил, в тех случаях, когда самолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS, или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, критерии использования этих систем для обеспечения безопасности полетов самолетов устанавливаются государством эксплуатанта.

Примечание. Информация, касающаяся систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, EVS, SVS или CVS, содержится в «Руководстве по всепогодным полетам» (Doc 9365).

§ 36. Электронные полетные планшеты (EFB).

Примечание. Инструктивный материал о составе оборудования, функциях и специальном утверждении EFB содержится в «Руководстве по электронным полетным планшетам (EFB)» (Doc 10020).

292. Оборудование EFB. В тех случаях, когда на борту самолета используются переносные EFB, эксплуатант принимает меры к тому, чтобы они не нарушали работу систем самолета, оборудования или не препятствовали возможности управлять самолетом.

293. Функции EFB. При использовании EFB на борту самолета эксплуатант:

- 1) оценивает факторы риска (риски) для безопасности полетов, связанные с каждой функцией EFB;
- 2) вводит и документально оформляет процедуры использования

оборудования и каждой функции EFB и требования к обучению работе с ними; обеспечивает, в случае отказа EFB, предоставление достаточной информации летному экипажу в целях безопасного выполнения полета.

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)» (Doc 9859).

294. АГАТ выдает специальное утверждение на использование функций EFB для обеспечения безопасности полетов самолетов.

295. Специальное утверждение EFB. При выдаче специального утверждения на использование EFB АГАТ обеспечивает, чтобы:

1) оборудование EFB и связанные с ним узлы крепления, включая интерфейс с системами самолета, где это применимо, отвечало соответствующим требованиям к удостоверению соответствия нормам летной годности;

2) эксплуатант оценивал факторы риска для безопасности полетов, связанные с операциями, поддерживаемыми функцией(ями) EFB;

3) эксплуатант устанавливал требования к избыточности информации (если это целесообразно), предусматриваемые и отображаемые функцией(ями) EFB;

4) эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры управления функцией(ями) EFB, включая любые базы данных, которые он может использовать;

5) эксплуатант устанавливал и документально оформлял процедуры использования EFB и функции(й) EFB и требования к обучению работе с ними.

Примечание. Инструктивный материал по оценкам риска для безопасности полетов содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП)» (Doc 9859).

§ 37. Система информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS) для самолетов с газотурбинными двигателями

296. Все самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная сертифицированная взлетная масса которых превышает 5700 кг и индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2026 года или после этой даты, оснащаются системой информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП (ROAAS).

Примечание. Инструктивный материал в отношении структуры системы ROAAS содержится в документе EUROCAE ED-250 «Стандарты минимальных эксплуатационных характеристик (MOPS) для системы информирования и оповещения о выкатывании за пределы ВПП» (ROAAS) или в эквивалентных документах.

ГЛАВА VII. БОРТОВОЕ СВЯЗНОЕ, НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И ОБОРУДОВАНИЕ НАБЛЮДЕНИЯ

§ 1. Связное оборудование

297. Самолет оснащается связным радиооборудованием, способным:

- 1) поддерживать двустороннюю связь в целях аэродромного диспетчерского обслуживания;
- 2) принимать метеорологическую информацию в любое время в ходе полета;
- 3) поддерживать двустороннюю связь в любое время в ходе полета по крайней мере с одной авиационной станцией и с такими другими авиационными станциями и на таких частотах, которые могут быть предписаны соответствующим полномочным органом.

Примечание. Требования части 297 § 1 Главы VII настоящих Правил считаются выполненными, если будет продемонстрирована указанная здесь способность поддерживать связь в нормальных для данного маршрута условиях распространения радиоволн.

298. Связь на авиационной аварийной частоте 121,5 МГц обеспечивается с помощью радиооборудования, требуемого в соответствии с частью 297 § 1 Главы VII настоящих Правил.

299. При выполнении полетов, где связное оборудование должно соответствовать спецификации RCP для осуществления связи, основанной на характеристиках (PBC), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в части 297 § 1 Главы VII настоящих Правил:

- 1) оснащается оборудованием связи, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной спецификацией RCP;
- 2) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;
- 3) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RCP, включенных в MEL.

Примечание. Информация о концепции связи и наблюдении, основанных на характеристиках (PBCS), и инструктивный материал о ее внедрении содержатся в «Руководстве по требуемым характеристикам связи (RCP)» (Doc 9869).

300. При полетах, где установлена спецификация RCP для PBC, АГАТ обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- 1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;
- 2) требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в

соответствии с надлежащими спецификациями RCP;

3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RCP.

301. АГАТ обеспечивает применительно к самолетам, указанным в части 299 § 1 Главы VII настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) получения донесений об отмеченных характеристиках связи от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 Приложения 11 к Конвенции;

2) принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных воздушных судов, типов воздушных судов или эксплуатантов, указанных в таких донесениях как несоблюдающие требования спецификации RCP.

§ 2. Навигационное оборудование

302. Самолет оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полет:

1) в соответствии с рабочим планом полета; и

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

303. При полетах, где установлена навигационная спецификация для навигации, основанной на характеристиках (PBN), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в части 302 § 2 Главы VII настоящих Правил:

1) оснащается навигационным оборудованием, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) навигационной(ыми) спецификацией(ями);

2) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;

3) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать навигационным спецификациям, включенных в MEL.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся документации по самолету, приведен в «Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Doc 9613).

304. При полетах, где установлена навигационная спецификация для PBN, АГАТ обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

- 1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;
- 2) требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями;
- 3) программу подготовки соответствующего персонала сообразно задачам планируемой деятельности;
- 4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими навигационными спецификациями.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся риска для безопасности полетов при выполнении полетов в условиях PBN и способов его уменьшения (в соответствии с Приложением 19), содержится в «Руководстве по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Doc 9997).

Примечание 2. Управление электронными навигационными данными является неотъемлемой частью штатных и нештатных процедур.

305. АГАТ специально утверждает полеты на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся специального утверждения санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций PBN, содержится в «Руководстве по эксплуатационному утверждению навигации, основанной на характеристиках (PBN)» (Doc 9997).

306. 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:

- 1) обеспечивает летному экипажу непрерывную индикацию выдерживания линии пути или отклонения от нее с требуемой степенью точности в любой точке вдоль этой линии пути; и
- 2) разрешается АГАТ 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).

307. Для выполнения полетов в определенных частях воздушного пространства, где на основании регионального аэронавигационного соглашения между ЭП (FL) 290 и 410 включительно применяется сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) в 300 метров (1000 футов) самолет:

- 1) оснащается оборудованием, которое может обеспечить:
 - а) индикацию в кабине экипажа эшелона полета, на котором

выполняется полет;

б) выдерживание в автоматическом режиме выбранного эшелона полета;

в) предупреждение членов экипажа о наличии отклонения от выбранного эшелона полета. Пороговое значение отклонения при выдаче предупреждения не превышает ± 90 метров (300 футов);

г) автоматическое представление данных о барометрической абсолютной высоте;

2) АГАТ выдает специальное утверждение на выполнение полетов в условиях RVSM.

308. До выдачи утверждения RVSM, требуемого в соответствии с пунктом 2) части 307 § 2 Главы VII настоящих Правил, АГАТ убеждается в том, что:

1) возможности самолета осуществлять вертикальную навигацию удовлетворяют требованиям, указанным в Приложении 4 к настоящим Правилам;

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

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

Примечание. Специальное 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.

309. АГАТ, при необходимости в консультации с государством регистрации, обеспечивает в отношении самолетов, указанных в части 307 § 2 Главы VII настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) получения от контрольных агентств, созданных в соответствии с п. 3.3.5.1 Приложения 11 к Конвенции, отчетов о характеристиках выдерживания относительной высоты, и

2) предприятия срочных корректирующих действий в отношении отдельных воздушных судов или типовых групп воздушных судов, которые определены в таких отчетах как не отвечающие требованиям выдерживания относительной высоты для выполнения полетов в воздушном пространстве, где применяется RVSM.

310. АГАТ, выдав специальное утверждение RVSM, требует от эксплуатанта гарантий, что характеристики выдерживания относительной высоты не менее двух самолетов каждой типовой группы воздушных судов эксплуатанта контролируются как минимум один раз в два года или с интервалом 1000 ч налета на самолет, в зависимости от того, какой период больше. Если типовая группа воздушных судов эксплуатанта включает один самолет, контроль за этим самолетом осуществляется в установленный

период.

Примечание. Для выполнения этого требования могут использоваться данные контроля, полученные в рамках любой региональной программы контроля, учрежденной в соответствии с п. 3.3.5.2 Приложения 11 к Конвенции.

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

Примечание 1. Эти положения и процедуры должны учитывать ситуацию, когда рассматриваемое воздушное судно выполняет полеты без специального 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 специального утверждения в воздушном пространстве другого государства.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся специального утверждения для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM, содержится в «Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно» (Doc 9574).

312. Самолет в достаточной степени оснащается навигационным оборудованием, которое в случае отказа одного из элементов оборудования на любом этапе полета позволит самолету продолжать полет согласно требованиям части 304 § 2 главы VII настоящих Правил и, в соответствующих случаях, требованиям частей 303, 306, 307 § 2 главы VII настоящих Правил.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся бортового оборудования, которое необходимо для выполнения полетов в воздушном пространстве, где применяется RVSM, содержится в «Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно» (Doc 9574).

313. При полетах, в ходе которых планируется производить посадку в приборных метеорологических условиях, самолет оснащается радиооборудованием, способным принимать сигналы, помогающие вывести самолет в точку, откуда может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование способно обеспечить такое наведение на каждом аэродроме, где планируется посадка в метеорологических условиях полета по приборам, и на любых намеченных запасных аэродромах.

§ 3. Оборудование наблюдения

314. Самолет оснащается оборудованием наблюдения, которое

позволяет ему выполнять полет в соответствии с требованиями обслуживания воздушного движения.

315. При полетах, где оборудование наблюдения должно соответствовать спецификации RSP для наблюдения, основанного на характеристиках (PBS), самолет в дополнение к соблюдению требований, указанных в части 314 § 3 Главы VII настоящих Правил:

1) оснащается оборудованием наблюдения, которое позволит ему выполнять полеты в соответствии с установленной(ыми) спецификацией(ями) RSP;

2) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, указанных в летном руководстве или другой документации на самолет, утвержденной государством разработчика или государством регистрации;

3) имеет информацию о возможностях самолета соответствовать спецификации RSP, включенных в MEL.

Примечание 1. Информация об оборудовании наблюдения содержится в «Руководстве по авиационному наблюдению» (Doc 9924).

Примечание 2. Информация о спецификациях RSP для наблюдения, основанного на характеристиках, содержится в «Руководстве по требуемым характеристикам связи (RCP)» (Doc 9869).

316. При полетах, где установлена спецификация RSP для PBS, АГАТ требует, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:

1) штатные и нештатные процедуры, включая порядок действий на случай непредвиденных обстоятельств;

2) требования к уровню квалификации и подготовки летного экипажа в соответствии с надлежащими спецификациями RSP;

3) программу подготовки соответствующего персонала согласно задачам планируемой деятельности;

4) надлежащие процедуры технического обслуживания для поддержания летной годности в соответствии с надлежащими спецификациями RSP.

317. АГАТ обеспечивает применительно к самолетам, указанным в части 315 § 3 Главы VII настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:

1) получения донесений об отмеченных характеристиках наблюдения от программ контроля, установленных в соответствии с п. 3.3.5.2 Приложения 11 к Конвенции;

2) принятия незамедлительных корректирующих мер в отношении конкретных воздушных судов, типов воздушных судов или эксплуатантов, указанных в таких донесениях как несоблюдающих требования спецификации RSP.

§ 4. Установка оборудования

318. Установка оборудования осуществляется таким образом, чтобы отказ каждого отдельного элемента, необходимого для связи, навигации или наблюдения, или для любого их сочетания, не приводил к отказу другого элемента, необходимого для навигации, связи или наблюдения.

§ 5. Управление электронными навигационными данными

319. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если Орган гражданской авиации не утвердило процедуры эксплуатанта, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией имеющегося оборудования, которое будет их использовать. АГАТ обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся процессов, которым могут следовать поставщики данных, содержится в документах «RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76» и «RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77».

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

ГЛАВА VIII. ПОДДЕРЖАНИЕ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ САМОЛЕТОВ

Примечание 1. Используемое в настоящей главе понятие "самолет" включает двигатели, воздушные винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

Примечание 2. В положениях настоящей главы упоминаются требования государства регистрации. В том случае, когда государство эксплуатанта и государство регистрации являются разными государствами, может потребоваться учитывать любые дополнительные требования государства эксплуатанта.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся требований к сохранению летной годности, содержится в «Руководстве по летной годности» (Doc 9760).

§ 1. Обязанности эксплуатанта по поддержанию летной годности

321. Эксплуатанты принимают меры к тому, чтобы в соответствии с процедурами, приемлемыми для АГАТ:

- 1) каждый самолет, который они эксплуатируют, поддерживался в

пригодном для выполнения полетов состоянии;

2) эксплуатационное и аварийное оборудование, необходимое для планируемого полета, являлось исправным;

3) удостоверение о годности к полетам каждого самолета, который они эксплуатируют, было действительным;

322. Эксплуатант не эксплуатирует самолет, если техническое обслуживание самолета, включая любой соответствующий двигатель, воздушный винт или часть, не выполнено:

1) организацией, отвечающей требованиям главы 6 части II Приложения 8 к Конвенции, которая утверждена государством регистрации самолета или другим Договаривающимся государством и является приемлемой для государства регистрации; или

2) лицом или организацией в соответствии с процедурами, утвержденными государством регистрации и не выдано свидетельство о техническом обслуживании в отношении выполненного технического обслуживания.

323. Эксплуатант нанимает на работу лицо или группу лиц, которые обеспечивают проведение всех работ по техническому обслуживанию в соответствии с руководством по регулированию технического обслуживания.

324. Эксплуатант обеспечивает проведение технического обслуживания его самолетов в соответствии с программой технического обслуживания.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

325. Эксплуатант обеспечивает наличие руководства по регулированию технического обслуживания, которое используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и отвечает требованиям § 2 Главы XII настоящих Правил. При разработке этого руководства соблюдаются принципы, связанные с человеческим фактором.

Примечание. Инструктивный материал по применению принципов, связанных с человеческим фактором, содержится в «Руководстве по обучению в области человеческого фактора» (Doc 9683).

326. Эксплуатант обеспечивает внесение в руководство по регулированию технического обслуживания необходимых изменений для приведения содержащейся в нем информации в соответствие с текущими требованиями.

327. Экземпляры всех поправок к руководству эксплуатанта по регулированию технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям или лицам, которым было предоставлено руководство.

328. Эксплуатант предоставляет АГАТ и государству регистрации

экземпляры руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания со всеми изменениями и/или пересмотрами, а также такими обязательными материалами, какие может потребовать АГАТ или государство регистрации.

§ 3. Программа технического обслуживания

329. Эксплуатант обеспечивает наличие программы технического обслуживания, которая используется в качестве инструктивного документа соответствующим персоналом, занимающимся техническим обслуживанием и эксплуатацией, и содержит информацию, предусмотренную в § 3 Главы XII настоящих Правил. При разработке и применении эксплуатантом программы технического обслуживания учитываются аспекты человеческого фактора.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся учета аспектов человеческого фактора, содержится в «Руководстве по обучению в области человеческого фактора» (Дос 9683).

330. Экземпляры всех поправок к программе технического обслуживания незамедлительно направляются всем организациям и лицам, которым была предоставлена программа технического обслуживания.

§ 4. Регистрируемые данные о поддержании летной годности

331. Эксплуатант обеспечивает хранение в течение периодов, указанных в части 332 § 4 Главы VIII настоящих Правил, следующих регистрируемых данных:

- 1) общего времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) самолета и всех агрегатов с ограниченным сроком службы;
- 2) текущих сведений о соответствии всей обязательной информации о сохранении летной годности;
- 3) соответствующих подробных данных о модификациях и ремонтах;
- 4) времени эксплуатации (соответственно часов, календарного времени и циклов) после последнего капитального ремонта самолета или его агрегатов с соблюдением обязательного межремонтного срока службы;
- 5) текущих сведений о соблюдении программы технического обслуживания самолета;
- 6) подробных данных о техническом обслуживании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании.

332. Зарегистрированные данные, указанные в пунктах 1-5 части 331 § 4 Главы VIII настоящих Правил хранятся минимум в течение 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего агрегата, а зарегистрированные данные, указанные в пункте 6 части 331 § 4 Главы VIII настоящих Правил, хранятся в течение одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

333. В случае временной смены эксплуатанта зарегистрированные

данные предоставляются новому эксплуатанту. В случае любой постоянной смены эксплуатанта зарегистрированные данные передаются новому эксплуатанту.

Примечание. В контексте части 333 § 4 Главы VIII настоящих Правил решение вопроса о том, что должно рассматриваться в качестве временной смены эксплуатанта, должно приниматься государством регистрации в свете необходимости осуществлять контроль над зарегистрированными данными, который будет зависеть от доступа к ним и возможности их обновления.

334. Регистрация хранимых и передаваемых в соответствии с § 4 Главы VIII настоящих Правил данных ведется в том виде и формате, которые обеспечивают на постоянной основе их удобочитаемость, защищенность и целостность.

Примечание 1. По своему виду и формату эти данные могут представлять собой, например, записи на бумажной основе, на пленке, электронные записи или записи в любом сочетании указанных видов.

Примечание 2. Инструктивные указания относительно электронных регистрируемых данных о поддержании летной годности воздушных судов содержатся в «Руководстве по летной годности» (Doc 9760).

§ 5. Информация о сохранении летной годности

335. Эксплуатант самолета, максимальная взлетная сертифицированная масса которого превышает 5700 кг, контролирует, обобщает и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации, с помощью системы, указанной в пп. 4.2.3 f) и 4.2.4 Главы 4 части II Приложения 8 к Конвенции.

336. Эксплуатант самолета, максимальная сертифицированная взлетная масса которого превышает 5700 килограмм, получает и оценивает сведения и рекомендации в отношении сохранения летной годности, поступающие от организации, ответственной за конструкцию типа, и предпринимает действия, которые считаются необходимыми в соответствии с процедурой, приемлемой для АГАТ.

Примечание. Инструктивный материал по интерпретации термина "организация, ответственная за конструкцию типа" содержится в «Руководстве по летной годности» (Doc 9760).

§ 6. Модификации и ремонт

337. Все модификации и ремонты соответствуют требованиям к летной годности, принятым государством регистрации. Устанавливаются правила, обеспечивающие хранение данных, которые подтверждают соответствие требованиям к летной годности.

§ 7. Утвержденная организация по техническому обслуживанию.

338. Утвержденная организация по техническому обслуживанию отвечает требованиям Главы 6 "Утверждение организации по техническому обслуживанию" части II Приложения 8 к Конвенции.

§ 8. Свидетельство о техническом обслуживании

339. Если техническое обслуживание выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании выдается утвержденной организацией по техническому обслуживанию в соответствии с положениями раздела 6.8 главы 6 части II Приложения 8 к Конвенции.

340. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается лицом, имеющим надлежащее свидетельство, которое выдано или признано АГАТ в соответствии с ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу» для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с утвержденными данными и процедурами, приемлемыми для государства регистрации.

341. Если техническое обслуживание не выполняется утвержденной организацией по техническому обслуживанию, в свидетельство о техническом обслуживании включается следующая информация:

- 1) основные сведения о выполненном техническом обслуживании, включая подробные сведения об использовавшихся утвержденных данных;
- 2) дата завершения такого технического обслуживания;
- 3) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

ГЛАВА IX. ЛЕТНЫЙ ЭКИПАЖ САМОЛЕТА

§ 1. Состав летного экипажа

342. 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 летном руководстве 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.

§ 2. Бортрадист

343. В состав летного экипажа входит по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или признано АГАТ в соответствии с ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.

§ 3. Бортинженер

344. 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 действующее свидетельство бортинженера, которое выдано или признано АГАТ в соответствии с ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», без ущерба для выполнения прямых обязанностей.

§ 4. Штурман

345. В состав летного экипажа входит, по крайней мере, одно лицо, имеющее свидетельство штурмана, которое выдано или признано АГАТ в соответствии с ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», во всех тех случаях, когда, по заключению АГАТ, навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.

§ 5. Обязанности членов летного экипажа в аварийной обстановке

346. Эксплуатант в зависимости от типа самолета определяет необходимые функции всех членов летного экипажа, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей. В программе подготовки, организуемой эксплуатантом, предусматривается ежегодное обучение этим функциям, включая обучение методам и правилам пользования всем аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта самолета.

§ 6. Программа подготовки членов летного экипажа

347. Эксплуатант составляет и выполняет программу наземной и летной подготовки, которая утверждается АГАТ и гарантирует надлежащую подготовку всех членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей. Эта программа подготовки:

1) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации, как это определено АГАТ;

2) состоит из наземной и летной подготовки на типе(ах) воздушных судов, на котором(ых) работают члены летного экипажа;

3) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями двигателя, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

4) включает подготовку по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них;

5) включает подготовку в целях овладения знаниями и навыками, касающимися схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе производства полетов, составление карт, характеристик работоспособности человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок, и перевозки опасных грузов;

6) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, за выполнение которых они несут ответственность, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа, применительно, в частности, к нештатным или аварийным процедурам;

7) повторяется через определенные периоды, устанавливаемые АГАТ, и предусматривает следующее:

а) ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов;

б) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;

в) подготовку по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена, не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;

г) тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев;

д) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

е) теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания, не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;

ж) теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP,

включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях RVSM и RNP;

з) при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;

и) не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;

к) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

л) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

м) теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;

н) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;

о) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

п) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;

р) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

с) теоретическую подготовку не реже одного раза в течение

последовательных 6 (максимум 7) месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

т) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

у) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

ф) не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

х) не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне.

Примечание 1. Часть 49 § 6 Главы IV настоящих Правил запрещает производить в полете с пассажирами или грузом на борту имитацию аварийной обстановки или нештатных ситуаций.

Примечание 2. Летная подготовка может осуществляться на тренажерных устройствах имитации полета, утвержденных АГАТ для данной цели.

Примечание 3. Объем повторной подготовки, требуемой в соответствии с § 5 § 6 Главы IX настоящих Правил, может меняться и необязательно должен быть таким же полным, как объем первоначальной подготовки, проведенной на конкретном типе самолета.

Примечание 4. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов или сдачи письменных экзаменов, а также другими способами по усмотрению АГАТ.

Примечание 5. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в Главе XIV настоящих Правил.

Примечание 6. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в «Руководстве по обучению в области человеческого фактора» (Doc 9683).

Примечание 7. Информация для пилотов и персонала по производству полетов, касающаяся параметров схем полетов и эксплуатационных процедур, приведена в томе I «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии построения визуальных полетов и полетов по приборам приведены в томе II «PANS-OPS» (Doc 8168). Критерии пролета препятствий и схемы, используемые в некоторых государствах, могут отличаться от принятых в «PANS-OPS», и знание таких отличий имеет важное значение с точки зрения безопасности полетов.

Примечание 8. Инструктивный материал по разработке программ подготовки членов летного экипажа содержится в «Руководстве по подготовке персонала на основе анализа фактических данных» (Doc 9995).

Примечание 9. С инструктивным материалом о различных средствах оценки квалификации можно ознакомиться в дополнении к главе 2 документа «Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG)» (Doc 9868).

Примечание 10. Порядок проведения подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета изложен в «Правилах аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала» (PANS-TRG, Doc 9868).

Примечание 11. Инструктивный материал, касающийся подготовки по предотвращению сложных пространственных положений и выводу из них на тренажерном устройстве имитации полета, содержится в «Руководстве по подготовке для предотвращения сложных пространственных положений самолета и вывода из них» (Doc 10011).

348. Требование относительно повторной летной подготовки на конкретном типе самолета считается выполненным, если:

1) использовались тренажерные устройства имитации полета, в той степени, в которой это представляется целесообразным АГАТ и утвержденные АГАТ для данной цели; или

2) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в § 11 Главы IX настоящих Правил, на данном типе самолета.

§ 7. Квалификация

Примечание. Общие рекомендации в отношении перекрестной подготовки экипажей, осуществления полетов на смешанном парке воздушных судов и взаимного учета опыта см. в «Руководстве по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой» (Doc 9379).

§ 8. Предшествующий опыт работы членов летного экипажа

349. Эксплуатант не поручает командиру воздушного судна или второму пилоту управление самолетом определенного типа и/или модификации типа самолета при взлете и посадке, если каждый из них в течение 90 предшествующих дней не выполнил, по крайней мере, три взлета и посадки на самолете такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

350. Если командир воздушного судна или второй пилот летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур, систем и управления, то АГАТ принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в части 349 § 8 Главы IX настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета.

Примечание. Эксплуатант не поручает штурману, бортиженеру(бортмеханику) или бортрадисту исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

1) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации, или;

2) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, на воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

§ 9. Предшествующий опыт работы сменного пилота на крейсерском этапе полета

351. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете определенного типа или модификации типа воздушного судна, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

1) не исполнял обязанности командира воздушного судна, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на самолете этого типа; или

2) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на самолете этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли не пилотирующего самолет пилота.

352. Если сменный пилот на крейсерском этапе полета летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичными характеристиками в том, что касается эксплуатационных процедур, систем и управления, то АГАТ принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в части 351 § 9 Главы IX настоящих Правил требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолетов.

§ 10. Предоставление командиру воздушного судна права использовать конкретные районы, маршруты и аэродромы

353. Эксплуатант не назначает пилота в качестве командира воздушного судна для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока этот пилот не будет удовлетворять требованиям, содержащимся в частях 354 и 355 § 10 Главы IX настоящих Правил.

354. Назначенный эксплуатантом в качестве командира воздушного судна для выполнения полета по маршруту или участку маршрута пилот должен в достаточной мере продемонстрировать знания о:

1) намеченном маршруте и намеченных для посадки аэродромах, в том числе:

- а) местности и минимальных безопасных абсолютных высотах;
- б) сезонных метеорологических условиях;
- в) технических средствах, порядке обслуживания и правилах в области метеорологии, связи и воздушного движения;
- г) правилах поиска и спасания;
- д) навигационных средствах и правилах, включая любые правила дальней навигации, связанные с маршрутом, по которому должен выполняться полет;

2) правилах построения траекторий полета над густонаселенными районами и районами с высокой плотностью воздушного движения, расположении препятствий, топографии местности, светосигнальных средствах, средствах обеспечения захода на посадку, а также схемах прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам и применяемых эксплуатационных минимумах.

Примечание. Знания в той области, которая связана со схемами прибытия, вылета, полетов в зоне ожидания и захода на посадку по приборам, могут быть продемонстрированы на соответствующем тренажере, предназначенном для данной цели.

355. Командир воздушного судна выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине в качестве члена летного экипажа или наблюдателя пилота, который подготовлен для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением случаев, когда:

1) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, когда схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства подобны тем, с которыми пилот знаком, и на обычные эксплуатационные минимумы с согласия АГАТ дается допуск, либо, когда имеется достаточная уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях; или

2) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях; или

3) эксплуатант устанавливает с помощью графических средств изображения земной поверхности, что квалификация командира воздушного судна дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме; или

4) данный аэродром расположен рядом с аэродромом, на который командир воздушного судна в настоящее время имеет право производить посадку.

356. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет

того, каким образом этот уровень квалификации был достигнут. Этот учет ведется в соответствии с требованиями АГАТ.

357. Эксплуатант не назначает пилота командиром воздушного судна на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного АГАТ, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:

1) в этом установленном районе; и

2) в соответствующих случаях по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

358. В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев командир воздушного судна не совершил ни одного полета по рядом проходящему маршруту или над аналогичной местностью в таком установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, адекватном для этой цели, перед назначением его вновь командиром воздушного судна для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте, этот пилот должен быть переаттестован в соответствии с частями 354 и 355 § 10 Главы IX настоящих Правил.

§ 11. Квалификационные проверки пилотов

359. Эксплуатант обеспечивает проведение таких проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на самолете каждого типа или модификации типа. Там, где полет выполняется по правилам полетов по приборам, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие правила либо назначенному им пилоту-экзаменатору (инспектору), либо представителю АГАТ. Такие проверки осуществляются дважды в течение любого периода продолжительностью в один год. Любые две такие проверки, которые аналогичны по своему характеру и которые проводятся в течение четырех месяцев подряд, не полностью удовлетворяют это требование.

Примечание 1. Тренажерные устройства имитации условий полета, утвержденные АГАТ, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они специально одобрены.

Примечание 2. См. «Руководство по критериям классификации тренажерных устройств имитации полета» (Doc 9625).

360. Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на самолетах разных модификаций одного и того же типа, то АГАТ принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные в части 359 § 11 Главы IX настоящих Правил требования в отношении каждой

модификации или каждого типа самолета.

§ 12. Производство полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом

361. АГАТ определяет требования к опыту, подготовке и длительности перерывов в работе применительно к полетам на самолетах с одним пилотом, выполняемым по ППП или ночью.

362. Командир воздушного судна должен:

1) для полетов по ППП или ночью иметь налет не менее 50 часов на самолете данного класса, из которых, по крайней мере, 10 часов в качестве командира воздушного судна;

2) для полетов по ППП иметь налет по ППП не менее 25 часов на самолете данного класса, который может быть частью налета в 50 часов, указанного в подпункте а);

3) для полетов ночью иметь налет ночью не менее 15 часов, который может быть частью налета в 50 часов, указанного в подпункте а);

4) для полетов по ППП иметь предшествующий опыт выполнения полетов по ППП на самолетах, управляемых одним пилотом, включающий:

а) не менее 5 полетов по ППП, включая 3 захода на посадку по приборам в течение предшествующих 90 дней на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом; или

б) проверку при заходе на посадку по приборам по ППП на таком самолете в течение предшествующих 90 дней;

5) для полетов ночью выполнить не менее 3 взлетов и посадок ночью на самолете данного класса в режиме полета с одним пилотом в течение предшествующих 90 дней;

б) успешно завершить программы подготовки, которые включают, в дополнение к требованиям § 6 Главы IX настоящих Правил, инструктаж пассажиров относительно аварийной эвакуации, использование автопилота и упрощенный метод пользования полетной документацией.

363. Командир воздушного судна проходит начальную и повторную летную подготовку и квалификационные проверки, указанные в части 347 § 6 Главы IX и части 359 § 11 Главы IX настоящих Правил, в режиме полета с одним пилотом на самолете определенного типа или класса в условиях, репрезентативных (характерных, типичных) для конкретного полета.

§ 13. Снаряжение летного экипажа

364. Член летного экипажа, пользующийся правами, предоставленными свидетельством, которое выдано с условием ношения соответствующих корректирующих линз, имеет запасной комплект корректирующих линз (очки или контактные линзы), который хранится в легкодоступном месте.

ГЛАВА X. СОТРУДНИК ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНЫЙ ДИСПЕТЧЕР

365. В том случае, когда АГАТ требует, чтобы сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер, выполняющий свои функции в соответствии с утвержденным методом контроля и наблюдения за производством полетов, имел соответствующее свидетельство, такой сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер получает свидетельство в соответствии с положениями ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу».

366. Признавая доказательство квалификации, отличное от наличия свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, государство эксплуатанта в соответствии с утвержденным методом контроля и надзора за производством полетов требует, чтобы такие лица как минимум отвечали требованиям ГАПГАТ «Правила выдачи свидетельств авиационному персоналу», предъявляемым при выдаче свидетельств сотрудникам по обеспечению полетов/полетным диспетчерам.

367. Сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер не допускается к работе, если он:

1) не прошел успешно специализированный учебный курс эксплуатанта, охватывающий все конкретные элементы его утвержденной методики управления и контроля за производством полетов;

Примечание. Инструктивный материал, касающийся содержания такой учебной программы, содержится в части D-3 "Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер" Руководства по обучению (Doc 7192);

2) в течение предшествующих 12 месяцев не совершил, находясь в кабине экипажа, по крайней мере одного квалификационного полета в одном направлении над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять контроль за полетами. Этот полет должен включать посадки на возможно большем числе аэродромов.

Примечание. Для целей квалификационного полета сотрудник по обеспечению полетов/полетный диспетчер должен уметь контролировать работу системы внутренней переговорной связи летного экипажа и средств радиосвязи и уметь отслеживать действия летного экипажа;

3) не продемонстрировал эксплуатанту знание:

а) содержания руководства по производству полетов, описанного в Приложении 2 к настоящим Правилам;

б) используемого бортового радиооборудования;

в) используемого бортового навигационного оборудования;

4) не продемонстрировал эксплуатанту знание следующих

подробностей, касающихся полетов, за которые данный сотрудник несет ответственность, и районов, в пределах которых это лицо уполномочено осуществлять контроль за полетами:

г) сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

д) влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

е) особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

ж) инструкций по загрузке самолетов;

5) не продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

б) не продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в § 35 Главы IV настоящих Правил.

368. Сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру, допущенному к работе, следует постоянно поддерживать уровень знаний всех эксплуатационных особенностей, которые имеют отношение к такой деятельности, включая знания и навыки в области возможностей человека.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в «Руководстве по обучению в области человеческого фактора» (Дос 9683).

369. Сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера не следует допускать к работе, если он в течение 12 месяцев не исполнял своих обязанностей, пока не будут удовлетворены требования части 367 Главы X настоящих Правил.

ГЛАВА XI. РУКОВОДСТВА, БОРТОВЫЕ ЖУРНАЛЫ И УЧЕТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Примечание. К настоящим Правилам имеют также отношение следующие руководства, бортовые журналы и учетные документы, которые не упоминались в этой главе:

документ для учета заправки топливом и маслом – см. § 11 Главы IV настоящих Правил;

документ для учета эксплуатационных параметров самолета – см. § 4 Главы VIII настоящих Правил;

документ для учета полетного времени пилотов – см. часть 155 § 39 Главы IV настоящих Правил;

документация о подготовке к полету – см. § 14 Главы IV настоящих Правил;

рабочий план полета – см. часть 79 § 15 Главы IV настоящих Правил;
документ для учета уровня квалификации командира воздушного судна применительно к определенным маршрутам и аэродромам – см. часть 356 § 10 Главы IX настоящих Правил.

§ 1. Летное руководство

Примечание. Летное руководство содержит информацию, изложенную в Государственных авиационных правилах Туркменистана "Летная годность воздушных судов".

370. Летное руководство обновляется путем внесения изменений, утвержденных АГАТ.

§ 2. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания

371. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания, которое обеспечивается в соответствии с § 2 Главы VIII настоящих Правил и может издаваться в виде отдельных частей, содержит следующую информацию:

1) описание предусматриваемых в части 321 § 1 Главы VIII настоящих Правил процедур, включая, когда это применимо:

а) описание административных соглашений между эксплуатантом и утвержденной организацией по техническому обслуживанию;

б) описание процедур технического обслуживания и процедур оформления и подписания свидетельства о техническом обслуживании в том случае, когда техническое обслуживание основывается на системе, отличающейся от системы утвержденной организации по техническому обслуживанию;

2) фамилии и обязанности лица или лиц, упоминаемых в части 324 § 1 Главы VIII настоящих Правил;

3) ссылку на программу технического обслуживания, упоминаемую в части 329 § 3 Главы VIII настоящих Правил;

4) описание используемых методов регистрации и хранения эксплуатантом данных о поддержании летной годности, упоминаемых в § 4 Главы VIII настоящих Правил;

5) описание процедур контроля, оценки и представления данных об опыте технического обслуживания и эксплуатации, упоминаемых в части 335 § 5 Главы VIII настоящих Правил;

б) описание процедур выполнения требований к представлению эксплуатационной информации, упоминаемых в Государственных авиационных правилах Туркменистана "Летная годность воздушных судов";

7) описание процедур оценки информации о сохранении летной

годности и осуществления любых результирующих действий, упоминаемых в части 336 § 5 Главы VIII настоящих Правил;

8) описание процедур осуществления действий, вытекающих из обязательной информации о сохранении летной годности;

9) описание процедур введения и функционирования системы анализа и постоянного контроля за выполнением и эффективностью программы технического обслуживания с целью устранения любых недостатков в этой программе;

10) описание типов и моделей воздушных судов, на которые распространяется руководство;

11) описание процедур обеспечения регистрации и устранения неисправностей, влияющих на летную годность;

12) описание процедур информирования АГАТ о значительных происшествиях при эксплуатации.

§ 3. Программа технического обслуживания

372. Программа технического обслуживания каждого самолета, предусмотренная в § 3 Главы VIII, содержит следующую информацию:

1) работы по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения с учетом предполагаемого использования самолета;

2) когда это применимо, программу сохранения целостности конструкции;

3) процедуры изменения предписаний, упомянутых в пунктах 1) и 2) выше, или отклонения от них; и

4) когда это применимо, описание процедур контроля состояния и программы поддержания надежности систем, агрегатов и двигателей воздушного судна.

373. Работы по техническому обслуживанию и их периодичность, установленные в качестве обязательных при утверждении типовой конструкции, указываются в качестве таковых.

374. Программа технического обслуживания основывается на информации о программе технического обслуживания, предоставляемой государством разработчика или организацией, ответственной за типовую конструкцию, и любом дополнительном соответствующем опыте.

§ 4. Бортовой журнал

375. 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.

376. Записи в бортовом журнале следует производить незамедлительно чернилами или нестираемым карандашом.

377. Заполненный бортовой журнал следует сохранять для обеспечения непрерывности регистрации выполнения полетов в течение последних шести месяцев.

§ 5. Учет бортового аварийно-спасательного оборудования

378. Эксплуатанты всегда имеют в своем распоряжении для немедленного сообщения координационным центрам поиска и спасания перечни, содержащие сведения об аварийноспасательном оборудовании, находящемся на борту любого из их самолетов, занятых в аэронавигации. Информация об этом включает, применительно к конкретному случаю, число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

§ 6. Записи бортовых самописцев

379. Эксплуатант в случае авиационного происшествия или инцидента с самолетом по возможности обеспечивает сохранение всех относящихся к данному полету записей бортовых самописцев и, если необходимо, самих бортовых самописцев, а также хранение их в надежном месте до их выдачи, как это предусмотрено в ГАПАТ «Расследование авиационных событий».

ГЛАВА XII. ЧЛЕНЫ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

§ 1. Распределение обязанностей в аварийной обстановке

380. Эксплуатант устанавливает достаточное, с точки зрения АГАТ, минимальное число членов кабинного 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.

§ 2. Места членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации

381. Каждый член кабинного экипажа, в обязанность которого вменяются действия, связанные с аварийной эвакуацией, занимает место, предусмотренное в § 27 Главы VI настоящих Правил во время взлета и посадки, а также по указанию командира воздушного судна.

§ 3. Безопасность членов кабинного экипажа во время полета

382. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию командира воздушного судна каждый член кабинного 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.

§ 4. Подготовка

383. Эксплуатант составляет и выполняет утверждаемую государством эксплуатанта программу подготовки всех лиц перед назначением их членами кабинного экипажа. Члены кабинного экипажа ежегодно проходят программу переподготовки. Эти программы подготовки являются гарантией того, что каждое из этих лиц:

1) сможет выполнять те связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые положено выполнять члену кабинного экипажа при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

2) будет уметь и будет способен пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием, как например, спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы (желоба), аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, универсальные

профилактические комплекты, комплекты первой помощи и автоматические наружные дефибрилляторы;

3) при работе на самолетах, выполняющих полеты на высоте более 3000 метров (10000 футов), будет знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных самолетах знать о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

4) будет знать обязанности и функции других членов экипажа в аварийной обстановке настолько, насколько это необходимо для выполнения собственных обязанностей члена кабинного экипажа;

5) будет знать типы опасных грузов, которые могут и не могут провозиться в пассажирской кабине;

6) будет знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного и кабинного экипажей.

Примечание 1. Требования к подготовке членов кабинного экипажа по вопросам перевозки опасных грузов приводятся в ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» и в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284).

Примечание 2. Дополнительная информация о требованиях к перевозке опасных грузов представлена в Главе XIV настоящих Правил.

Примечание 3. Инструктивный материал, касающийся разработки программ подготовки в целях овладения знаниями и навыками в области возможностей человека, содержится в «Руководстве по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности» (Дос 10002).

ГЛАВА XIII. БЕЗОПАСНОСТЬ

§ 1. Внутренние коммерческие полеты

384. Положения настоящей главы соответствуют Международным стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО и применяются в отношении внутренних коммерческих полетов (воздушных перевозок).

§ 2. Безопасность кабины летного экипажа

385. На всех самолетах, имеющих дверь кабины летного экипажа, обеспечивается возможность ее запираения и предусматриваются средства, с помощью которых бортпроводники могут незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения подозрительной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине.

386. На всех перевозящих пассажиров самолетах:

- 1) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 54 500 кг; или
- 2) с максимальной сертифицированной взлетной массой, превышающей 45 500 кг, и пассажироместимостью более 19 человек; или
- 3) пассажироместимостью 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 запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота.

387. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с частью 386 § 2 Главы XIII настоящих Правил:

- 1) 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
- 2) 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.

388. На всех перевозящих пассажиров самолетах следует, когда это практически возможно, устанавливать дверь кабины летного экипажа утвержденной конструкции, спроектированную таким образом, чтобы она противостояла пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению посторонних лиц. Следует обеспечивать возможность запираения и отпираения этой двери с рабочего места каждого пилота.

389. На всех самолетах, где дверь кабины летного экипажа установлена в соответствии с частью 388 § 2 Главы XIII настоящих Правил:

- 1) следует обеспечивать, чтобы эта дверь находилась 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
- 2) следует предусматривать 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.

§ 3. Контрольный перечень правил обыска самолета

390. 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.

§ 4. Программы подготовки

391. Эксплуатант устанавливает и выполняет утвержденную программу подготовки по безопасности, гарантирующую предпринятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства. Как минимум, эта программа включает в себя следующие элементы:

- 1) определение серьезности любого события;
- 2) связь и координацию между членами экипажа;
- 3) соответствующие меры самообороны;
- 4) использование предназначенных для членов экипажа защитных устройств, не вызывающих смерть, применение которых санкционируется АГАТ;
- 5) ознакомление с поведением террористов для расширения возможностей учета членами экипажа поведения воздушных пиратов и реакции пассажиров;
- 6) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;
- 7) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты самолета;
- 8) правила обыска самолета и рекомендации относительно наименее опасных мест размещения бомб там, где это практически возможно.

392. Эксплуатант также устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления соответствующих сотрудников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на самолете, с тем чтобы они способствовали предотвращению актов диверсий или других форм незаконного вмешательства.

§ 5. Донесение об актах незаконного вмешательства

393. После совершения акта незаконного вмешательства командир воздушного судна немедленно направляет донесение о таком акте назначенному местному полномочному органу.

§ 6. Прочие положения

394. Следует предусматривать специальные средства ослабления воздействия взрыва и придания ему направленного характера для использования в наименее опасном месте размещения бомбы.

395. В том случае, если эксплуатант принимает к перевозке оружие, изъятое у пассажиров, на самолете должно обеспечиваться хранение такого оружия в определенном месте, с тем чтобы никакое лицо не имело к нему доступа в течение полетного времени.

ГЛАВА XIV. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

§ 1. Ответственность

Примечание 1. Глава XI ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» содержит требования по установлению функции по контролю за всеми юридическими лицами (включая упаковщиков, грузоотправителей, организации по наземной обработке грузов и эксплуатантов), выполняющих операции с опасными грузами.

Примечание 2. Обязанности эксплуатанта по перевозке опасных грузов изложены в Главах VIII, IX и X ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху». В части 7 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284) описаны обязанности эксплуатанта и требования к представлению отчетов о происшествиях и инцидентах.

Примечание 3. Требования, относящиеся к членам экипажа или пассажирам, перевозящим опасные грузы на борту воздушного судна, изложены в Главе 1 части 8 7 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284).

Примечание 4. СОМАТ, отвечающие квалификационным критериям «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284), считаются грузом и должны перевозиться в соответствии с п. 2.2.2 части 1 или п. 2.2.3 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284) (например, запчасти к воздушному судну, такие как химические источники кислорода, масла, командно-топливные агрегаты, огнетушители, смазочные материалы, чистящие средства).

§ 2. Эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза

396. АГАТ требует, чтобы эксплуатанты, не имеющие специального утверждения на перевозку опасных грузов:

1) создавали учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху», применимым требованиям Главы 4 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284), а также требованиям нормативных положений государства, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в руководство эксплуатанта по производству полетов;

2) устанавливали политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху», Технических инструкций и нормативных положений государства с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

а) определить и отказать в принятии незаявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;

б) сообщать в АГАТ и соответствующим полномочным органам государства, в котором это произошло, информацию о любых:

случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных опасных грузов; происшествиях и инцидентах с опасными грузами.

§ 3. Эксплуатанты, имеющие специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза

397. АГАТ выдает специальное утверждение в произвольной форме на перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант:

1) создавал учебные программы по опасным грузам, отвечающие требованиям Таблицы 1-4 Главы 4 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284), а также требованиям нормативных положений государства, в зависимости от ситуации. Подробное описание учебных программ по опасным грузам включается в Руководство по производству полетов эксплуатанта;

2) устанавливал политику и процедуры в области опасных грузов в своих руководствах по производству полетов в целях удовлетворения, как минимум, требований ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху», «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (Дос 9284) и нормативных положений государства с тем, чтобы позволить персоналу эксплуатанта:

а) определить и отказать в принятии незаявленных или неверно заявленных опасных грузов, включая СОМАТ, классифицированных как опасные грузы;

б) предоставлять в АГАТ и соответствующим полномочным органам государства, в котором это произошло, информацию о любых:

случаях обнаружения в грузе или почте незаявленных или неверно заявленных опасных грузов;

происшествиях и инцидентах с опасными грузами;

в) предоставлять в АГАТ и соответствующим полномочным органам государства отправления информацию о любых случаях обнаружения перевозки опасных грузов, когда:

груз не был погружен, отделен, разделен или закреплен в соответствии с положениями главы 2 части 7 Технических инструкций;

информация об опасных грузах не была предоставлена командиру воздушного судна;

г) принимать, обрабатывать, хранить, перевозить, осуществлять погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами в качестве груза на борту воздушного судна, включая СОМАТ, классифицированные как опасные грузы;

д) предоставлять командиру воздушного судна точную и удобочитаемую информацию в письменном или печатном виде, касающуюся опасных грузов, которые надлежит перевозить в качестве груза.

Примечание. Статья 35 Конвенции содержит ссылку на определенные ограничения в отношении грузов.

§ 4. Предоставление информации

398. Эксплуатант обеспечивает предоставление информации всему персоналу, включая персонал третьих сторон, участвующему в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки груза, о специальном утверждении и ограничениях эксплуатанта в отношении перевозки грузов.

§ 5. Внутренние коммерческие авиатранспортные перевозки

399. Требования, изложенные в Главе XIV настоящих Правил, распространяются на всех эксплуатантов при осуществлении внутренних коммерческих авиатранспортных перевозок.

Примечание. ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» содержит соответствующее аналогичное положение.

ГЛАВА XV. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОВОГО ОТСЕКА

Примечание. Инструктивный материал по видам опасности, связанной с перевозкой изделий в грузовом отсеке, проведению специальной оценки риска для безопасности полетов в соответствии с Руководством по управлению безопасностью полетов (Doc 9859) и ответственности за перевозку опасных грузов содержится в документе «Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов» (Doc 10102).

§ 1. Перевозка изделий в грузовом отсеке

400. АГАТ обеспечивает определение эксплуатантом политики и процедур для перевозки изделий в грузовом отсеке, которые включают проведение специальной оценки риска для безопасности полетов. Оценка риска, как минимум, предусматривает учет:

- 1) видов опасности, связанных со свойствами изделий, подлежащих перевозке;
- 2) возможностей эксплуатанта;
- 3) эксплуатационных соображений (например, район производства полетов, время ухода на запасной аэродром);
- 4) возможностей самолета и его систем (например, возможностей противопожарной системы грузовых отсеков);
- 5) характеристик удержания содержимого средств пакетирования грузов;
- 6) аспектов, касающихся упаковывания и упаковочных комплектов;
- 7) аспектов обеспечения безопасности цепи поставок изделий, подлежащих перевозке;
- 8) количества и распределения опасных грузов, подлежащих перевозке.

Примечание. Дополнительные эксплуатационные требования к перевозке опасных грузов содержатся в Главе XIV настоящих Правил.

§ 2. Противопожарная защита

401. В летном руководстве самолета или другой вспомогательной документации по эксплуатации самолета содержится информация об элементах противопожарной системы грузового(ых) отсека(ов), утвержденной государством разработчика или государством регистрации, а также краткая информация о продемонстрированных сертификационных стандартах противопожарной защиты грузовых отсеков.

Примечание. Инструктивный материал по элементам системы противопожарной защиты грузовых отсеков и соответствующим продемонстрированным стандартам содержится в документе «Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов» (Doc 10102).

402. Эксплуатант разрабатывает политику и процедуры, касающиеся изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке. С достаточной степенью уверенности они обеспечивают, что в случае пожара, связанного с этими изделиями, он может быть обнаружен и в достаточной степени подавлен или сдержан элементами конструкции самолета, связанными с противопожарной системой грузового отсека, до тех пор, пока самолет не совершит безопасную посадку.

Примечание. Инструктивный материал по политике и процедурам в отношении изделий, подлежащих перевозке в грузовом отсеке, содержится в

документе «Руководство по обеспечению эксплуатационной безопасности грузовых отсеков самолетов» (Дос 10102).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. БОРТОВЫЕ ОГНИ САМОЛЕТОВ

(См. § 21 Главы VI настоящих Правил)

§ 1. Терминология

1. При использовании в Приложении 1 к настоящим Правилам нижеуказанных терминов они имеют следующие значения:

1) **Вертикальные плоскости.** Плоскости, перпендикулярные горизонтальной плоскости.

2) **Видимый.** Видимый темной ночью при ясной атмосфере.

3) **Горизонтальная плоскость.** Плоскость, содержащая продольную ось и перпендикулярная плоскости самолета.

4) **На ходу.** Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "на ходу", если он не на мели или не пришвартован к берегу или к какому-либо неподвижному предмету на суше или в воде.

5) **Находящийся в движении.** Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "находящимся в движении", если он на ходу и имеет скорость движения относительно воды.

6) **Продольная ось самолета.** Ось, проходящая через центр тяжести самолета, параллельно направлению полета с обычной крейсерской скоростью.

7) **Углы действия огней.**

а) Угол действия А образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 70° вправо и угол 70° влево, если смотреть назад вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.

б) Угол действия F образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, составляющими соответственно угол 110° вправо и угол 110° влево, если смотреть вперед вдоль продольной оси, с вертикальной плоскостью, проходящей через продольную ось.

в) Угол действия L образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° влево от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

г) Угол действия R образуется двумя пересекающимися вертикальными плоскостями, одна из которых параллельна продольной оси самолета, а другая находится под углом 110° вправо от первой, если смотреть вперед вдоль продольной оси.

8) **Управляемый.** Самолет, находящийся на поверхности воды, считается "управляемым" в тех случаях, когда он может выполнять маневры в соответствии с Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море с целью обхода других судов.

§ 2. Навигационные огни, используемые в воздухе

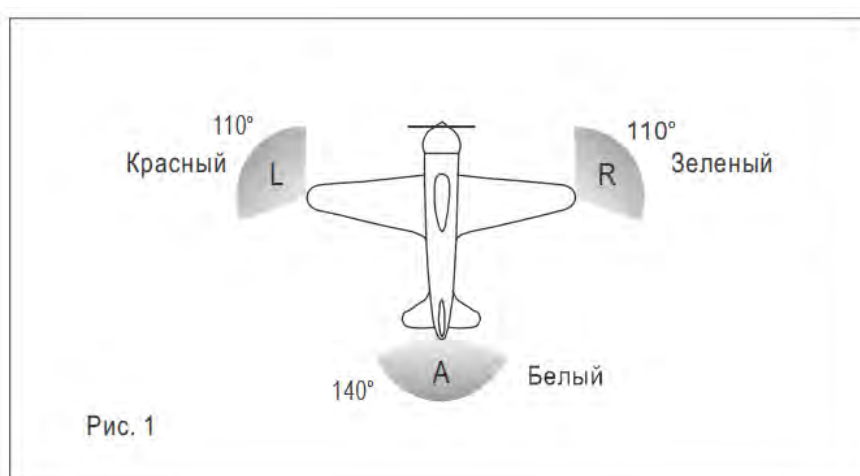
Примечание. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям к навигационным огням, изложенным в "Правилах полетов в воздушном пространстве Туркменистана".

2. На Рис. 1 показаны используемые незатененные навигационные огни:

1) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия L;

2) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости с углом действия R;

3) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтальной плоскости в заданном направлении с углом действия A.



§ 3. Огни, используемые на воде. Общие положения

Примечание. Указанные ниже огни предназначены для удовлетворения требованиям к огням, используемым самолетами на воде, изложенным в "Правилах полетов в воздушном пространстве Туркменистана".

3. Международные правила для предупреждения столкновения судов на море предусматривают использование различных огней для каждой из нижеуказанных ситуаций:

- 1) в состоянии "на ходу";
- 2) буксируя другое судно или самолет;
- 3) будучи буксируемым;
- 4) будучи неуправляемым и не в движении;
- 5) находясь в движении, но будучи неуправляемым;
- 6) находясь на якоре;
- 7) находясь на мели.

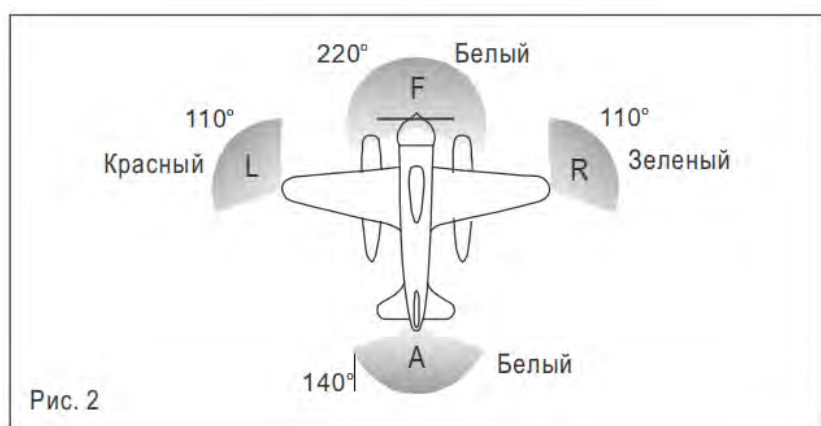
Ниже описаны огни, требуемые для самолетов в каждом случае.

§ 4. В состоянии "на ходу"

4. На Рис. 2 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- 1) красный огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия L;
- 2) зеленый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия R;
- 3) белый огонь, излучающий свет выше и ниже горизонтали с углом действия A;
- 4) белый огонь, излучающий свет с углом действия F.

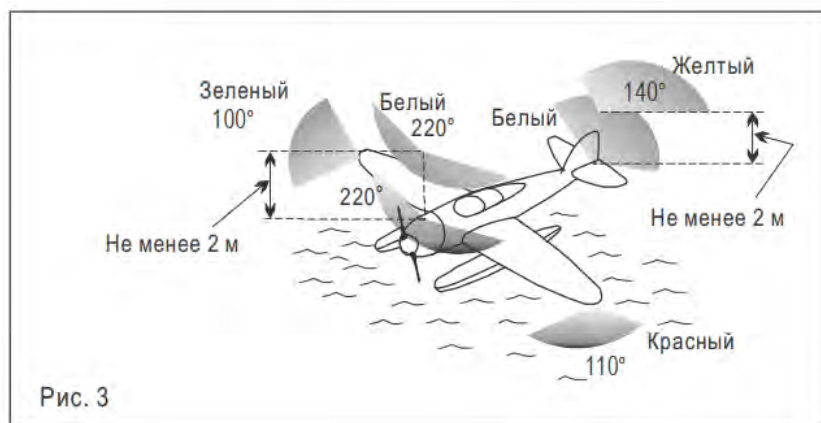
Указанные в пунктах 1), 2) и 3) части 4 § 4 Приложения 1 к настоящим Правилам огни должны быть видимыми на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили). Огонь, указанный в пункте 4) части 4 § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам, должен быть видимым на расстоянии 9,3 км (5 м. миль), если он установлен на самолете длиной 20 м или более, или он должен быть видимым на расстоянии 5,6 км (3 м. мили), если он установлен на самолете длиной менее 20 м.



§ 5. Буксируя другое судно или самолет

5. На Рис. 3 показаны следующие незатененные огни постоянного свечения:

- 1) огни, указанные выше в § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам;
- 2) второй огонь с характеристиками, аналогичными характеристикам огня, указанного в пункте 4) части 4 § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам, и находящийся не менее 2 метров выше или ниже этого огня;
- 3) желтый огонь, другие характеристики которого аналогичны характеристикам огня, указанного в пункте 3) части 4 § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам, и находящийся не менее 2 метров выше этого огня.



§ 6. Будучи буксируемым

6. Описанные в пунктах 1), 2) и 3) части 4 § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам огни являются незатененными огнями постоянного свечения.

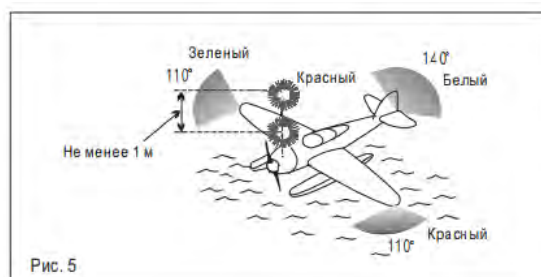
§ 7. Будучи неуправляемым и не в движении

7. Показанные на Рис. 4 два красных огня постоянного свечения устанавливаются в наилучшем для обзора месте и располагаются один над другим на расстоянии не менее 1 метра таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

§ 8. Находясь в движении, но будучи неуправляемым

8. На Рис. 5 показаны огни, описанные в § 7 и в пунктах 1), 2) и 3) части 4 § 2 Приложения 1 к настоящим Правилам.

Примечание. Указанные в § 7 и § 8 Приложения 1 к настоящим Правилам огни должны восприниматься другими воздушными судами как сигналы о том, что имеющий их самолет неуправляем и поэтому не может уступить путь. Они не относятся к сигналам самолетов, терпящих бедствие и нуждающихся в помощи.

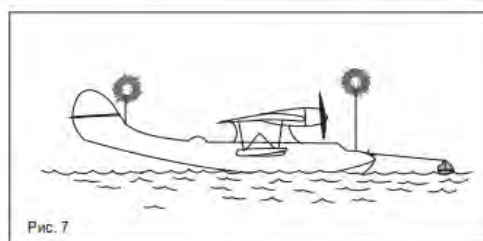
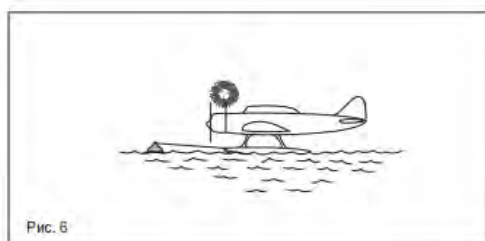


§ 9. Находясь на якоре

9. Если длина самолета составляет менее 50 м, включается белый огонь постоянного свечения (Рис. 6), установленный в таком месте, где он лучше всего виден со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 3,7 км (2 м. мили).

10. Если длина самолета составляет 50 м или более, включаются передний белый огонь постоянного свечения и задний белый огонь постоянного свечения (Рис. 7), установленные в таких местах, где они лучше всего видны со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 5,6 км (3 м. мили).

11. Если размах крыла составляет 50 м или более, включаются белые огни постоянного свечения на каждой стороне (Рис. 8 и 9), установленные на крыльях для обозначения их максимального размаха и видимые, по возможности, со всех сторон по горизонту на расстоянии не менее 1,9 км (1 м. миля).



§ 10. Находясь на мели

В дополнение к огням, перечисленным в § 9 Приложения 1 к настоящим Правилам, включаются два красных огня постоянного свечения, установленные вертикально один над другим на расстоянии не менее 1 метра таким образом, чтобы их было видно со всех сторон по горизонту.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

(См. часть 43 § 4 Главы IV настоящих Правил)

§ 1. Структура

1. Руководство по производству полетов, обеспечиваемое согласно части 43 § 4 Главы IV настоящих Правил, которое может выпускаться отдельными частями по конкретным аспектам производства полетов, имеет следующую структуру:

- 1) общие положения;
- 2) информация по эксплуатации воздушного судна;
- 3) районы, маршруты и аэродромы;
- 4) подготовка.

§ 2. Содержание

2. В указанное Руководство по производству полетов по крайней мере включаются:

§ 3. Общие положения

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

4. Информацию и политику в отношении контроля утомления, включая:

1) политику, касающиеся нормирования полетного времени, служебного полетного времени и служебного времени и требований в отношении времени отдыха членов летного и кабинного экипажей в соответствии с пунктом 1) части 149 § 39 Главы IV настоящих Правил;

2) где это применимо, политику и документацию, касающуюся системы FRMS эксплуатанта, в соответствии с Приложением 7 к настоящим Правилам.

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

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

7. Обстоятельства, при которых необходимо прослушивать радиочастоты.

8. Метод определения минимальных абсолютных высот полета.

9. Методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов.

10. Меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту.
 11. Организация и процедуры наземного обслуживания.
 12. Предписанный в Приложении 12 к настоящим Правилам порядок действий командиров воздушных судов, ставших свидетелями происшествия.
 13. Состав летного экипажа для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности командования.
 14. 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.
 15. Условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с частью 108 § 21 Главы IV настоящих Правил.
 16. Указания в отношении контроля за массой и центровкой.
 17. Указания в отношении устранения/предупреждения обледенения и контроля за выполнением этих операций.
 18. Технические требования к рабочему плану полета.
 19. Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.
 20. Указания в отношении использования обычных контрольных перечней и времени их использования.
 21. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.
 22. Указания в отношении обеспечения информации об абсолютной высоте и сообщения об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа.
 23. Указания в отношении использования автопилотов и автоматов тяги в ПМУ.
- Примечание. Требования в отношении использования автопилотов и автоматов тяги совместно с положениями частей 28 и 32 § 3 Приложения 2 к настоящим Правилам являются важным элементом предотвращения авиационных происшествий при выполнении заходов на посадку и посадок и столкновений исправных воздушных судов с землей.
24. Указания в отношении уточнения и принятия разрешений УВД, в частности разрешений, касающихся пролета местности.
 25. Инструктаж относительно вылета и захода на посадку.
 26. Процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами.
 27. Процедура стабилизированного захода на посадку.
 28. Ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности.
 29. Необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам.
 30. Указания в отношении выполнения точных и неточных заходов на посадку по приборам.

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

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

33. 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).

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

1) предписанный в Приложении 2 к настоящим Правилам порядок действий командиров перехватываемых воздушных судов;

2) визуальные сигналы из Приложения 2 к настоящим Правилам для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

35. Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м (49000 фут):

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

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

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

б) 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».

36. Подробные сведения о системе управления безопасностью полетов (СУБП) предоставляются в соответствии с Главами 3 и 4 Приложения 19 к Конвенции.

37. Информация и инструкции по перевозке опасных грузов, в соответствии с Главой XIV настоящих Правил, 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).

38. Инструкции и указания по безопасности.

39. Контрольный перечень правил обыска самолета, обеспечиваемый в соответствии с частью 390 § 3 Главы XIII настоящих Правил.

40. Инструкции и требования к подготовке в области использования систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных индикаторов и, при необходимости, систем EVS, SVS или CVS.

41. Указания по использованию EFB и требования к обучению работе с ним – в зависимости от ситуации.

§ 4. Информация по эксплуатации воздушного судна

42. Сертификационные ограничения и эксплуатационные ограничения.

43. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и связанные с ним контрольные карты, как это указано в части 181 §1 Главы VI настоящих Правил.

44. Инструкции по эксплуатации и информацию о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями, если она представляется в соответствии с частью 48 § 5 Главы IV настоящих Правил.

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

46. 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.

47. Инструкции и данные для расчета массы и центровки.

48. Инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза.

49. Системы воздушного судна, соответствующие органы управления и инструкции по их использованию, как это указано в части 181 §1 Главы VI настоящих Правил.

50. Минимальный перечень 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.

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

52. 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.

53. 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.

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

55. Код визуальных сигналов "земля – воздух" из Приложения 12 к настоящим Правилам для использования оставшимися в живых.

§ 5. Маршруты и аэродромы

56. 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.

57. Минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте.

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

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

60. Инструкции относительно определения эксплуатационных минимумов аэродромов для заходов на посадку по приборам с использованием удовлетворяющего критериям расширенных эксплуатационных возможностей оборудования.

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

1) 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;

2) ограничений набора высоты при взлете;

3) ограничений набора высоты при полете по маршруту;

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

5) 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;

б) дополнительной информации, например, ограничений скорости пневматика.

§ 6. Подготовка

62. Подробные сведения о программе подготовки летного экипажа согласно § 6 Главы IX настоящих Правил.

63. Подробные сведения о программе подготовки бортпроводников к выполнению обязанностей согласно § 4 Главы XII настоящих Правил.

64. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера, выполняющего свои функции в соответствии с методом осуществления контроля за производством полетов согласно § 2 главы IV настоящих Правил.

Примечание. Подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов/диспетчера приведены в части 366 Главы X настоящих Правил.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К
ПРОИЗВОДСТВУ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В
ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА
САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ**
(См. часть 177 § 5 Главы V настоящих Правил)

Требования к летной годности и эксплуатационные требования, устанавливаемые в соответствии с частью 177 § 5 Главы V настоящих Правил, предусматривают следующее:

§ 1. Надежность газотурбинного двигателя

1. Надежность газотурбинного двигателя выражается нормой потери мощности, которая составляет менее одного отказа на 100 000 часов наработки двигателя.

Примечание. Потеря мощности в данном контексте определяется как любая потеря мощности, причиной которой может быть неисправный двигатель или конструкция, или установка агрегата двигателя, включая конструкцию или установку систем управления расходом топлива, вспомогательным оборудованием или двигателем. (См. Дополнение 5.)

2. Эксплуатант несет ответственность за обеспечение контроля за изменением параметров работы двигателя.

3. Для сведения к минимуму вероятности отказа двигателя в полете он оснащается:

1) системой зажигания, которая приводится в действие автоматически или вручную при взлете и посадке, а также во время полета в условиях реальной влажности;

2) системой обнаружения намагниченных частиц или равноценной системой, которая контролирует работу двигателя, коробки приводов агрегатов и редуктора и которая включает индикатор предупреждения в кабине экипажа;

3) аварийным устройством управления двигателем, которое позволяет обеспечить непрерывную работу двигателя в диапазоне мощностей, достаточных для безопасного завершения полета в случае любого допустимого с разумной вероятностью отказа регулятора подачи топлива.

§ 2. Системы и оборудование

4. Самолеты с одним газотурбинным двигателем, имеющие разрешение на производство полетов ночью и/или в ПМУ, оснащаются следующими системами и оборудованием, предназначенными для обеспечения безопасности на протяжении всего полета и оказания содействия в безопасном выполнении вынужденной посадки после отказа двигателя в любых допустимых эксплуатационных условиях:

1) двумя отдельными системами электроснабжения, каждая из которых может обеспечивать в полете все возможные комбинации постоянной

электрической нагрузки для приборов, оборудования и систем, необходимых для полета ночью и/или в ПМУ;

2) радиовысотомером;

3) аварийной системой электроснабжения, имеющей достаточную мощность и ресурсоавтономность при полной потере генерируемой мощности, как минимум для:

а) поддержания работы всех основных пилотажных приборов, систем связи и навигации при снижении с максимальной сертифицированной абсолютной высоты в конфигурации планирования до завершения посадки;

б) при необходимости, выпуска закрылков и посадочного шасси;

в) питания одного обогревателя приемника воздушного давления, который должен обеспечивать работу указателя воздушной скорости, четко видимого пилоту;

г) обеспечения работы посадочной фары;

д) при необходимости, обеспечения одного повторного запуска двигателя;

е) обеспечения работы радиовысотомера;

4) двумя указателями абсолютной высоты, питаемыми независимыми источниками;

5) средством обеспечения как минимум одной попытки повторного запуска двигателя;

б) бортовым метеорологическим радиолокатором;

7) сертифицированной системой зональной навигации, в которой могут быть запрограммированы места расположения аэродромов и районов безопасной вынужденной посадки, и которая обеспечивает мгновенную выдачу имеющейся информации о линиях пути и расстояниях до этих мест расположения;

8) для полетов с пассажирами пассажирскими креслами и узлами крепления, которые отвечают стандартам характеристик, определенным в ходе динамических испытаний, и которые оснащены плечевым ремнем безопасности или поясным ремнем с диагональным плечевым ремнем для каждого пассажирского кресла;

9) на самолетах с герметизированными кабинами дополнительным запасом кислорода, достаточным для всех находящихся на борту лиц при снижении после отказа двигателя при максимальных характеристиках планирования с максимальной сертифицированной абсолютной высоты до абсолютной высоты, на которой дополнительный запас кислорода более не требуется;

10) посадочной фарой, электропитание которой является независимым от электропитания посадочного шасси и которая способна в достаточной мере освещать зону приземления при выполнении вынужденной посадки ночью;

11) системой предупреждения о пожаре в двигателе.

§ 3. Минимальный перечень оборудования

5. АГАТ требует определить в минимальном перечне оборудования эксплуатанта, утвержденного в соответствии с § 5 Главы V настоящих Правил, оборудование, необходимое для выполнения полетов ночью и/или в ПМУ и в дневное время/в ВМУ.

§ 4. Информация летных руководств

6. Летное руководство включает ограничения, процедуры, статус разрешения и другую информацию, касающуюся производства полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем.

§ 5. Сообщение о событии

7. Эксплуатант, имеющий разрешение на производство полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем, сообщает о всех значительных отказах, неисправностях или дефектах государству эксплуатанта, которое в свою очередь уведомляет государство разработчика.

8. АГАТ анализирует данные по безопасности полетов и отслеживает информацию о надежности, с тем чтобы иметь возможность предпринимать любые необходимые действия для обеспечения поддержания запланированного уровня безопасности полетов. АГАТ уведомляет о крупных событиях или тенденциях, вызывающих особую обеспокоенность, соответствующего владельца сертификата типа и государство разработчика.

§ 6. Планирование эксплуатантом

9. Эксплуатант при планировании маршрутов учитывает всю соответствующую информацию с целью оценки намеченных маршрутов и районов полетов, включая следующую информацию:

1) характер пролетаемой местности, включая возможность безопасного выполнения вынужденной посадки в случае отказа или серьезной неисправности двигателя;

2) информацию о погоде, включая сезонные и другие неблагоприятные метеорологические изменения, которые могут оказать влияние на полет;

3) другие критерии и ограничения, установленные государством эксплуатанта.

10. Эксплуатант определяет аэродромы или районы безопасной вынужденной посадки для использования в случае отказа двигателя и места их расположения закладываются в систему зональной навигации в виде программы.

Примечание 1. "Безопасная" вынужденная посадка в данном контексте означает посадку в районе, в котором с достаточным основанием можно рассчитывать на то, что она не приведет к серьезным телесным повреждениям или гибели людей даже в случае возможного значительного повреждения

самолета.

Примечание 2. Выполнение полетов по маршрутам и в погодных условиях, которые позволяют безопасно совершить вынужденную посадку в случае отказа двигателя, как это указано в части 158 § 1 Главы V настоящих Правил, не требуется в частях 73 и 74 § 6 Приложения 3 настоящих Правил в отношении самолетов, утвержденных в соответствии с положениями § 5 Главы V настоящих Правил. Наличие зон для выполнения вынужденной посадки во всех точках маршрута полета не предусматривается для этих самолетов вследствие очень высокой надежности двигателей, использования дополнительных систем эксплуатационного оборудования, процедур и требований к подготовке, как это указано в настоящем добавлении.

§ 7. Опыт, подготовка и проверка летного экипажа

11. АГАТ предписывает минимальные требования к опыту летного экипажа, связанному с производством полетов ночью/в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем.

12. Подготовка и проверка летного экипажа эксплуатанта проводится в соответствии с требованиями к производству полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем и охватывают такие аспекты, как процедуры в штатной, нештатной и аварийной ситуациях и, в частности, отказ двигателя, включая снижение до вынужденной посадки ночью и/или в ПМУ.

§ 8. Ограничения маршрутов над водным пространством

13. АГАТ применяет критерии ограничения маршрутов при выполнении полетов над водным пространством ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем на расстояние от участка суши, приемлемого для безопасного выполнения вынужденной посадки, превышающее предельную дальность полета в режиме планирования, с учетом сезонных изменений погоды, включая, возможно, температуру поверхности и состояние моря, и наличия служб поиска и спасания.

§ 9. Сертификация или утверждение эксплуатанта

14. Эксплуатант демонстрирует возможности производства полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем в рамках системы сертификации и выдачи разрешения, установленной АГАТ.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся требований к летной годности и эксплуатационных требований, содержится в Дополнении 5 к настоящим Правилам.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ТРЕБОВАНИЯ К ХАРАКТЕРИСТИКАМ СИСТЕМЫ ИЗМЕРЕНИЯ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ RVSM

(См. часть 309 § 2 Главы VII настоящих Правил)

1. В отношении групп самолетов номинально одинаковой конструкции и изготовления с точки зрения всех элементов, способных повлиять на точность выдерживания относительной высоты, возможности выдерживания относительной высоты являются следующими: среднее значение суммарной ошибки по высоте (TVE) такой группы самолетов не превышает 25 метров (80 футов), а ее стандартное отклонение не превышает $28 - 0,013z^2$ для $0 \leq z \leq 25$, где z - среднее значение TVE в метрах, или $92 - 0,004z^2$ для $0 \leq z \leq 80$, где z рассчитывается в футах. Помимо этого, составляющие TVE имеют следующие характеристики:

1) среднее значение погрешности системы измерения высоты (ASE) для группы самолетов не превышает 25 метров (80 футов);

2) сумма абсолютного среднего значения ASE и трех стандартных отклонений ASE не превышает 75 метров (245 футов);

3) величины разницы между разрешенным эшелом полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 метров (43,7 футов), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

2. В отношении самолетов, характеристики планера и набора систем измерения высоты которых являются особыми и поэтому не могут быть классифицированы в качестве относящихся к какой-либо группе самолетов, упомянутой в п. 1, возможности выдерживания относительной высоты таковы, что составляющие компоненты TVE такого самолета соответствуют следующим характеристикам:

1) значение ASE самолета не превышает по своей величине 60 метров (200 футов) при любых условиях полета;

2) величины разницы между разрешенным эшелом полета и показываемой высотомером барометрической высотой, на которой фактически происходит полет, располагаются симметрично относительно среднего значения 0 м при стандартном отклонении не более 13,3 метров (43,7 фут), и, помимо этого, сокращение частоты возникновения разницы при возрастании ее величины соответствует, по крайней мере, экспоненциальному закону.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ЭКСПЛУАТАНТАМИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

(См. часть 309 § 2 Главы IV настоящих Правил)

Примечание 1. В добавлении 1 к Приложению 19 к Конвенции содержатся общие положения, касающиеся государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

Примечание 2. В настоящем Приложении содержатся дополнительные положения, касающиеся контроля за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами международного коммерческого воздушного транспорта.

§ 1. Основное авиационное законодательство

1. Туркменистан принимает законы, позволяющие регулировать проведение сертификации и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов и устранение выявленных полномочным органом проблем в области безопасности полетов и обеспечить достижение в результате соблюдения требований приемлемого уровня характеристик безопасности выполняемых полетов.

Примечание 1. Под термином "полномочный орган", используемым в этом добавлении, понимается ведомство гражданской авиации, а также эквивалентная организация, включая инспекторов и персонал.

Примечание 2. Инструктивный материал, касающийся инспекции, сертификации и постоянного надзора за производством полетов, содержится в документе «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки» и в «Руководстве по летной годности» (Doc 9760).

§ 2. Конкретные правила эксплуатации

2. АГАТ принимает правила, предусматривающие сертификацию и осуществление постоянного надзора за производством полетов воздушных судов и техническим обслуживанием воздушных судов в соответствии с Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации.

§ 3. Государственная система и функции контроля за обеспечением безопасности полетов

3. АГАТ осуществляет контроль обеспечения эксплуатантами безопасности полетов.

4. АГАТ использует соответствующую методику для определения требований к укомплектованию инспекторским составом с учетом объемов и сложности деятельности гражданских эксплуатантов.

5. Методика, упомянутая в части 4 § 3 настоящего Приложения, должна быть оформлена в виде документа.

6. АГАТ обеспечивает инспекторов полномочного органа надлежащими поддержкой, полномочиями и транспортом для того, чтобы независимо выполнять возложенные на них задачи по сертификации и постоянному надзору.

§ 4. Квалифицированный технический персонал

7. АГАТ требует, чтобы первоначальная подготовка и повышение квалификации инспекторов полномочного органа включали вопросы, конкретно относящиеся к воздушным судам.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся опыта и подготовки инспекторов, содержится в документе «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки».

§ 5. Технический инструктивный материал, средства и предоставление важной с точки зрения безопасности полетов информации

8. АГАТ обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при сертификации и осуществлении постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов.

9. АГАТ обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа технических инструктивных руководств, содержащих информацию о политике, процедурах и стандартах, для их использования при устранении проблем в области безопасности полетов, включая меры по обеспечению выполнения.

10. АГАТ обеспечивает предоставление инспекторам полномочного органа технических инструктивных руководств по таким вопросам, как этика, умение вести себя и предупреждение фактических или предполагаемых конфликтов интересов при выполнении официальных обязанностей.

§ 6. Обязательства по выдаче сертификатов

11. АГАТ требует, чтобы эксплуатанты до начала новых видов коммерческой транспортной деятельности продемонстрировали свои возможности безопасно выполнять предлагаемые полеты.

Примечание. Дополнительная информация по данному вопросу приведена в Дополнении 4 к настоящим Правилам.

§ 7. Обязательства по постоянному надзору

12. АГАТ использует текущий план осуществления надзора для подтверждения того, что эксплуатанты по-прежнему отвечают соответствующим требованиям первоначальной сертификации и что каждый эксплуатант удовлетворительно осуществляет свою деятельность.

§ 8. Разрешение проблем безопасности полетов

Примечание. Положения, касающиеся разрешения проблем безопасности полетов, содержатся в Добавлении 1 к Приложению 19 к Конвенции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА (СЭ)
(См. части 36 и 37 § 2 Главы IV настоящих Правил)

§ 1. Цель и сфера применения

1. СЭ и связанные с ним определенные для конкретной модели эксплуатационные спецификации содержат в стандартном формате минимальную информацию, предусмотренную в § 2 и 3 Приложения 6 к настоящим Правилам соответственно.

2. Сертификат эксплуатанта и связанные с ним эксплуатационные спецификации определяют виды полетов, которые разрешено осуществлять эксплуатанту, включая специальные утверждения, условия и ограничения.

Примечание. Пункт 3.2.2 Дополнения 2 к настоящим Правилам содержит дополнительную информацию, которая может включаться в эксплуатационные спецификации, связанные с сертификатом эксплуатанта.

§ 2. Формат СЭ

Примечание. В соответствии с требованием части 180 § 1 Главы VI настоящих Правил на борту должна находиться официально заверенная копия Сертификата Эксплуатанта.

СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА		
1	ГОСУДАРСТВО ЭКСПЛУАТАНТА ²	1
	ВЫДАЮЩИЙ ПОЛНОМОЧНЫЙ ОРГАН ³	
СЭ № ⁴ : Дата истечения срока действия ⁵ :	НАЗВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТА ⁶ ОПК (коммерческое название) ⁷ : Адрес эксплуатанта ⁸ : Телефон ⁹ : Факс: Email:	ОПЕРАТИВНАЯ СВЯЗЬ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ¹⁰ Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в _____ ¹¹ .
Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ ¹² предоставлено право осуществлять коммерческие воздушные перевозки, как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с руководством по производству полетов и _____ ¹³ .		
Дата выдачи ¹⁴ :	Фамилия и подпись ¹⁵ : Должность:	

Примечания:

1. Для использования государством эксплуатанта.
2. Заменяется на название государства эксплуатанта.
3. Заменяется на название выдающего полномочного органа государства эксплуатанта.
4. Индивидуальный номер СЭ, выданного государством эксплуатанта.
5. Дата, после которой прекращается действие СЭ (день - месяц - год).
6. Заменяется на зарегистрированное название эксплуатанта.
7. Коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").
8. Адрес основного места деятельности эксплуатанта.
9. Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.
10. Контактная информация включает номера телефона и факса, в том числе код страны и адрес электронной почты (если имеется), по которым можно незамедлительно связаться с оперативным руководством по вопросам, касающимся производства полетов, летной годности, квалификации членов летного и кабинного экипажей, перевозки опасных грузов и других соответствующих вопросов.
11. Указать находящийся на борту контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу. Например, "Контактная информация приведена в Главе 1, 1.1, Общие/основные положения руководства по производству полетов"; или "...приведена на с. 1 эксплуатационных спецификаций"; или "...приведена в дополнении к настоящему документу".
12. Зарегистрированное название эксплуатанта.
13. Указать соответствующие авиационные правила.
14. Дата выдачи СЭ (день - месяц - год).
15. Должность, фамилия и подпись представителя полномочного органа. Кроме того, на СЭ может быть проставлена официальная печать.

§ 3. Эксплуатационные спецификации для каждой модели воздушного судна

Примечание. В соответствии с требованием части 180 § 1 Главы VI настоящих Правил на борту должен находиться экземпляр эксплуатационных спецификаций, рассматриваемых в настоящем разделе.

3. Для каждого воздушного судна парка воздушных судов эксплуатанта, определяемых типом, моделью и серией воздушного судна, предусматривается следующий перечень разрешений, условий и ограничений: контактная информация о выдающем полномочном органе, название

эксплуатанта и номер СЭ, дата выдачи и подпись представителя полномочного органа, модель воздушного судна, типы и районы полетов, специальные ограничения и специальные утверждения.

Примечание. Если специальные утверждения и ограничения являются одинаковыми для двух или большего числа моделей, эти модели могут быть объединены в группу, имеющую один перечень.

4. Формат эксплуатационных сертификаций, упомянутый в части 37 § 2 Главы IV настоящих Правил, является следующим:

Примечание. MEL представляет собой неотъемлемую часть Руководства по производству полетов.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ (с соблюдением утвержденных условий в Руководстве по производству полетов)				
КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ВЫДАЮЩЕМ ПОЛНОМОЧНОМ ОРГАНЕ¹				
Телефон: _____; Факс: _____; Эл. почта: _____				
СЭ № ² : _____ Название эксплуатанта ³ : _____ Дата ⁴ : _____ Подпись: _____				
ОПК (коммерческое название) ³ : _____				
Модель воздушного судна ⁵ : _____				
Виды полетов: Коммерческие воздушные перевозки <input type="checkbox"/> Пассажирские <input type="checkbox"/> Грузовые <input type="checkbox"/> Прочие ⁶ <input type="checkbox"/>				
Район(ы) полетов ⁷ : _____				
Специальные ограничения ⁸ : _____				
СПЕЦИАЛЬНОЕ УТВЕРЖДЕНИЕ	ДА	НЕТ	ОПИСАНИЕ ⁹	ЗАМЕЧАНИЯ
Опасные грузы	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Полеты в условиях низкой видимости	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Заход на посадку и посадка	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	КАТ. ¹⁰ : _____ RVR: _____ м DH _____ фут	
Взлет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ : _____ м	
Расширенные эксплуатационные возможности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	

RVSM ¹³ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO ¹⁴ <input type="checkbox"/> Неприменимо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Пороговое время ¹⁵ : _____ мин Максимальное время полета до запасного аэродрома ¹⁵ : _____ мин	
Навигационные спецификации (AR) для полетов в условиях PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	
Поддержание летной годности	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	
Прочее ¹⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Примечания:

1. Номера телефона и факса полномочного органа, включая код страны. Адрес электронной почты, если имеется.

2. Указать соответствующий номер СЭ.

3. Указать зарегистрированное название эксплуатанта и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "осуществляет перевозки как").

4. Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (дд-мм-гггг) и подпись представителя полномочного органа.

5. Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST) ИКАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается (например, "Боинг-737-3К2" или "Боинг-777-232"). Таксономия CAST/ИКАО приведена на веб-сайте: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

6. Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, оказание скорой медицинской помощи).

7. Перечень географических районов разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов).

8. Перечень применимых специальных ограничений (например, только ПВП, только в дневное время).

9. Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу

критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями).

10. Указать соответствующую категорию точного захода на посадку (КАТ II или III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.

11. Указать утвержденное минимальное значение RVR в метрах для взлета или эквивалентную горизонтальную видимость, если RVR не используется. Может использоваться по одной строке на утверждение, если предоставлены различные утверждения.

12. Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.

13. Клетка "Неприменимо" может быть отмечена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.

14. Если утверждение производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) на основе положений § 36 Главы IV настоящих Правил не применяется, отметить клетку "Неприменимо". В противном случае должно быть указано время и максимальное время полета до запасного аэродрома.

15. Пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома могут быть выражены также в единицах расстояния (м. мили). Подробная информация относительно каждой конкретной комбинации самолет/двигатель, для которой установлено пороговое время и определено максимальное время полета до запасного аэродрома, может быть указана в разделе "примечания". В случае выдачи различных утверждений для каждого утверждения можно использовать одну строку.

16. Навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого утверждения навигационной спецификации (AR) PBN (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения перечисляются в колонке "Описание".

17. Указать фамилию лица/название организации, ответственных за поддержание летной годности, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т.е., в рамках норм СЭ или специального утверждения (например, ЕС 2042/2003, Part M, Subpart G).

18. Указать функции EFB, используемые для безопасной эксплуатации самолетов, и любые применимые ограничения.

19. Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки (или группы из нескольких строк) на разрешение (например, специальное разрешение на выполнение захода на посадку, утвержденные навигационные характеристики).

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С УТОМЛЕНИЕМ

Примечание. Инструктивный материал по разработке и внедрению правил для FRMS содержится в «Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления» (Дос 9966).

В систему управления рисками, связанными с утомлением (FRMS), создаваемую в соответствии с частью 154 § 39 Главы IV настоящих Правил, как минимум, включаются:

§ 1. Политика в отношении FRMS

1. Эксплуатант определяет свою политику в отношении FRMS, которая включает ясную характеристику всех элементов FRMS.

2. Политика устанавливает требование о том, чтобы сфера применения FRMS, четко оговаривалась в Руководстве по производству полетов.

3. Политика:

1) отражает совместную ответственность руководителей, летного и кабинного экипажей и другого соответствующего персонала;

2) ясно излагает задачи FRMS, связанные с обеспечением безопасности полетов;

3) подписывается подотчетным исполнительным руководителем организации;

4) завизированная на видном месте, доводится до сведения всех соответствующих подразделений и уровней организации;

5) содержит обязательства руководителей относительно эффективного представления отчетной информации о безопасности полетов;

6) содержит обязательства руководителей относительно предоставления адекватных ресурсов для FRMS;

7) содержит обязательства руководителей относительно непрерывного совершенствования FRMS;

8) требует ясного определения каналов подотчетности руководителей, летного и кабинного экипажей и всего другого соответствующего персонала;

9) периодически пересматривается в целях обеспечения ее актуальности и адекватности.

Примечание. Материал по эффективному представлению отчетной информации о безопасности полетов содержится в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Дос 9859).

§ 2. Документация в отношении FRMS

4. Эксплуатант разрабатывает и обновляет документацию FRMS, в которой описаны и учитываются:

1) политика и задачи в отношении FRMS;

- 2) процессы и процедуры FRMS;
 - 3) порядок подотчетности, обязанности и ответственные применительно к этим процессам и процедурам;
 - 4) механизмы постоянного задействования руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала;
 - 5) программы подготовки по FRMS, требования к подготовке персонала и учет прохождения подготовки;
 - 6) запланированная и фактическая продолжительность полетного времени, служебного времени, служебного полетного времени и времени отдыха с указанием значительных расхождений, и их причин;
- Примечание. Материал по значительным расхождениям содержится в «Руководстве по надзору за использованием механизмов контроля утомления» (Doc 9966);
- 7) результаты использования FRMS, включая выводы, сделанные на основе полученных данных, рекомендаций и предпринятых действий.

§ 3. Процессы управления рисками, связанными с утомлением. Выявление опасных факторов

Примечание. Правовой инструктивный материал о защите собираемой информации о безопасности полетов и систем ее обработки содержится в дополнении В к первому изданию Приложения 19 к Конвенции.

5. Эксплуатант разрабатывает и реализует три основных задокументированных процесса выявления опасных факторов, связанных с утомлением:

1) Предсказательный. В рамках предсказательного процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются путем учета известных факторов, влияющих на сон, утомление и работоспособность. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- а) эксплуатационный опыт отрасли или эксплуатантов и данные, полученные в отношении аналогичных видов полетов;
- б) практика разработки графиков работы экипажей, основанная на продемонстрированных результатах;
- в) биоматематические модели.

2) Упреждающий. В рамках упреждающего процесса опасные факторы, связанные с утомлением, выявляются в ходе текущего производства полетов. Предметом изучения могут, среди прочего, являться:

- а) собственные отчеты о связанных с утомлением рисках;
- б) опросы экипажей относительно утомления;
- в) соответствующие производственные данные о работе членов летных и кабинных экипажей;
- г) имеющиеся базы данных по безопасности полетов и научные

исследования;

д) анализ данных о запланированном и фактически отработанном времени.

3) Исправительный. В рамках исправительного процесса выявляется степень значимости опасных факторов, связанных с утомлением, с учетом сообщений и событий, связанных с потенциальными негативными последствиями для безопасности полетов, в целях определения возможных способов сведения к минимуму последствий утомления. Толчком к задействию этого процесса может служить, как минимум, любое из перечисленного ниже:

- а) отчеты об утомлении;
- б) конфиденциальные донесения;
- в) отчеты проверяющих;
- г) инциденты;
- д) анализ полетных данных.

§ 4. Оценка риска

6. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры оценки риска, устанавливающие вероятность и потенциальную серьезность событий, связанных с утомлением, и определяющие момент, когда в отношении соответствующих рисков требуются меры их снижения.

7. В рамках процедур оценки риска выявленные опасные факторы рассматриваются в увязке с:

- 1) эксплуатационными процессами;
- 2) степенью их вероятности;
- 3) возможными последствиями;
- 4) эффективностью существующих мер контроля и обеспечения безопасности полетов.

§ 5. Снижение риска

8. Эксплуатант разрабатывает и реализует процедуры снижения риска, в рамках которых:

- 1) выбирается надлежащая стратегия снижения риска;
- 2) реализуется стратегия снижения риска;
- 3) отслеживается ход реализации и эффективность стратегии.

§ 6. Процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS

9. Эксплуатант разрабатывает и реализует процессы обеспечения безопасности полетов с помощью FRMS в целях:

- 1) осуществления непрерывного мониторинга результативности FRMS,

анализа тенденций и оценки для валидации эффективности мер контроля рисков для безопасности полетов, связанных с утомлением. Источники данных, среди прочего, могут включать:

- а) донесения об опасных состояниях и результаты их расследования;
 - б) проверки и обследования;
 - в) обзоры и исследования по вопросам утомления;
- 2) обеспечения официального процесса контроля изменений, который, среди прочего, включает:
- а) выявление изменений в эксплуатационной сфере, которые могут влиять на FRMS;
 - б) выявление изменений внутри организации, которые могут влиять на FRMS;
 - в) рассмотрение имеющегося инструментария, который может быть использован для поддержания или улучшения результативности FRMS, до введения изменений;
- 3) обеспечения непрерывного совершенствования FRMS. Это, среди прочего, включает:
- а) устранение и/или видоизменение тех мер управления рисками, с которыми были связаны нежелательные последствия или которые более не являются необходимыми в силу изменений эксплуатационных или организационных условий;
 - б) регулярную оценку средств, оборудования, документации и процедур;
 - в) определение необходимости введения новых процессов и процедур для снижения вновь возникающих рисков, связанных с утомлением.

§ 7. Процессы продвижения FRMS

10. Процессы продвижения FRMS обеспечивают поддержку непрерывного развития FRMS, постоянного улучшения ее общей результативности и достижения оптимальных уровней безопасности полетов. В рамках своей системы FRMS эксплуатант разрабатывает и внедряет:

- 1) программы подготовки, обеспечивающие уровень знаний, соответствующий должностным обязанностям руководителей, летных и кабинных экипажей и всего другого соответствующего персонала, затрагиваемого планируемой FRMS;
- 2) эффективный план информирования о FRMS, в котором:
 - а) всем соответствующим заинтересованным сторонам разъясняются вопросы политики, процедуры и ответственность, связанные с FRMS;
 - б) описываются каналы коммуникации, используемые для сбора и распространения информации, касающейся FRMS.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. БОРТОВЫЕ САМОПИСЦЫ

(См. § 5, § 29 Главы VI настоящих Правил)

1. Материал, содержащийся в настоящем добавлении, касается бортовых самописцев, предназначенных для установки на самолетах, осуществляющих полеты. Ударостойкие бортовые самописцы включают один или несколько из следующих элементов:

- 1) самописец полетных данных (FDR),
- 2) бортовой речевой самописец (CVR),
- 3) бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR),
- 4) регистратор линии передачи данных (DLR).

2. Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на бортовом ударостойком самописце, то такая регистрация допускается с помощью CVR или FDR. Облегченные бортовые регистраторы включают один или несколько из следующих элементов:

- 1) бортовую систему регистрации данных (ADRS),
- 2) систему регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS),
- 3) бортовую систему регистрации визуальной обстановки (AIRS),
- 4) систему регистрации линии передачи данных (DLRS).

Если требуется регистрация визуальной обстановки или информации линии передачи данных на облегченном бортовом регистраторе, то такая регистрация допускается с помощью CARS или ADRS.

§ 1. Общие требования

3. Контейнеры неотделяемых бортовых самописцев окрашиваются в ярко оранжевый цвет:

4. Контейнеры неотделяемых ударостойких бортовых самописцев:

- 1) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- 2) оснащаются надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение их под водой и работающим на частоте 37,5 кГц. В возможно кратчайший срок, но не позднее 1 января 2018 года, минимальное время работы такого устройства будет составлять 90 дней.

5. Контейнеры автоматически отделяемых бортовых самописцев:

- 1) окрашиваются в ярко оранжевый цвет, однако поверхность, видимая с наружной стороны воздушного судна, может быть другого цвета;
- 2) имеют отражающий материал для облегчения их обнаружения;
- 3) оборудуются встроенным автоматически срабатывающим ELT.

6. Бортовые системы регистрации полетных данных устанавливаются таким образом, чтобы:

- 1) вероятность повреждения записей была минимальной;

2) имелись акустические или визуальные средства для предполетной проверки нормальной работы бортовых систем регистрации полетных данных;

3) при наличии в бортовых системах регистрации полетных данных устройства для "тотального" стирания, их установка проектируется таким образом, чтобы предотвратить функционирование устройства для такого стирания в течение полетного времени или во время удара при катастрофе.

4) на самолетах, индивидуальные сертификаты летной годности которых впервые выданы 1 января 2023 года или после этой даты, в кабине экипажа предусматривается задействуемая летным экипажем функция стирания, которая при включении позволяет изменить записи CVR и AIR с тем, чтобы их невозможно было извлечь с помощью обычных методов воспроизведения или копирования. Это устройство проектируется таким образом, чтобы предотвратить его срабатывание в полете. Кроме того, сводится к минимуму вероятность непреднамеренного задействования функции стирания в результате авиационного происшествия.

Примечание. Функция стирания предназначена для предотвращения доступа к записям CVR и AIR с помощью обычных средств воспроизведения или копирования, однако она не будет препятствовать доступу полномочных органов по расследованию авиационных происшествий к таким записям с использованием специальных методов воспроизведения или копирования.

7. Бортовые ударостойкие самописцы подключаются таким образом, чтобы они получали электропитание от шины, которая обеспечивает максимальную надежность работы бортовых самописцев, не нарушая работоспособности основных или аварийных систем или оборудования.

8. Облегченные бортовые регистраторы подключаются к источнику питания, характеристики которого обеспечивают надлежащую и надежную запись информации в условиях эксплуатации.

9. Во время испытаний посредством методов, утвержденных соответствующим сертифицирующим полномочным органом, бортовые системы регистрации полетных данных демонстрируют годность к работе в тех экстремальных условиях окружающей среды, с учетом которых они были спроектированы.

10. Обеспечиваются средства для точной корреляции по времени между записями бортовых систем регистрации полетных данных.

11. Изготовитель систем регистрации полетных данных предоставляет соответствующему сертифицирующему полномочному органу следующую информацию в отношении бортовых систем регистрации полетных данных:

1) эксплуатационные инструкции изготовителя, ограничения оборудования и методы его установки;

2) происхождение или источник параметра и уравнения, связывающие расчеты и единицы измерения;

3) отчеты изготовителя о проведенных испытаниях;

4) подробную информацию, касающуюся поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

12. Владелец документа об утверждении летной годности, связанного с проектированием и установкой бортовой системы регистрации полетных данных, предоставляет необходимую информацию о поддержании летной годности эксплуатанту самолета для ее включения в программу поддержания летной годности. Эта информация о поддержании летной годности содержит подробное изложение всех задач, выполнение которых необходимо для поддержания эксплуатационной пригодности бортовой системы регистрации полетных данных.

Примечание 1. Система регистрации полетных данных включает в себя самописец полетных данных, а также любые специальные датчики, аппаратные и программные средства, обеспечивающие получение информации, предусмотренной настоящим добавлением.

Примечание 2. Условия, касающиеся поддержания эксплуатационной пригодности системы регистрации полетных данных, определены в разделе 7 настоящего добавления. В «Руководстве по техническому обслуживанию систем бортовых самописцев (FRSM)» (Doc 10104) содержатся инструктивные материалы относительно задач по техническому обслуживанию, касающихся бортовых систем регистрации полетных данных.

§ 2. Самописец полетных данных (FDR) и бортовая система регистрации данных (ADRS). Логика начала и прекращения записи

13. FDR или ADRS начинает вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведет ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу.

§ 3. Параметры подлежащие регистрации

Примечание. В предыдущих изданиях Государственных авиационных правил. «Эксплуатация воздушных судов гражданской авиации Туркменистана. Часть I» указаны типы самописцев, соответствующие первому поколению FDR.

14. Параметры, отвечающие требованиям к самописцам полетных данных (FDR), перечислены в нижеследующих пунктах (Таблице 1). Количество параметров, которые должны регистрироваться, зависит от сложности вертолета. Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными параметрами, которые регистрируются независимо от сложности самолета. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источники информации для таких параметров используются бортовыми системами или летным экипажем для управления самолетом.

Однако эти параметры могут заменяться другими параметрами с должным учетом типа данного самолета и характеристик записывающего оборудования.

15. Если имеются дополнительные возможности для регистрации с использованием FDR, рассматривается вопрос о регистрации следующей дополнительной информации:

1) информация о полете с электронных систем индикации, таких как электронная система пилотажного оборудования воздушного судна (EFIS), электронный централизованный бортовой монитор (ECAM) и система индикации параметров работы двигателя и предупреждения экипажа (EICAS). Используйте следующий порядок очередности:

а) параметры, выбираемые летным экипажем, относящиеся к заданной траектории полета, например, установка барометрического давления, выбранная абсолютная высота, выбранная воздушная скорость, относительная высота принятия решения и время включения системы автоматического управления полетом и режим ее работы, если они не регистрируются другим источником;

б) выбор/состояние системы индикации, например, SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY и т. д.;

в) предупреждения и аварийная сигнализация;

г) идентификатор страниц, отображающих аварийные процедуры и контрольные перечни;

2) информация о замедлении движения воздушного судна, включая информацию о применении тормозов, для ее использования при расследовании случаев выкатывания за пределы ВПП и прерванных взлетов.

16. Ниже перечислены параметры, обеспечивающие выполнение требований о наличии данных о траектории полета и скорости, которые отображаются пилоту(ам). Параметры, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными для регистрации параметрами. Кроме того, регистрируются отмеченные звездочкой (*) параметры, если источник информации такого параметра отображается пилоту и его целесообразно регистрировать:

1) барометрическая высота;

2) приборная скорость или индикаторная воздушная скорость;

3) курс (основные стандартные данные для летного экипажа);

4) положение по тангажу;

5) положение по крену;

6) тяга/мощность двигателей;

7) положение шасси*;

8) полная температура потока или температура наружного воздуха*;

9) время*;

10) навигационные данные*: угол сноса, скорость ветра, направление ветра, широта/долгота;

11) высота по радиовысотомеру*.

17. Параметрами, которые удовлетворяют требованиям в отношении ADRS, являются первые 7 параметров, указанные в Таблице 1.

18. При наличии возможности регистрации в ADRS дополнительных параметров рассматривается вопрос о целесообразности регистрации любых указанных в Таблице 1 параметров начиная с 8 и далее.

§ 4. Дополнительная информация

19. Диапазон измерений, интервал между записями и точность регистрации параметров установленного оборудования проверяются с помощью методов, одобренных соответствующим сертифицирующим полномочным органом.

20. Документация, касающаяся распределения параметров, уравнений преобразования, периодической калибровки, и другая информация об эксплуатационной пригодности и техническом обслуживании самописцев, ведется эксплуатантом. Объем этой документации должен быть достаточным, чтобы полномочные органы, занимающиеся расследованием авиационных происшествий, имели всю необходимую информацию для считывания данных в технических единицах.

§ 5. Бортовой речевой самописец (CVR) и система регистрации звуковой обстановки в кабине экипажа (CARS).

Логика начала и прекращения записи

21. CVR и CARS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т.е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания CVR и CARS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и ведут ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

§ 6. Сигналы подлежащие регистрации

22. CVR обеспечивает запись на четырех или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- 1) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- 2) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- 3) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена;
- 4) речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных

средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

5) речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковая установлена.

23. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CVR должно быть следующим:

- 1) аудиопульт командира воздушного судна;
- 2) аудиопульт второго пилота;
- 3) рабочие места других членов летного экипажа и система отсчета времени;
- 4) микрофон в кабине летного экипажа.

24. CARS обеспечивает одновременную запись на двух или более отдельных каналах по крайней мере следующего:

- 1) внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту самолета;
- 2) звуковой обстановки в кабине экипажа;
- 3) речевых переговоров в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, если таковая установлена.

25. Предпочтительное распределение каналов аудиозаписи CARS должно быть следующим:

- 1) речевая связь;
- 2) звуковая обстановка в кабине летного экипажа.

§ 7. Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR).

Режим работы

26. К ADFR применяются следующие требования:

- 1) отделение происходит при значительной деформации конструкции самолета;
- 2) отделение происходит при погружении самолета в воду;
- 3) ADFR не способен отделяться в ручном режиме;
- 4) ADFR является нетонущим;
- 5) отделение ADFR не ставит под угрозу безопасное продолжение полета;
- 6) отделение ADFR значительно не снижает вероятность сохранения самописцем работоспособности и успешной передачи информации встроенным в нем ELT;
- 7) ADFR отделяется в виде только одного блока;
- 8) летному экипажу выдается предупредительный сигнал, когда ADFR полностью отделился от воздушного судна;

9) летный экипаж не может заблокировать отделение ADFR, когда воздушное судно находится в воздухе;

10) ADFR имеет встроенный ELT, который автоматически включается при отделении. По своему типу эти ELT могут быть такими, которые включаются в полете и передают информацию, по которой можно определить местоположение;

11) ELT, встроенный в ADFR, отвечает тем же требованиям, что и ELT, который необходимо устанавливать на самолете. Встроенный ELT как минимум имеет характеристики, аналогичные характеристикам стационарного ELT, для максимального повышения вероятности обнаружения передаваемого им сигнала.

Примечание 1. Дополнительная информация, касающаяся ADFR, содержится в «Руководстве по определению местоположения терпящих бедствие воздушных судов и восстановлению данных бортовых самописцев» (Doc 10054).

Примечание 2. Если встроенный в ADFR ELT принадлежит к такому типу, который включается в полете, он может представлять собой средство соблюдения требований § 29 Главы VI настоящих Правил.

§ 8. Регистратор линии передачи данных (DLR). Подлежащие регистрации виды применения

27. В тех случаях, когда получение разрешения на траекторию полета воздушного судна и контроль за ней осуществляются путем использования передаваемых по линии передачи данных сообщений, то все передаваемые по линии передачи данных сообщения как по линиям связи "вверх" (на борт воздушного судна), так и по линиям связи "вниз" (с борта воздушного судна), регистрируются на борту воздушного судна. Насколько это практически возможно, регистрируется время отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа, а также время ответов.

Примечание. Для точного определения последовательности событий на борту воздушного судна необходимо располагать достаточной информацией для установления содержания сообщений, переданных по каналам связи линии передачи данных, и времени отображения этих сообщений на дисплеях летного экипажа.

28. Регистрируются сообщения, связанные с перечисленными в Таблице 2 видами применения. Виды применения, не отмеченные звездочкой (*), являются обязательными видами применения, которые регистрируются независимо от сложности системы. Виды применения, отмеченные звездочкой (*), регистрируются только по мере возможности с учетом архитектуры системы.

§ 9. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина". Логика начала и прекращения записи

29. AIR или AIRS начинают вести запись до момента начала движения самолета с использованием своей тяги и ведут ее непрерывно до окончания полета, т. е. до момента, когда самолет уже не может двигаться, используя свою тягу. Кроме того, в зависимости от наличия электропитания, AIR или AIRS начинают вести запись как можно раньше в процессе предполетной проверки в кабине экипажа перед запуском двигателя в начале выполнения полета и ведут ее до момента окончания проверки в кабине экипажа, проводимой сразу же после останова двигателей в конце выполнения полета.

§ 10. Классы

30. AIR или AIRS класса А регистрируют общую визуальную обстановку в кабине экипажа для получения данных, которые дополняют регистрируемые обычными бортовыми самописцами параметры.

Примечание 1. В целях уважения неприкосновенности личной жизни членов летного экипажа обзор кабины экипажа может, насколько это практически возможно, формироваться таким образом, чтобы не были видны головы и плечи членов летного экипажа, когда они сидят в нормальном положении на своих рабочих местах.

Примечание 2. В настоящем документе нет положений в отношении AIR или AIRS класса А.

31. AIR или AIRS класса В регистрируют сообщения, отображаемые на дисплеях линии передачи данных.

32. AIR или AIRS класса С регистрирует данные, отображаемые на приборах, и положение пультов управления.

Примечание. AIR или AIRS класса С могут служить средством регистрации полетных данных в тех случаях, когда нецелесообразно или слишком дорого регистрировать эти данные на FDR или ADRS, или если не требуется устанавливать FDR.

§ 11. Подлежащие регистрации виды применения

33. Манипулирование выключателями и переключателями и информация, отображаемая летному экипажу, регистрируются датчиками изображений или другими электронными средствами.

34. Регистрация манипулирования членами летного экипажа выключателями и переключателями включает следующее:

- 1) любой выключатель или переключатель, который влияет на эксплуатацию и навигацию воздушного судна;
- 2) выбор рабочих и резервных систем.

35. Регистрация информации, отображаемой членам летного экипажа на электронных дисплеях, включает следующее:

- 1) отображение первичной полетной и навигационной информации;
- 2) отображение информации контроля бортовых систем;
- 3) отображение параметров работы двигателей;
- 4) отображение информации о движении, рельефа местности и метеоданных;
- 5) отображение информации, выдаваемой системами предупреждения экипажа;
- 6) резервные системы;
- 7) установленный EFB, по мере целесообразности.

36. Датчики изображений используются таким образом, чтобы головы и плечи членов летного экипажа, находящихся в обычном положении на своих рабочих местах, в кадр не попадали.

§ 12. Проверки бортовых систем регистрации полетных данных

37. До начала первого в течение дня полета осуществляется контрольное испытание бортовых устройств встроенного контроля за работой бортовых самописцев и блока выделения полетных данных (FDAU), если они установлены на борту, путем проведения проверок в ручном и/или автоматическом режимах.

38. Для систем FDR или ADRS, систем CVR или CARS, систем AIR или AIRS интервал между проверками регистрации данных составляет один год; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля. Для систем DLR или DLRS интервал между проверками регистрации данных составляет два года; при условии утверждения соответствующим полномочным нормативным органом указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

39. Проверки регистрации данных проводятся в следующем порядке:

- 1) анализ записанных бортовыми самописцами данных осуществляется с целью проверки того, что самописец исправно функционирует в течение установленного периода записи;

- 2) записи FDR или ADRS за весь полет анализируются в технических единицах на предмет оценки соответствия всех зарегистрированных параметров. Особое внимание уделяется параметрам, поступающим от датчиков, функционирующих в комплекте с FDR или ADRS. Параметры, снимаемые с системы электрических шин воздушного судна, проверять не требуется, если их эксплуатационную пригодность можно определить с помощью других систем воздушного судна;

- 3) устройство для считывания имеет необходимое программное обеспечение в целях точного преобразования зарегистрированных величин в

технические единицы и определения статуса дискретных сигналов;

4) проверка записей сигналов CVR или CARS производится путем воспроизведения записей, сделанных CVR или CARS. После установки на борту воздушного судна CVR или CARS производится запись проверочных сигналов каждого источника на борту воздушного судна, а также других соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые сигналы отвечают стандартным требованиям к разборчивости;

5) по мере практической возможности, в процессе проверки выборки записей, сделанных CVR или CARS в полете, проводится проверка с целью убедиться, что сигналы в достаточной мере разборчивы;

6) проверка зарегистрированных AIR или AIRS данных о визуальной обстановке производится путем воспроизведения записей AIR или AIRS. Установленный на борту воздушного судна AIR или AIRS регистрирует визуальные данные испытаний каждого бортового источника и соответствующих внешних источников с целью убедиться, что все требуемые визуальные данные отвечают стандартам качества записи;

7) проверка сообщений, записанных DLR или DLRS, проводится путем воспроизведения записей DLR или DLRS.

40. Система регистрации полетных данных считается неисправной, если в течение довольно длительного периода времени запись данных была некачественной, записанные сигналы были неразборчивы или неправильно записывался один или несколько обязательных параметров.

41. Отчет о проведенной проверке регистрации данных направляется полномочным нормативным органам по запросу в целях контроля.

42. Калибровка системы FDR:

1) перекалибровка системы в отношении параметров, снимаемых с датчиков, которые предназначены только для работы с FDR и которые не проверяются другими средствами, производится с периодичностью, определяемой на основе информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые пять лет. Перекалибровка проводится в целях выявления любых расхождений в программах технического преобразования обязательных параметров, а также обеспечения того, чтобы параметры регистрировались в пределах установленных при калибровке допусков;

2) в тех случаях, когда параметры абсолютной высоты и воздушной скорости поступают с датчиков, которые предназначены для работы с системой FDR, перекалибровка производится с периодичностью, определяемой на основе информации о поддержании летной годности, относящейся к системе FDR. В отсутствие такой информации перекалибровка производится по крайней мере каждые два года.

**Таблица П 8-1. Параметрические характеристики
самописцев полетных данных**

№	Параметр	Применимость	Диапазон измерений	Макс. интервал выборки и регистрации и данных (с)	Пределы точности (входные сигналы датчиков в сравнении со считаваемым и данными FDR)	Разрешающая способность регистрации
1	Время (UTC, если обеспечивается, а в других случаях отсчет относительного времени или синхронизация времени по GNSS)		24 ч	4	±0,125 % на каждый час	1 с
2	Барометрическая высота		От -300 м (-1000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты воздушного судна +1500 м (+5000 фут)	1	От ±30 до ±200 м (от ±100 до ±700 фут)	1,5 м (5 фут)
3	Приборная скорость или индикаторная воздушная скорость		От 95 км/ч (50 уз) до максимальной V_{S0} (примечание 1) От V_{S0} до $1,2 V_D$ (примечание 2)	1	±5%	1 уз (0,5 уз – рекомендуемая)
4	Курс (основные стандартные данные для летного экипажа)		360°	1	±2°	0,5°
5	Нормальное ускорение (примечание 8)	Заявка на получение сертификата типа представлена в АГАТ до 1 января 2016 года	От -3 до +6 g	0,125	±1 % максимального диапазона, исключая ошибку в исходных данных ±5 %	0,004 g
6	Положение по тангажу		±75° или рабочий диапазон, в зависимости от того, что больше	0,25	±2°	0,5°
7	Положение по крену		±180°	0,25	±2°	0,5°

8	Манипуляция при радиопередаче		Включение – выключение (одно отдельное положение)	1		
9	Мощность каждого двигателя (примечание 3)		Весь диапазон	1 (на каждый двигатель)	±2%	0,2 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
10*	Выбор положения закрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	±5 % или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
11*	Выбор положения предкрылков и органа управления ими в кабине экипажа		Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	±5 % или по указателю пилота	0,5 % всего диапазона или необходимая для управления воздушным судном разрешающая способность
12*	Положение рычага реверса тяги		В убранном, промежуточном положении и при реверсе	1 (на каждый двигатель)		
13*	Выбор положения наземных интерцепторов/воздушных тормозов (выбор и положение)		Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	±2 %, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона
14	Температура наружного воздуха		Диапазон датчика	2	±2 °C	0,3 °C
15*	Включение или выключение автопилота/автомата тяги/режима автоматической системы		Подходящее сочетание отдельных	1		

	управления полетом		действий			
16	Продольное ускорение (<i>примечание 8</i>)	Заявка на получение сертификата типа представлена в АГАТ до 1 января 2016 года	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена в АГАТ 1 января 2016 года или после этой даты	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
17	Поперечное ускорение (<i>примечание 8</i>)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству до 1 января 2016 года	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству 1 января 2016 года или после этой даты	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g, исключая ошибку в исходных данных $\pm 0,05$ g	0,004 g
18	Действия пилота и/или положение управляющих поверхностей – основных органов управления (тангаж, крен, рыскание) (<i>примечания 4 и 8</i>)	Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству до 1 января 2016 года	Весь диапазон	0,25	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
		Заявка на получение сертификата типа представлена Договариваемому государству 1 января 2016 года или после этой даты	Весь диапазон	0,125	$\pm 2^\circ$, если в виде исключения не требуется более высокой точности	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
19	Положение триммера руля высоты		Весь диапазон	1	± 3 %, если в виде исключения не требуется более высокой	0,3 % всего диапазона или в зависимости от установки

					точности	
20 *	Высота по радиовысотомеру		От -6 до 750 м (от -20 до 2500 фут)	1	±0,6 м (±2 фут) или ±3 %, в зависимости от того, что больше ниже 150 м (500 фут), и ±5 % выше 150 м (500 фут)	0,3 м (1 фут) ниже 150 м (500 фут) 0,3 м (1 фут) + 0,5 % всего диапазона выше 150 м (500 фут)
21 *	Вертикальное отклонение от луча (глиссада ILS/GNSS/ GLS, угол места MLS, вертикальное отклонение RNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	±3%	0,3 % всего диапазона
22 *	Горизонтальное отклонение от луча (курсовой радиомаяк ILS/GNSS/GLS, азимут MLS, поперечное отклонение RNAV/IAN)		Диапазон сигналов	1	±3%	0,3 % всего диапазона
23	Прохождение маркерных радиомаяков		Отдельно	1		
24	Централизованные системы сигнализации		Отдельно	1		
25	Выбор частоты навигационного приемника NAV (<i>примечание 5</i>)		Весь диапазон	4	В зависимости от установки	
26 *	Дальность по DME 1 и 2 (включает расстояние от порога ВПП (GLS) и расстояние до точки ухода на второй круг (RNAV/IAN)) (<i>примечания 5 и 6</i>)		0 – 370 км (0 – 200 м. миль)	4	В зависимости от установки	1852 м (1 м. миля)
27	Статус "воздух – земля"		Отдельно	1		
28 *	GPWS/TAWS/GCAS (выбор режима дисплея местности, включая состояние всплывающего дисплея) и (сигнализация о приближении к земле в виде предостережений и предупреждений и консультативные сообщения) и (положение переключателя "вкл./выкл.")		Отдельно	1		
29	Угол атаки		Весь диапазон	0,5	В зависимости от	0,3 % всего

*					установки	диапазона
30 *	Каждая гидравлическая система (низкое давление)		Отдельно	2		0,5 % всего диапазона
31 *	Навигационные данные (широта/долгота, путевая скорость и угол сноса) (примечание 7)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
32 *	Положение шасси и рычага управления шасси		Отдельно	4	В зависимости от установки	
33 *	Путевая скорость		В зависимости от установки	1	Данные следует снимать с наиболее точной системы	1 уз
34	Тормоза (давление в левом и правом тормозе, положение педалей левого и правого тормоза)		(Максимально измеряемый диапазон тормозов, отдельно или весь диапазон)	1	± 5 %	2 % всего диапазона
35 *	Дополнительные параметры работы двигателя (степень повышения давления (EPR), число оборотов N1, фактический уровень вибрации, число оборотов N2, температура выхлопных газов (EGT), расход топлива, положение рычага останова двигателя, число оборотов N3, положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель)	Положение клапана дозировки подачи топлива в двигатель; заявка на получение сертификата типа представлена Догов. государству 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
36 *	TCAS/БСПС (системы выдачи информации о воздушном движении и предупреждения столкновений/бортовая система предупреждения столкновений)		Отдельно	1	В зависимости от установки	
37 *	Сигнализация о сдвиге ветра		Отдельно	1	В зависимости от установки	
38 *	Выбранная установка барометрического давления (пилот, второй пилот)		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.)
39 *	Выбранная высота (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от	Достаточная для определения значения,

					установки	выбранного экипажем
40*	Выбранная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1		Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
41*	Выбранное число Маха (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
42*	Выбранная вертикальная скорость (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
43*	Выбранный курс (все выбираемые пилотом режимы работы)		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
44*	Выбранная траектория полета (все выбираемые пилотом режимы работы) (курс/ линия заданного пути (DSTRK), путевой угол, траектория конечного этапа захода на посадку (IRNAV/IAN))			1	В зависимости от установки	В зависимости от установки
45*	Выбранная высота принятия решения		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	Достаточная для определения значения, выбранного экипажем
46*	Формат дисплея электронной системы пилотажного оборудования (EFIS) (пилот, второй пилот)		Отдельно	4	В зависимости от установки	
47*	Формат многофункционального дисплея/дисплея двигателей/дисплея тревожной сигнализации		Отдельно	4	В зависимости от установки	
48	Состояние шины переменного тока		Отдельно	4	В зависимости от	

*					установки	
49 *	Состояние шины постоянного тока		Отдельно	4	В зависимости от установки	
50 *	Положение клапана отбора воздуха от двигателя		Отдельно	4	В зависимости от установки	
51 *	Положение клапана отбора воздуха от ВСУ		Отдельно	4	В зависимости от установки	
52 *	Отказ компьютера		Отдельно	4	В зависимости от установки	
53 *	Заданное изменение тяги		В зависимости от установки	2	В зависимости от установки	
54 *	Расчетная тяга двигателя		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	2 % всего диапазона
55 *	Расчетная центровка		В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
56 *	Количество топлива в центровочном баке (CG)			64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
57 *	Используемый коллиматорный индикатор		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
58 *	Паравизуальный дисплей вкл./выкл.		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
59 *	Сигнализация защиты от сваливания в полете, срабатывание автомата тряски и толкателя штурвала		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
60 *	Основная навигационная система ориентирования (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Logan C, курсовой радиомаяк глиссады)		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	

61 *	Сигнализация об обледенении		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
62 *	Сигнализация о вибрации каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
63 *	Сигнализация о предельной температуре каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
64 *	Сигнализация о низком давлении масла в каждом двигателе		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
65 *	Сигнализация о забросе оборотов каждого двигателя		В зависимости от установки	1	В зависимости от установки	
66 *	Положение поверхности триммера руля направления		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
67 *	Положение поверхности триммера элерона		Весь диапазон	2	±3 %, если в виде исключения не требуется более высокая точность	0,3 % всего диапазона
68 *	Угол рыскания или бокового скольжения		Весь диапазон	1	±5 %	0,5°
69 *	Положение переключателей противообледенительной системы постоянного действия и противообледенительной системы периодического действия		Отдельно	4		
70 *	Гидравлическое давление (каждой системы)		Весь диапазон	2	±5 %	100 psi
71 *	Разгерметизация кабины		Отдельно	1		
72	Положение рычага управления триммером руля высоты в		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости

*	кабине экипажа					от установки
73*	Положение рычага управления триммером элерона в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
74*	Положение рычага управления триммером руля направления в кабине экипажа		Весь диапазон	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
75*	Усилия на всех органах управления полетом в кабине экипажа (штурвал, штурвальная колонка, усилия на педалях управления рулем направления)		Весь диапазон (±311 N (±70 lbf), ±378 N (±85 lbf), ±734 N (±165 lbf))	1	±5 %	0,2 % всего диапазона или в зависимости от установки
76*	Отметчик события		Отдельно	1		
77*	Дата		365 дней	64		
78*	ANP, или EPE, или EPU		В зависимости от установки	4	В зависимости от установки	
79*	Барометрическая высота в кабине	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки (рекомендуется от 0 до 40 000 фут)	1	В зависимости от установки	100 фут
80*	Расчетный вес самолета	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	64	В зависимости от установки	1 % всего диапазона
81*	Командный сигнал (КС) командно-пилотажного прибора (КПП)	Заявка на получение сертификата типа представлена Дог. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	Весь диапазон	1	± 2°	0,5°

82 *	Вертикальная скорость	Заявка на получение сертификата типа представлена Догов. гос-ву 1 января 2023 г. или после этой даты	В зависимости от установки	0,25	В зависимости от установки (рекомендуется 32 фут/мин)	16 фут/мин.
---------	-----------------------	--	----------------------------	------	---	-------------

Примечания:

1. V_{S0} – скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации приведена в разделе "Сокращения и условные обозначения".

2. V_D – расчетная скорость пикирования.

3. Регистрируют достаточные входные данные для определения мощности.

4. Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления обратимо действию пилота по управлению, применимо слово "или". Для самолетов с системами управления, в которых движение поверхности управления необратимо действию пилота по управлению, применимо слово "и". Для самолетов с поверхностями, состоящими из отдельных секций, вместо регистрирования положения каждой поверхности отдельно приемлемо регистрирование сочетания действий. На самолетах с независимым отклонением пилотами основных органов управления каждое отклонение пилотами основных органов управления должно регистрироваться отдельно.

5. Если сигнал имеется в цифровой форме.

6. Предпочитаемой альтернативой является регистрация широты и долготы, получаемых от ИНС или другой навигационной системы.

7. Если сигналы можно легко получить.

8. Не предполагается, что самолеты, индивидуальные удостоверения о годности к полетам которых выданы до 1 января 2016 года, будут дорабатываться с целью выполнения изложенных в настоящем добавлении инструктивных указаний в отношении диапазона измерений, максимальной выборки и интервала регистрации, пределов точности или разрешающей способности регистрации.

**Таблица П 8-2. Описание видов применения для
регистратора линии передачи данных**

№	Тип применения	Описание применения	Регистрируемое содержание
1	Инициирование линии передачи данных	Это включает любые виды применения, используемые для входа в систему или инициирования обслуживания по линии передачи данных. В условиях FANS-1/A и ATN таковыми являются соответственно уведомление служб ОБД (AFN) и контекстное управление (CM)	С
2	Связь "диспетчер – пилот"	Это включает любые виды применения, используемые для обмена запросами, разрешениями, указаниями и донесениями между летным экипажем и диспетчерами на земле. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение CPDLC. Это также включает виды применения, используемые для обмена океаническими разрешениями (OCL) и разрешениями на вылет (DCL), а также передачу по линии передачи данных разрешений на выполнение руления	С
3	Адресное наблюдение	Это включает применение наблюдения, при котором земля заключает контракты на предоставление данных наблюдения. В условиях FANS-1/A и ATN это включает применение контрактного автоматического зависимого наблюдения (ADS-C). В тех случаях, когда параметрические данные предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	С
4	Полетная информация	Это включает любое обслуживание, используемое для предоставления полетной информации конкретному воздушному судну. Например, это включает службу передачи авиационных сводок погоды по линии передачи данных (D-METAR), службу автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанную на использовании линии передачи данных (D-ATIS), цифровой NOTAM (D-NOTAM) и любые другие передачи текстовой информации по линии передачи данных	С
5	Радиовещательное наблюдение воздушных судов	Это включает элементарные и усовершенствованные системы наблюдения, а также выходные данные радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (ADS-B). В тех случаях, когда параметрические данные, посылаемые с борта самолета, предоставляются в рамках сообщений, то они регистрируются, если данные из того же источника не регистрируются FDR	М *
6	Данные авиационного оперативного контроля	Это включает любые применения, связанные с передачей или получением данных, используемых для целей авиационного оперативного контроля (АОС) (согласно определению АОС ИКАО)	М *

Условные обозначения:

С – регистрируется полное содержание;

М – информация, позволяющая производить корреляцию с любыми соответствующими записями, хранимыми отдельно от самолета;

* – применение регистрируется только, насколько это практически возможно, с учетом архитектуры системы.

**Таблица П 8-3. Описание видов применения для
регистратора линии передачи данных**

№	Название параметра	Минимальный диапазон регистрации	Максимальный интервал регистрации (с)	Минимальная точность регистрации	Минимальная разрешающая способность регистрации	Примечания
1	Курс					
	а) Курс (магнитный или истинный)	$\pm 180^\circ$	1	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно регистрируется курс, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость рыскания
	б) Угловая скорость рыскания	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
2	Тангаж					
	а) Положение по тангажу	$\pm 90^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по тангажу, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость тангажа
	б) Угловая скорость тангажа	$\pm 300^\circ/\text{с}$	0,25	$\pm 1\% + \text{снос}$ $360^\circ/\text{ч}$	$2^\circ/\text{с}$	
3	Крен					
	а) Положение по крену	$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	$0,5^\circ$	Предпочтительно положение по крену, если отсутствует, то регистрируется угловая скорость крена
	б) Угловая скорость крена					
4	Система определения местоположения:					
	а) Время	24 ч	1	$\pm 0,5$ с	0,1 с	Предпочтительно время UTC, если имеется
	б) /+Широта/долгота	Широта: $\pm 90^\circ$ Долгота: $\pm 180^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $0,00015^\circ$)	$0,00005^\circ$	
	в) Абсолютная высота	-300 м (-1 000 фут) до максимальной сертифицированной абсолютной высоты самолета +1500 м (5 000 фут)	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ± 15 м (± 50 фут))	1,5 м (5 фут)	
	г) Путевая скорость	0-1 000 уз	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ± 5 уз)	1 уз	
	д) Линия пути	$0-360^\circ$	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется $\pm 2^\circ$)	$0,5^\circ$	
	е) Расчетная погрешность	Имеющийся диапазон	2 (1, если имеется)	В зависимости от установки	В зависимости от установки	Регистрируется, если имеется
5	Нормальное ускорение	От -3 до	0,25 (0,125, если	В зависимости	0,004 g	

		+ 6 g (*)	имеется)	от установки (рекомендуется ±0,09 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,45 g)		
6	Продольное ускорение	±1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
7	Поперечное ускорение	±1 g (*)	0,25 (0,125, если имеется)	В зависимости от установки (рекомендуется ±0,015 g, исключая ошибку в исходных данных ±0,05 g)	0,004 g	
8	Внешнее статическое давление (или высота по давлению)	От 34,4 мбар (3,44 дюйма рт. ст.) до 310,2 мбар (31,02 дюйма рт. ст.) или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±1 мбар (0,1 дюйма рт. ст.) или от ±30 м (±100 фут) до ±210 м (±700 фут)	0,1 мбар (0,01 дюйма рт. ст.) или 1,5 м (5 фут)	
9	Температура наружного воздуха (или полная температура потока воздуха)	От -50 до +90 С или имеющийся диапазон датчика	2	В зависимости от установки (рекомендуется ±2 °С)	1 °С	
10	Приборная воздушная скорость	В зависимости от установки системы измерительных индикаторов пилота или имеющийся диапазон датчика	1	В зависимости от установки (рекомендуется ±3 %)	1 уз (рекомендуется 0,5 уз)	
11	Обороты двигателя	Весь диапазон, включая условия заброса оборотов двигателя	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
12	Давление масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего диапазона)	2 % всего диапазона	
13	Температура масла в двигателе	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки (рекомендуется 5 % всего)	2 % всего диапазона	

				диапазона)		
14	Расход топлива или давление	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
15	Давление наддува	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
16	Параметры тяги/ мощности/крутящего момента двигателя, необходимые для определения эффективной тяги/мощности*	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,1 % всего диапазона	* Достаточные параметры, например, EPR/N1 или крутящий момент/Np, соответствующие конкретному двигателю, регистрируются в целях определения мощности двигателя как в нормальном режиме работы, так и при включенном реверсе тяги. Следует иметь предел возможного заброса оборотов
17	Число оборотов газогенератора двигателя (Ng)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
18	Число оборотов свободной силовой турбины (Nf)	0–150 %	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
19	Температура хладагента	Весь диапазон	1	В зависимости от установки (рекомендуется ± 5 °C)	1 °C	
20	Напряжение сети	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
21	Температура головки цилиндра	Весь диапазон	Каждый цилиндр каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
22	Положение закрылков	Весь диапазон или каждое отдельное положение	2	В зависимости от установки	0,5°	
23	Положение основных поверхностей управления полетом	Весь диапазон	0,25	В зависимости от установки	0,2 % всего диапазона	
24	Количество топлива	Весь диапазон	4	В зависимости от установки	1 % всего диапазона	
25	Температура выхлопных газов	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	2 % всего диапазона	
26	Аварийное напряжение	Весь диапазон	Каждый двигатель каждую секунду	В зависимости от установки	1 В	
27	Положение поверхности триммера	Весь диапазон или каждое отдельное положение	1	В зависимости от установки	0,3 % всего диапазона	

28	Положение шасси	Каждое отдельное положение*	Каждое шасси каждые 2 с	В зависимости от установки		* Где есть такая возможность, регистрируется положение "убрано и на замке" и положение "выпущено и на замке"
29	Новые/уникальные характеристики воздушного судна	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	По мере необходимости	

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРпяЩЕГО БЕДСТВИЕ (См. § 29 Главы VI настоящих Правил)

§ 1. Цель и сфера применения

1. Цель определения местоположения самолета, терпящего бедствие, заключается в том, чтобы в допустимых пределах установить место авиационного происшествия в радиусе 6 м. миль.

§ 2. Порядок действий

2. На самолете, терпящем бедствие, в автоматическом режиме начинается передача информации, на основании которой эксплуатант может определить его местоположение, и эта информация о местоположении содержит отметку времени. Имеется возможность также инициировать такую передачу вручную. Система, используемая для автономной передачи информации о местоположении, способна передавать такую информацию в случае отказа бортовой системы электропитания по крайней мере в течение ожидаемой продолжительности всего полета.

Примечание. Инструктивный материал по определению местоположения самолета, терпящего бедствие, приведен в Дополнении 8 к настоящим Правилам.

3. Воздушное судно находится в состоянии бедствия тогда, когда такое состояние может привести к авиационному происшествию, если отклонения в поведении воздушного судна не будут парированы. Автономная передача информации о местоположении инициируется, когда воздушное судно находится в состоянии бедствия. Это обеспечит высокую вероятность определения места происшествия в радиусе 6 м. миль. Когда воздушное судно находится в состоянии бедствия, эксплуатант оповещается об этом с приемлемой низкой частотой ложных сигналов тревоги. При срабатывании системы передачи информации первоначальная информация о местоположении начинает передаваться незамедлительно или не позднее чем через 5 с после обнаружения инициирующего события.

Примечание. События, характеризующие отклонения в поведении воздушного судна, могут, в частности, включать необычную абсолютную высоту, необычный скоростной режим, предупреждения о столкновении с землей или о полной потере тяги/мощности всех двигателей и о близости земли.

Примечание. Сигнал бедствия может быть инициирован на основании критериев, которые могут варьироваться в зависимости от местоположения и этапа полета воздушного судна. Дополнительный инструктивный материал, касающийся обнаружения событий в полете и критериев инициирования передачи информации, содержится в документе EUROCAE ED-237

"Минимальные технические требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния бедствия воздушных судов в полете для инициирования передачи полетной информации".

4. В том случае, если у эксплуатанта воздушного судна или органа обслуживания воздушного движения (ATSU) имеются основания полагать, что воздушное судно терпит бедствие, ATSU и эксплуатант воздушного судна осуществляют координацию своих действий.

5. АГАТ определяет соответствующие организации, которым необходимо иметь информацию о местоположении воздушного судна, находящегося в аварийной стадии. К таким организациям, как минимум, относятся:

- 1) орган(ы) обслуживания воздушного движения (ATSU);
- 2) координационный(ые) центр(ы) (RCC) и вспомогательные центры поиска и спасания (SAR).

Примечание 1. Критерии в отношении аварийной стадии приводятся в Приложении 11 к Конвенции.

Примечание 2. Информация о необходимых уведомлениях в случае аварийной стадии приводится в Приложении 12 к Конвенции.

6. При срабатывании системы автономной передачи информации о местоположении она может быть отключена только с помощью того же механизма, который привел ее в действие.

7. Точность информации о местоположении как минимум удовлетворяет требованиям к точности информации о местоположении, установленным для ELT.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 10. КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ,
ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis
(см. часть 185 § 2 Главы VI настоящих Правил)**

Примечание. Согласно части 183 § 2 Главы VI настоящих Правил пункту на борту должна находиться официально заверенная копия краткого описания соглашения.

§ 1. Цель и сфера применения

1. В кратком описании соглашения, предусмотренного статьей 83 bis, должна содержаться информация в стандартном формате, образец которого приводится в § 2 Приложения 10 к настоящим Правилам.

§ 2. Краткое описание соглашения, предусмотренного статьей 83 bis

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 83 bis		
Название соглашения:		
Государство регистрации:		Контактное лицо:
Государство эксплуатанта:		Контактное лицо:
Дата подписания:	Государством регистрации ¹ :	
	Государством эксплуатанта ¹ :	
Срок действия:	Дата вступления в силу ¹ :	Дата истечения срока действия (если применимо) ² :
Языки соглашения		
Регистрационный номер ИКАО:		
Рамочное соглашение (если таковое имеется) с регистрационным номером ИКАО:		

Чикагская конвенция	Приложения ИКАО, затрагиваемые передачей государству эксплуатанта ответственности в части, касающейся некоторых функций и обязанностей		
Статья 12. Правила полетов	Приложение 2, все главы	Да	
		Нет	
Статья 30 а). Радиооборудование воздушных судов	Разрешение на бортовую радиостанцию	Да	
		Нет	
Статьи 30 в) и 32 а). Свидетельства на членов экипажа	Главы 1, 2, 3 и 6 Приложения 1; и часть I Приложения 6 "Бортрадист"; или часть II Приложения 6 (квалификация и/или свидетельства членов летного экипажа); или раздел II части III Приложения 6 (состав летного экипажа), (бортрадист); или раздел III части III Приложения 6 (квалификация)	Да	Приложение 6: [указать часть и пункт] ³
		Нет	

Статья 31. Удостоверения о годности к полетам	Приложение 6 часть I или раздел II части III	Да	[Указать часть и главы] ³
		Нет	
	Приложение 6 часть II или раздел III части III	Да	[Указать часть и главы] ³
		Нет	
	Приложение 8 главы 3 и 4 части II	Да	[Указать главы] ³
		Нет	

Воздушные суда, затрагиваемые передачей обязанностей государству эксплуатанта

Изготовитель, модель, серия ВС	Национальные и регистрационные знаки	Серийный номер	СЭ № (коммерческий воздушный транспорт)	Даты передачи обязанностей	
				С ¹	До (если применимо) ²

Примечания.

1. дд/мм/гггг.
2. дд/мм/гггг или N/A, если неприменимо.
3. Квадратные скобки свидетельствуют о необходимости представления информации.

ДОПОЛНЕНИЕ 1. ЗАПАСЫ МЕДИЦИНСКИХ СРЕДСТВ
Дополнительный материал к пункту 1) части 187 § 3 Главы VI настоящих
Правил

**§ 1. Типы, количество, места размещения и содержимое
запасов медицинских средств**

Типы

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 часов. В тех случаях, когда это допускается национальными правилами, эксплуатанты могут выбрать вариант иметь на борту рекомендованные медицинские средства в комплекте первой помощи.

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**

Комплекты первой помощи

3. Количество комплектов первой помощи должно соответствовать числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном самолете:

Пассажиры	Комплекты первой помощи
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
Более 500	6

Универсальные профилактические комплекты

4. На борту воздушных судов, выполняющих обычные полеты, для обслуживания которых требуется, по крайней мере, один член кабинного 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 кабинного экипажа, который оказывает помощь в потенциально инфекционных случаях подозреваемого инфекционного заболевания.

§ 3. Места размещения

5. Комплекты первой помощи и универсальные профилактические комплекты должны размещаться в пассажирской кабине по возможности равномерно. Они должны находиться в легкодоступных для членов кабинного экипажа местах.

6. Комплект медицинских средств, в случае его перевозки, должен храниться в соответствующем надежном месте.

§ 4. Содержимое

7. Ниже приводятся рекомендации относительно типичного содержимого комплектов первой помощи, универсальных профилактических комплектов и комплектов медицинских средств.

8. Комплект первой помощи:

- 1) перечень содержимого;
- 2) антисептические тампоны (упаковка из 10 штук);
- 3) лейкопластырные повязка (полоски лейкопластыря);
- 4) бинт марлевый размером 7,5 см x 4,5 м;
- 5) повязка косыночная с булавками безопасными;
- 6) повязка противоожоговая размером 10 см x 10 см;
- 7) повязка компрессная стерильная размером 7,5 см x 12 см;
- 8) повязка марлевая стерильная размером 10,4 см x 10,4 см;
- 9) лента клейкая шириной 2,5 см (рулон);
- 10) клейкие стерильные полоски (или аналогичные клейкие полоски);
- 11) очищающее средство для рук или дезинфицирующие салфетки;
- 12) прокладка со щитком или лента для глаза;
- 13) ножницы размером 10 см (если разрешено национальными правилами);

- 14) лента клейкая хирургическая размером 1,2 см х 4,6 м;
- 15) пинцеты для удаления осколков;
- 16) одноразовые перчатки (несколько пар);
- 17) термометры (нертутные);
- 18) реанимационная маска с обратным клапаном для искусственного дыхания;
- 19) руководство по оказанию первой помощи (текущее издание);
- 20) бланк регистрации инцидентов.

9. В тех случаях, когда это разрешено национальными полномочными органами, в комплекты первой помощи могут включаться следующие лекарства:

- 1) болеутоляющее средство слабого/умеренного действия;
- 2) противорвотное средство;
- 3) средство против заложенности носа;
- 4) антацидное (противокислотное) средство;
- 5) антигистаминное средство.

10. Универсальный профилактический комплект:

- 1) сухой порошок, который превращает небольшое количество пролитой жидкости в стерильный гранулированный гель;
- 2) бактерицидное дезинфицирующее средство для очистки поверхностей;
- 3) салфетки для очистки кожи;
- 4) лицевая/глазная маска (отдельная или комбинированная);
- 5) перчатки (одноразовые);
- 6) защитный фартук;
- 7) большое абсорбирующее полотенце;
- 8) подборная ложка со скребком;
- 9) мешок для биологически опасных отходов;
- 10) инструкции.

11. Комплект медицинских средств. Оборудование:

- 1) перечень содержимого;
- 2) стетоскоп;
- 3) сфигмоманометр (предпочтительно электронный);
- 4) дыхательные трубки ротоглоточные (три размера);
- 5) шприцы (соответствующих размеров);
- 6) иглы (соответствующих размеров);
- 7) катетеры для внутривенного вливания (соответствующих размеров);

- 8) антисептические салфетки;
- 9) перчатки (одноразовые);
- 10) ящик для использованных игл;
- 11) мочевыводящий катетер;
- 12) система внутривенного вливания;
- 13) венозный кровеостанавливающий жгут;
- 14) марлевый тампон;
- 15) лента клейкая;
- 16) хирургическая маска;
- 17) трахеальный катетер (или внутривенная канюля большого диаметра) для оказания неотложной помощи;
- 18) зажим для пуповины;
- 19) термометры (нертутные);
- 20) основные карты реанимационной деятельности;
- 21) маска с клапаном;
- 22) карманный электрический фонарь и батарейки.

12. Комплект медицинских средств. Лекарственные препараты:

- 1) адреналин 1:1000;
- 2) антигистамин (инъекционный);
- 3) глюкоза 50% (или ее эквивалент) (инъекционная: 50 мл);
- 4) нитроглицерин (в таблетках или аэрозольной упаковке);
- 5) основные болеутоляющие средства;
- 6) седативные антиконвульсанты (инъекционные);
- 7) противорвотное средство (инъекционное);
- 8) инъекционный расширитель бронхов;
- 9) атропин (инъекционный);
- 10) адренокортикальный стероид (инъекционный);
- 11) мочегонное средство (инъекционное);
- 12) лекарство для борьбы с противородовым кровотечением;
- 13) хлористый натрий 0,9% (минимум 250 мл);
- 14) ацетилсалициловая кислота (аспирин для перорального использования);
- 15) пероральный бета-блокатор.

При наличии сердечного монитора (с или без AED) включить в данный перечень:

- 16) адреналин 1:10000 (или разбавленный адреналин 1:1000).

Примечание. Конференция Организации Объединенных Наций по принятию Единой конвенции о наркотических средствах приняла в марте 1961

года такую Конвенцию, статья 32 которой содержит специальные положения, касающиеся наличия наркотиков в комплектах медицинских средств на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы.

ДОПОЛНЕНИЕ 2. СЕРТИФИКАЦИЯ И ПРОВЕРКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

Дополнительный материал к § 2 Главы IV настоящих Правил

§ 1. Цель и рамки применения

1. Настоящее дополнение содержит инструктивный материал, касающийся действий, предписанных государствами в связи с требованиями § 2 Главы IV настоящих Правил в отношении сертификации эксплуатантов, в частности, средств реализации и регистрации этих действий. Более подробный материал относительно требований и процесса сертификации эксплуатантов ВС ГА Туркменистана содержится в документе «Руководство по сертификации эксплуатантов воздушных судов гражданской авиации Туркменистана».

2. Необходимая предварительная сертификация. Согласно Стандарту части 33 § 2 Главы IV настоящих Правил выдача сертификата эксплуатанта (СЭ) зависит от того, продемонстрировал ли эксплуатант государству то, что его организационная структура, политика и программы подготовки, производство полетов, система наземного и технического обслуживания являются приемлемыми с учетом характера и объема подлежащих выполнению полетов. Процесс сертификации включает в себя проведение государственной оценки каждого эксплуатанта и определение способности этого эксплуатанта выполнять безопасные полеты до выдачи первоначального СЭ или внесения в СЭ любых последующих разрешений.

3. Стандартная практика сертификации. Стандартом части 39 § 2 Главы IV настоящих Правил предусматривается создание государством эксплуатанта системы сертификации в целях обеспечения соответствия обязательным стандартам применительно к типу подлежащих выполнению полетов. В связи с расширением возможностей отрасли ряд государств разработал политику и процедуры, обеспечивающие соответствие этому сертификационному требованию. Несмотря на то, что эти государства разрабатывали свою практику сертификации без согласования друг с другом, их практика в значительной степени аналогична и соответствует этим требованиям. Эффективность их практики подтверждается на протяжении многих лет, а ее реализация обеспечивает повышение уровня безопасности полетов эксплуатантов во всем мире. В положения ИКАО включены ссылки на многие требования этой практики сертификации.

§ 2. Обязательные технические оценки безопасности

4. Действия по специальному утверждению, утверждению и принятию. Сертификация и постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта предусматривают предпринятие государством действий по представленным на его рассмотрение материалам. Эти действия можно классифицировать как специальные утверждения, утверждения или принятые, в зависимости от характера предпринимаемых государством действий в отношении

представленного на его рассмотрение материала.

5. Специальное утверждение представляет собой документально подтвержденное в эксплуатационных спецификациях утверждение на выполнение коммерческих воздушных перевозок.

6. Утверждение представляет собой предпринятие государством активных ответных действий в отношении представленного на его рассмотрение материала. Утверждение предусматривает подготовку заключения или определение соблюдения соответствующих стандартов. Утверждение будет подтверждаться подписью утверждающего должностного лица, выдачей документа или сертификата, или каким-либо другим официальным действием, предпринимаемым государством.

7. Принятие не обязательно предусматривает предпринятие государством активных ответных действий в отношении материала, представленного на его рассмотрение. Государство может выразить согласие с тем, что представленный ему на рассмотрение материал отвечает соответствующим стандартам, если это государство конкретно не отклонит весь или часть рассматриваемого материала, как правило, после какого-то определенного периода времени после представления.

8. Фраза "утверждено государством" или аналогичные фразы с использованием слова "утверждение" часто используется в Части I настоящих Правил. В Части I настоящих Правил еще более часто используются положения, касающиеся рассмотрения и последующего утверждения или, как минимум, "принятия" государством. Помимо этих конкретных фраз в Части I настоящих Правил содержатся многочисленные ссылки на требования, которые, как минимум, будут обуславливать необходимость проведения государством по крайней мере технического обзора. Для упрощения использования государствами в настоящем Дополнении эти конкретные Стандарты и Рекомендуемая практика сгруппированы и кратко изложены.

9. Государству следует провести или организовать проведение технической оценки безопасности до выдачи специального утверждения, утверждения или принятия. Оценка должна:

1) проводиться лицом, обладающим для проведения такой технической оценки специальной квалификацией;

2) проводиться в соответствии с документально оформленной стандартизированной методикой;

3) в тех случаях, когда это необходимо для обеспечения безопасности, предусматривать практическую демонстрацию фактических возможностей эксплуатанта выполнять конкретные виды деятельности.

10. Демонстрация возможностей до выдачи некоторых специальных утверждений и утверждений. Согласно Стандарту части 33 § 2 Главы IV настоящих Правил до выдачи сертификата эксплуатанту АГАТ должна потребовать от эксплуатанта представить убедительные доказательства, позволяющие АГАТ оценить приемлемость организационной структуры

эксплуатанта, методики управления и контроля за производством полетов, системы наземного и технического обслуживания. Эти доказательства должны представляться в дополнение к проведению анализа или проверкам руководств, документации, средств и оборудования. Некоторые специальные утверждения и утверждения, предусмотренные частью I настоящих Правил, такие как специальное утверждение на производство полетов в условиях низкой видимости, имеют значительные последствия для безопасности полетов и их следует подтверждать путем демонстрации до выдачи АГАТ разрешения на такие полеты.

11. Несмотря на то, что конкретные методики и масштабы обязательных демонстраций и оценок в различных государствах отличаются, процессы сертификации государств, эксплуатанты которых имеют хорошие показатели безопасности полетов, в целом согласуются. В этих государствах инспектор, имеющий техническую квалификацию, проводит оценку репрезентативного примера фактической подготовки персонала, технического обслуживания и видов деятельности до выдачи СЭ или внесения в СЭ дополнительных разрешений.

12. Важно, чтобы действия АГАТ по сертификации, специальному утверждению, утверждению или принятию надлежащим образом документировались. АГАТ следует выдать документ в письменном виде, такой как письмо или другой официальный документ, служащий официальным подтверждением предприятия действий. Эти письменные документы должны храниться до тех пор, пока эксплуатант продолжает пользоваться полномочиями, в отношении которых были предприняты действия по специальному утверждению, утверждению или принятию. Эти документы являются однозначным свидетельством полномочий, предоставленных эксплуатанту, и служат доказательством в том случае, если АГАТ и эксплуатант расходятся во мнениях относительно видов деятельности, выполнять которые разрешено эксплуатанту.

13. Одни государства сводят отчеты о сертификации, такие как документы о проведении инспекций, демонстраций, специальных утверждениях, утверждениях и принятиях, в один файл, который хранится до тех пор, пока эксплуатант осуществляет свою деятельность. Другие государства хранят такие отчеты в файлах, классифицируемых по действиям, предпринятым в связи с сертификацией, и анализируют каждый файл в случае возобновления документов о специальных утверждениях, утверждениях или принятиях. Независимо от используемого метода эти отчеты о сертификации являются убедительным доказательством того, что государство выполняет взятые им перед ИКАО обязательства в отношении сертификации эксплуатантов.

14. Координация оценок производства полетов и летной годности. Некоторые ссылки на специальное утверждение, утверждение или принятие в части I настоящих Правил потребуют оценки производства полетов и оценки летной годности. Например, специальные утверждения для производства

полетов в условиях низкой видимости требуют проведения скоординированной предварительной оценки специалистами по производству полетов и летной годности. Специалисты по производству полетов должны оценить эксплуатационные процедуры, подготовку и квалификацию персонала. Специалисты по летной годности должны оценить надежность воздушных судов и оборудования и процедуры технического обслуживания. Эти оценки могут выполняться отдельно, однако их следует координировать для того, чтобы до выдачи любого специального утверждения, утверждения или принятия были рассмотрены все аспекты, необходимые для обеспечения безопасности полетов.

15. Ответственность государства эксплуатанта и государства регистрации. Согласно части I настоящих Правил ответственность за первоначальную сертификацию, выдачу СЭ и осуществление постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта возлагается на АГАТ. Кроме того, согласно части I настоящих Правил необходимо, чтобы АГАТ рассматривала или предпринимала действия в соответствии с различными видами утверждений и принятий, сделанных государством регистрации. Согласно этим положениям АГАТ должна обеспечивать соответствие своих действий действиям по утверждению и принятию государством регистрации и соблюдение эксплуатантом требований государства регистрации.

16. Важно, чтобы АГАТ была удовлетворена договоренностями, на основании которых его эксплуатант использует воздушные суда, занесенные в реестр другого государства, в частности с точки зрения технического обслуживания и подготовки экипажей. АГАТ следует рассматривать такие договоренности в координации с государством регистрации. В соответствующих случаях следует заключить соглашение о передаче ответственности за осуществление контроля от государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, с тем чтобы исключить любое недопонимание в отношении того, какое государство несет ответственность за выполнение конкретных функций по осуществлению контроля.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся обязанностей государства эксплуатанта и государства регистрации в связи с арендой, фрахтованием воздушных судов и обмена ими, содержится в документе «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки». Инструктивный материал, касающийся передачи ответственности государства регистрации государству эксплуатанта в соответствии со статьей 83 bis содержится в «Руководство по выполнению статьи 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации» (Doc 10059).

§ 3. Разрешения

17. Разрешение дает право эксплуатанту, владельцу или командиру воздушного судна выполнять разрешенные полеты. Разрешения могут

выдаваться в виде специального утверждения, утверждения или принятия.

18. Действия по специальному утверждению. Термин "специальное утверждение" свидетельствует о принятии АГАТ официальных действий, в результате которых в эксплуатационную спецификацию вносится дополнительная информация.

19. Перечисленные ниже положения однозначно свидетельствуют о необходимости специального утверждения:

1) расширенные эксплуатационные возможности для производства полетов усовершенствованными воздушными судами в условиях низкой видимости (часть 56 § 9 Главы IV настоящих Правил);

2) производство полетов в условиях низкой видимости (части 61 и 62 § 9 Главы IV настоящих Правил);

3) производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (часть 140 § 37 Главы IV настоящих Правил);

4) электронные полетные планшеты (часть 295 § 36 Главы VI настоящих Правил);

5) производство полетов RBN на основе санкционированных требуемых (AR) навигационных спецификаций (часть 306 § 2 Главы VII настоящих Правил);

6) сокращенные минимумы вертикального эшелонирования (часть 308 § 2 Главы VII настоящих Правил);

7) опасные грузы (§ 3 Главы XIV настоящих Правил).

20. В Приложении 6 к настоящим Правилам приводится пример типовой формы эксплуатационной спецификации.

21. Сертификат эксплуатанта (СЭ). СЭ, предусмотренный в § 2 Главы IV настоящих Правил, является документом установленной формы. Информация, включаемая в СЭ, указана в части 36 § 2 Главы IV настоящих Правил.

22. В дополнение к элементам, указанным в § 3 Приложения 6 к настоящим Правилам, эксплуатационные спецификации могут включать другие специальные утверждения, такие как:

1) специальные аэродромные полеты (например, короткие взлеты и посадки или посадки с ожиданием на ВПП);

2) специальные процедуры захода на посадку (например, заход на посадку по крутой глиссаде, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВПП и системы посадки по приборам, заход на посадку с использованием системы точного контроля на ВП и средств путевого наведения типа курсового радиомаяка);

3) пассажирские перевозки ночью на воздушном судне с одним двигателем или в приборных метеорологических условиях;

4) полеты в районах применения специальных правил (например, полеты в районах, где используются различные единицы измерения высоты или правила установки высотомеров).

23. Действия по утверждению. Термин "утверждение" свидетельствует о принятии более официальных действий со стороны АГАТ в отношении сертификационной документации, чем термин "принятие". Одни государства требуют, чтобы директор ведомства гражданской авиации (ВГА) или назначенное должностное лицо более низкого уровня выдавали официальный письменный документ в отношении каждого предпринятого действия по "утверждению". Другие государства в качестве доказательства утверждения разрешают выдавать различные документы. Выданный документ об утверждении и рассматриваемый в рамках утверждения материал будут зависеть от полномочий, которыми наделено должностное лицо. В таких государствах полномочиями на подписание обычных утверждений, таких как минимальный перечень оборудования эксплуатанта в отношении конкретного воздушного судна, наделяются технические инспекторы. Более сложные или существенные утверждения, как правило, выдаются должностными лицами более высокого уровня.

24. 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:

Примечание. Пункты, требующие специального утверждения, не включены в настоящее Дополнение. Перечень этих положений приводится в части 19 § 3 Дополнения 2 к настоящим Правилам.

- 1) **перечень отклонений от конфигурации (CDL) (Определения);
- 2) **типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) (Определения);
- 3) метод установления минимальных абсолютных высот полета (часть 53 § 8 Главы IV настоящих Правил);
- 4) метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома (часть 55 § 9 Главы IV настоящих Правил);
- 5) дополнительные требования к производству полетов по правилам полетов по приборам (ППП) или ночью на самолетах, управляемых одним пилотом (часть 146 § 38 Главы IV настоящих Правил);
- 6) контроль утомления (§ 39 Главы IV настоящих Правил);
- 7) **документ, касающийся конфигурации, технического

обслуживания и процедур (СМР) для производства полетов EDTO самолетами с двумя газотурбинными двигателями (часть 139 § 37 Главы IV настоящих Правил);

8) дополнительные требования к производству полетов самолетами с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (часть 177 § 5 Главы V настоящих Правил);

9) минимальный перечень оборудования конкретных воздушных судов (MEL) (часть 180 § 1 Главы VI настоящих Правил);

10) производство полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках (часть 304 § 2 Главы VII настоящих Правил);

11) производство полетов в воздушном пространстве с MNPS (часть 307 § 2 Главы VII настоящих Правил);

12) правила управления электронными навигационными данными (часть 320 § 5 Главы VII настоящих Правил);

13) *программы технического обслуживания конкретных воздушных судов (часть 330 § 3 Главы VIII настоящих Правил);

14) *утвержденная организация по техническому обслуживанию (раздел 6.2 главы 6 части II Приложения 8 к Конвенции);

15) *методика обеспечения качества при техническом обслуживании (п. 6.4.1 главы 6 части II Приложения 8);

16) программы подготовки членов летного экипажа (часть 347 § 6 Главы IX настоящих Правил);

17) положения по обучению перевозке опасных грузов (часть 347 § 6 Примечание 5 Главы IX настоящих Правил);

18) дополнительный запас безопасности для аэродромов (пункт 1) части 355 § 10 Главы IX настоящих Правил);

19) квалификация командира воздушного судна в части, касающейся районов полетов, маршрутов и аэродромов (часть 357 § 10 Главы IX настоящих Правил);

20) использование тренажерных устройств имитации условий полета (часть 347 § 6 Примечание 2, и § 11 Примечание 1 Главы IX настоящих Правил);

21) метод контроля и надзора за производством полетов (часть 33 § 2 Главы IV и часть 365 Главы X настоящих Правил);

22) **обязательные работы по техническому обслуживанию и их периодичность (часть 374 § 3 Главы XI настоящих Правил);

23) программы подготовки членов обслуживающего экипажа (§ 4 Главы XII настоящих Правил).

24) программы подготовки в области авиационной безопасности (§ 4 Главы XIII настоящих Правил).

25. Положения, требующие проведения технической оценки. Другие положения части I настоящих Правил 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 необязательно 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:

1) подробная информация о контрольных картах для конкретных воздушных судов (Определения: Руководство по летной эксплуатации воздушного судна и часть 181 § 1 Главы VI настоящих Правил);

2) подробная информация о системах конкретных воздушных судов (Определения: Руководство по летной эксплуатации воздушного судна и часть 181 § 1 Главы VI настоящих Правил);

3) обязательный материал для Руководства по производству полетов (часть 44 § 4 Главы IV настоящих Правил и Приложение 2 к настоящим Правилам);

4) системы контроля состояния двигателя (часть 177 § 5 Главы V настоящих Правил);

5) оборудование для самолетов, эксплуатируемых одним пилотом по правилам полетов по приборам или ночью (§ 34 Главы VI настоящих Правил);

6) требования к утверждению полетов в воздушном пространстве с RVSM (часть 309 § 2 Главы VII настоящих Правил);

7) контроль характеристик выдерживания высоты самолетов, утвержденных для производства полетов в воздушном пространстве с RVSM (часть 310 § 2 Главы VII настоящих Правил);

8) процедуры рассылки электронных навигационных данных и их ввода в бортовое оборудование (часть 320 § 5 Главы VII настоящих Правил);

9) *обязанности эксплуатанта, связанные с техническим обслуживанием конкретных воздушных судов (часть 321 § 1 Главы VIII настоящих Правил);

10) *метод технического обслуживания и свидетельство о допуске к эксплуатации (часть 322 § 1 Главы VIII настоящих Правил);

11) *руководство по регулированию технического обслуживания (часть 325 § 2 Главы VIII настоящих Правил);

12) *обязательный материал для руководства по регулированию технического обслуживания (часть 328 § 2 Главы VIII настоящих Правил);

13) *представление информации об опыте технического обслуживания (часть 335 § 5 Главы VIII настоящих Правил);

14) *принятие необходимых корректирующих действий, связанных с

- техническим обслуживанием (часть 336 § 5 Главы VIII настоящих Правил);
- 15) *требования к проведению модификации и ремонтов (§ 6 Главы VIII настоящих Правил);
 - 16) *минимальный уровень квалификации персонала по техническому обслуживанию (п. 6.6.4 главы 6 части II Приложения 8);
 - 17) требования в отношении штурманов (§ 4 Главы IX настоящих Правил);
 - 18) средства обучения (часть 347 § 6 Главы IX настоящих Правил);
 - 19) квалификация инструкторов (часть 347 § 6 Главы IX настоящих Правил);
 - 20) необходимость проведения повторной подготовки (часть 347 § 6 Главы IX настоящих Правил);
 - 21) использование заочных курсов и письменных экзаменов (часть 347 § 6 Главы IX настоящих Правил, Примечание 4);
 - 22) использование тренажерных устройств имитации условий полета (часть 348 § 6 Главы IX настоящих Правил);
 - 23) учет уровня квалификации членов летного экипажа (часть 356 § 10 Главы IX настоящих Правил);
 - 24) назначенный представитель государства эксплуатанта (§ 11 Главы IX настоящих Правил);
 - 25) 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 (часть 361 § 12 Главы IX и часть 362 § 12 Главы IX настоящих Правил);
 - 26) *внесение изменений в летное руководство (§ 1 Главы XI настоящих Правил);
 - 27) минимальное число членов обслуживающего персонала для каждого типа воздушного судна (часть 380 § 1 Главы XII настоящих Правил);
 - 28) требования к характеристикам системы измерения высоты для полетов в воздушном пространстве с RVSM (части 1 и 2 Приложения 4 к настоящим Правилам);

Полеты с одним двигателем

- 29) надежность газотурбинного двигателя для утвержденных полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем ночью и/или в приборных метеорологических условиях (ПМУ) (часть 1 § 1 Приложения 3 к настоящим Правилам);
- 30) системы и оборудование (§ 2 Приложения 3 к настоящим Правилам);
- 31) минимальный перечень оборудования (§ 3 Приложения 3 к настоящим Правилам);
- 32) информация летных руководств (§ 4 Приложения 3 к настоящим

Правилам);

33) сообщение о событии (§ 5 Приложения 3 к настоящим Правилам);

34) планирование эксплуатантом (§ 6 Приложения 3 к настоящим Правилам);

35) опыт, подготовка и проверка летного экипажа (§ 7 Приложения 3 к настоящим Правилам);

36) ограничения маршрутов над водным пространством (§ 8 Приложения 3 к настоящим Правилам);

37) сертификация или утверждение эксплуатанта (§ 9 Приложения 3 к настоящим Правилам).

26. Действия по принятию и принятию. Фактический масштаб проводимой АГАТ технической оценки готовности эксплуатанта выполнять определенные виды полетов должен носить более широкий характер, чем деятельность, определяемая Стандартами, предусматривающими или подразумевающими утверждение. В ходе сертификации АГАТ должна гарантировать, что эксплуатант будет обеспечивать соответствие всем требованиям настоящих Правил до начала выполнения международных коммерческих перевозок.

27. Концепция "принятия" используется некоторыми государствами в качестве официального метода обеспечения гарантии в том, что все критические аспекты сертификации эксплуатанта рассмотрены государством до официальной выдачи СЭ. Используя такую концепцию, эти государства реализуют свое право на рассмотрение техническими инспекторами затрагивающих безопасность полетов политики и процедур всех эксплуатантов. Фактическая подготовка документа, отражающего принятие (предполагая, что такой документ выдается), может быть поручена техническому инспектору, назначенному для проведения сертификации.

28. Отчет об обеспечении соответствия. В некоторых государствах используются отчеты об обеспечении соответствия в качестве основы для документального оформления решения о принятии, которое они принимают в отношении конкретного эксплуатанта. В этом документе, представляемом эксплуатантом, содержится подробная информация (с конкретными ссылками на руководство по производству полетов или техническому обслуживанию) о том, каким образом он будет соблюдать все соответствующие правила государства. Ссылка на такой тип документа содержится в документе «Руководство по организации контроля и постоянного надзора за эксплуатантами, осуществляющими коммерческие перевозки» и пп. 6.2.1 с) 4) тома I «Руководства по летной годности» (Doc 9760). Такой отчет об обеспечении соответствия должен активно использоваться в ходе процесса сертификации и, при необходимости, уточняться с целью отразить изменения, которые государство требует внести в политику и процедуры эксплуатанта. Затем окончательный отчет об обеспечении соответствия включается в отчетную сертификационную документацию государства наряду с другой

сертификационной документацией. Использование отчета об обеспечении соответствия является превосходным методом демонстрации того, что эксплуатант надлежащим образом сертифицирован в части, касающейся всех соответствующих нормативных требований.

§ 4. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию

29. Руководства по производству полетов и техническому обслуживанию и любые последующие поправки должны предоставляются государству (пп. 4.2.3.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 и п. 6.3.3 Главы 6 части II Приложения 8). Государство также определяет минимальное содержание этих руководств (§ 2, 3, 4 Главы XI настоящих Правил и Приложение 2 к настоящим Правилам). Соответствующие разделы руководства эксплуатанта, подлежащие оценке, должны указываться в техническом инструктивном материале АГАТ, например, руководство по политике в области производства полетов, руководство по летной эксплуатации, руководство по членам обслуживающего экипажа, справочник по маршрутам и руководство по обучению. Некоторые государства выпускают официальный документ, с информацией о принятии такого руководства и любых последующих поправок.

30. В рамках проводимой АГАТ технической оценки помимо рассмотрения всех разделов обязательного содержания должен рассматриваться вопрос о том, обеспечивает ли реализация конкретной политики и процедур достижение желательного результата. Например, технические требования к рабочему плану полета (часть 18 § 3 Приложения 2 к настоящим Правилам) должны предусматривать поэтапное выполнение указаний, необходимых для обеспечения соответствия требованиям § 14 Главы IV настоящих Правил, касающихся содержания и хранения этих планов.

31. В ходе сертификации технический оценщик АГАТ может также запросить представить доказательства использования зарекомендовавшей себя отраслевой практики, в частности образец фактического заполненного рабочего плана полета, используемого летным экипажем и диспетчерами в качестве справочного материала (хотя и не определяется требованиями Стандарта). Этот элемент технической оценки должен выполняться инспекторами, имеющими опыт в проведении сертификации эксплуатантов. Основное соображение в отношении оценки зарекомендовавшей себя отраслевой практики в части, касающейся конкретных воздушных судов, конкретного оборудования или ограниченных видов применения, заключается в привлечении к выполнению этой задачи оценщиков, имеющих соответствующую квалификацию в области практики, подлежащей оценке.

§ 5. Другие соображения, касающиеся утверждения или принятия

32. В некоторых государствах предусматривается утверждение или

принятие определенных критических документов, отчетов или процедур, указанных в настоящих Правил, хотя соответствующими Стандартами Приложения 6 не требуется их утверждение или принятие государством эксплуатанта. Ниже приводится ряд примеров:

- 1) программа анализа полетных данных (часть 15 § 3 Главы III настоящих Правил);
- 2) метод получения аэронавигационной информации (часть 25 § 1 Главы IV настоящих Правил);
- 3) приемлемость системы учета заправки топливом и маслом (§ 11 Главы IV настоящих Правил);
- 4) приемлемость системы учета полетного времени, служебного полетного времени и времени отдыха (§ 39 Главы IV настоящих Правил);
- 5) приемлемость журнала регистрации технического обслуживания воздушного судна (пункты 1, 2 и 3 части 77 § 14 Главы IV настоящих Правил);
- 6) приемлемость загрузочной ведомости (пункты 4, 5 и 6 части 77 § 14 Главы IV настоящих Правил);
- 7) приемлемость рабочего плана полетов (пункты 7 части 77 § 14 Главы IV настоящих Правил);
- 8) метод получения метеорологических данных (части 88 и 89 § 17 Главы IV настоящих Правил);
- 9) метод обеспечения соответствия требованиям к размещению ручного багажа (§ 37 Главы IV настоящих Правил);
- 10) эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик самолета (часть 163 § 2 Главы V настоящих Правил);
- 11) метод получения и применения данных о препятствиях в районе аэродрома (§ 4 Главы V настоящих Правил);
- 12) приемлемость средств информирования пассажиров (пункт 3 части 188 § 3 Главы VI настоящих Правил);
- 13) содержание бортжурнала (часть 375 § 4 Главы XI настоящих Правил);
- 14) содержание программы подготовки в области авиационной безопасности (§ 4 Главы XIII настоящих Правил).

§ 6. Проверка выполнения стандартов производства полетов

33. Согласно Стандарту части 35 § 2 Главы IV настоящих Правил продление срока действия СЭ зависит от соблюдения эксплуатантом первоначальных сертификационных стандартов (части 33 § 2 Главы IV настоящих Правил) под контролем государства АГАТ. Для осуществления такого контроля требуется создание системы постоянного надзора, гарантирующей выполнение обязательных стандартов производства полетов (часть 39 § 2 Главы IV настоящих Правил). Приемлемой основой для разработки такой системы является введение требования о проведении

ежегодных или полугодовых инспекций, обследований и проверок для оценки необходимых действий по специальному утверждению, утверждению или принятию в рамках сертификации.

§ 7. Изменение сертификатов эксплуатанта

34. Сертификация эксплуатанта является постоянным процессом. Со временем лишь немногих эксплуатантов будут удовлетворять первоначальные разрешения, предусмотренные выданными им СЭ. Расширяющиеся возможности рынка будут побуждать эксплуатанта менять модели воздушных судов и добиваться утверждения для работы на новых направлениях, требующих других дополнительных возможностей. Государство должно требовать проведения дополнительных технических оценок до выдачи официальных письменных документов, утверждающих внесение любых изменений в первоначальный СЭ, и других разрешений. По возможности для определения масштабов предстоящей государственной оценки до выдачи официального документа каждый запрос следует рассматривать на основе первоначально выданного разрешения.

ДОПОЛНЕНИЕ 3. МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ (MEL)

Дополнительный материал к части 180 § 1 Главы VI настоящих Правил

1. В том случае, если отступления от сертификационных требований АГАТ 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. АГАТ посредством утверждения минимального перечня оборудования указывает 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 АГАТ минимальный перечень оборудования, составленный на основе типового минимального перечня оборудования, разработанного для типа воздушных судов организацией, ответственной за типовую конструкцию, совместно с государством проектировщика.

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

5. Наличие минимального перечня оборудования не означает, что воздушное судно может эксплуатироваться в течение неопределенного периода времени с неработающими системами или оборудованием. Основное назначение минимального перечня о 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 минимальном перечне 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 минимального перечня оборудования нельзя отступать от требований, предусмотренных в разделе летного руководства, 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 летным руководством 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 минимальным перечнем оборудования, указаны в части 77 § 14 Главы IV настоящих Правил.

ДОПОЛНЕНИЕ 4. СИСТЕМА ДОКУМЕНТАЦИИ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Дополнительный материал к § 5 Главы III настоящих Правил

§ 1. Введение

1. Нижеследующий материал содержит инструктивные указания в отношении структуры и разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов. Следует иметь в виду, что разработка системы документации по безопасности полетов представляет собой цельный процесс, и изменение каждого документа, входящего в систему, может затрагивать всю систему. Инструктивные указания по разработке эксплуатационных документов подготовлены государственными и отраслевыми организациями, и ими могут пользоваться эксплуатанты. Однако эффективное использование этих инструктивных указаний эксплуатантами может быть затруднено, поскольку они разбросаны по нескольким публикациям.

2. Кроме того, инструктивные указания по разработке эксплуатационной документации имеют тенденцию затрагивать только один аспект составления документов, например определение формата и оформление документа. Инструктивные указания редко охватывают весь процесс разработки эксплуатационной документации. Важный аспект заключается в том, что эксплуатационные документы должны быть согласованы между собой и должны соответствовать нормативным положениям, требованиям изготовителей и принципам человеческого фактора. Необходимо также обеспечить согласованность всех разделов и последовательный характер их применения. Таким образом, делается акцент на комплексный подход, основанный на рассмотрении эксплуатационной документации как цельной системы.

3. Изложенные в настоящем дополнении инструктивные указания касаются основных аспектов процесса разработки системы документации эксплуатанта по безопасности полетов с соблюдением положений § 5 Главы III настоящих Правил. Эти инструктивные указания основаны не только на теоретических исследованиях, но также на существующей передовой отраслевой практике с акцентом на важные аспекты эксплуатации.

§ 2. Структура

4. Система документации по безопасности полетов должна быть построена согласно критериям, которые упрощают доступ к необходимой для полета и наземных операций информации, содержащейся в различных эксплуатационных документах, составляющих данную систему, и которые упрощают организацию распространения и пересмотра эксплуатационных документов.

5. Информация, содержащаяся в системе документации по безопасности полетов, должна быть сгруппирована с учетом ее важности и использования согласно следующему:

1) критическая по времени информация, например информация, которая может поставить под угрозу безопасность операции, если не будет немедленно представлена;

2) чувствительная ко времени информация, например информация, которая может неблагоприятно повлиять на уровень безопасности операции или задержать операцию, если не будет представлена через короткий период времени;

3) часто используемая информация;

4) справочная информация, например информация, которая требуется для выполнения операции, но не имеет отношения к пунктам 2) или 3) выше;

5) информация, которая может быть сгруппирована на основе этапа операции, на котором она используется.

6. Критическая по времени информация должна размещаться в начале документов и выделяться в системе документации по безопасности полетов.

7. Критическая по времени информация, чувствительная ко времени информация и часто используемая информация должна помещаться на карточках и в оперативных справочниках.

§ 3. Аprobация

8. Система документации по безопасности полетов должна перед введением апробироваться в реальных условиях. Аprobация должна затрагивать критические аспекты использования информации, с тем чтобы проверить ее эффективность. В процессе аprobации следует также оценить взаимодействие между всеми группами информации, которое может иметь место при выполнении операции.

§ 4. Составление

9. Система документации по безопасности полетов должна предусматривать согласованное использование терминологии и стандартных терминов применительно к общим элементам и действиям.

10. Эксплуатационные документы должны включать перечень терминов, сокращений и их стандартных определений, обновляемый на регулярной основе для обеспечения доступа к самой последней терминологии. Все важные термины, сокращения и аббревиатуры, включенные в систему полетной документации, должны иметь определения.

11. Система документации по безопасности полетов должна обеспечивать стандартизацию всех типов документов, в том числе стиля изложения, терминологии, использования графиков и символов, а также форматов всех документов. Сюда также относится единообразное размещение конкретных видов информации, согласованное использование единиц измерения и кодов.

12. Система документации по безопасности полетов должна включать индексный указатель для быстрого нахождения информации, включенной в

несколько эксплуатационных документов.

Примечание. Индексный указатель должен размещаться в начале каждого документа и включать не более чем три уровня индексации. Страницы, содержащие информацию, используемую в нештатных и аварийных ситуациях, должны быть снабжены закладками для прямого к ним доступа.

13. Система документации по безопасности полетов должна отвечать требованиям системы качества эксплуатанта, когда это применимо.

§ 5. Внедрение

14. Эксплуатанты должны контролировать внедрение системы документации по безопасности полетов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатации таким образом, как это важно для эксплуатации и целесообразно для эксплуатационного персонала. Такой контроль должен предусматривать надлежащую систему обратной связи для получения предложений эксплуатационного персонала.

§ 6. Изменение

15. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения, рассылки и контроля изменения информации с целью обработки информации и данных, получаемых из всех источников, имеющих отношение к типу осуществляемых операций, включая, в числе прочих, государство эксплуатанта, государство разработчика, государство регистрации, изготовителей и поставщиков оборудования.

Примечание. Изготовители представляют информацию по эксплуатации конкретных воздушных судов, которая непосредственно касается использования бортовых систем и процедур в условиях, которые могут не в полной мере отражать требования эксплуатантов. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы такая информация отвечала их конкретным потребностям и потребностям местных полномочных органов.

16. Эксплуатанты должны разработать систему сбора, рассмотрения и рассылки информации с целью обработки информации об изменениях, которые вводятся эксплуатантом, включая:

- 1) изменения, связанные с установкой нового оборудования;
- 2) изменения, обусловленные опытом эксплуатации;
- 3) изменения в методах и процедурах эксплуатанта;
- 4) изменения в сертификате эксплуатанта;
- 5) изменения с целью обеспечения стандартизации в рамках всего парка.

Примечание. Эксплуатанты должны принять меры к тому, чтобы принципы, методы и процедуры координации действий членов экипажа были конкретно увязаны с их работой.

17. Система документации по безопасности полетов должна пересматриваться:

- 1) на регулярной основе (по крайней мере раз в год);
- 2) после значительных событий (слияние или поглощение предприятий, резкое увеличение или сокращение объема деятельности и пр.);
- 3) после технологических изменений (внедрение нового оборудования);
- 4) после изменения правил, касающихся безопасности полетов.

18. Эксплуатанты должны разработать методы передачи новой информации. Такие конкретные методы должны учитывать степень срочности передачи.

Примечание. Поскольку частые изменения понижают важность новых или измененных процедур, желательно сводить к минимуму изменения системы документации по безопасности полетов.

19. Новая информация должна рассматриваться и апробироваться с учетом ее влияния на всю систему документации по безопасности полетов.

20. Метод передачи новой информации должен дополняться системой отслеживания последней информации эксплуатационным персоналом. Такая система отслеживания должна предусматривать процедуру проверки наличия у эксплуатационного персонала самых последних изменений.

ДОПОЛНЕНИЕ 5. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, КАСАЮЩИЙСЯ УТВЕРЖДЕННЫХ ПОЛЕТОВ НОЧЬЮ И/ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ПМУ) НА САМОЛЕТАХ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Дополнительный материал к § 5 Главы V настоящих Правил и Приложению 3 к настоящим Правилам

§ 1. Цель и рамки применения

1. Целью настоящего дополнения является обеспечение дополнительного инструктивного материала по требованиям к летной годности и эксплуатационным требованиям, изложенным в § 5 Главы V настоящих Правил и Приложении 3 к настоящим Правилам, которые предназначены для обеспечения общего уровня безопасности утвержденных полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем.

§ 2. Надежность газотурбинного двигателя

2. При установлении вероятной нормы потери мощности, предусмотренной в части 177 § 5 Главы V настоящих Правил и Приложении 3 к настоящим Правилам, следует руководствоваться данными коммерческих полетов, дополненных имеющейся информацией о полетах частных самолетов в аналогичных эксплуатационных сценариях. Оценку необходимо выполнять на основе минимального эксплуатационного опыта, который должен включать налет не менее 20 000 ч на фактической комбинации "самолет – двигатель", если не проводились дополнительные испытания или не имеется опыт эксплуатации достаточно аналогичных типов двигателей.

3. При оценке надежности газотурбинного двигателя подтверждающая информация должна браться из базы данных мирового флота, охватывающей максимально возможную выборку полетов, которые считаются репрезентативными, составленную изготовителями и рассмотренную с государствами разработчика и эксплуатанта. Поскольку представление информации о налете не является обязательным для многих эксплуатантов, для подготовки данных о надежности двигателя могут использоваться соответствующие статистические оценки. Государству эксплуатанта следует также контролировать и анализировать данные по отдельным эксплуатантам, имеющим разрешение на производство таких полетов, включая результаты контроля за изменением параметров работы двигателя и сообщения о событиях, с тем чтобы убедиться в наличии у эксплуатанта достаточного опыта.

4. Контроль за изменением параметров работы двигателя должен включать:

- 1) программу контроля расхода масла, основанную на рекомендациях изготовителей, и
- 2) программу контроля состояния двигателя с описанием подлежащих

контролю параметров, метода сбора данных и порядка предприятия корректирующих действий; она должна быть основана на рекомендациях изготовителя. Цель контроля заключается в выявлении на раннем этапе ухудшения работы газотурбинного двигателя, с тем чтобы можно было предпринять корректирующие действия до того, как такое ухудшение отразится на безопасности эксплуатации.

5. Следует учреждать программу оценки надежности двигателей и связанных с ними систем. Программа оценки надежности двигателя должна включать время наработки двигателя за данный период, а также частоту выключения двигателя в полете по любым причинам и частоту внепланового демонтажа двигателя, полученных за 12-ти месячный период методом скользящих средних. Сообщения о событиях должны включать все элементы, имеющие отношение к возможностям безопасного производства полетов ночью и/или в ПМУ. Эти данные должны предоставляться эксплуатанту, владельцу сертификата типа и государству, с тем чтобы они могли убедиться в обеспечении установленных уровней надежности. В случае любой устойчивой неблагоприятной тенденции эксплуатанту в консультации с государством и изготовителем следует немедленно провести оценку с целью определения действий для восстановления запланированного уровня безопасности. Эксплуатант должен разработать программу, при поддержке со стороны изготовителя, контроля за составными частями, которая гарантирует наличие надлежащих составных частей и выдерживание конфигурации для допущенных к таким полетам самолетов с одним газотурбинным двигателем. Такая программа включает проверку того, чтобы составные части, устанавливаемые на допущенный к эксплуатации самолет с одним газотурбинным двигателем в результате арендных или пульных (коммерческое соглашение между двумя или более авиакомпаниями/авиапредприятиями) соглашений по использованию составных частей, а также составные части, используемые после текущего капитального ремонта, обеспечивали выдерживание требуемой конфигурации этого самолета для выполнения полетов, разрешенных согласно § 5 Главы V настоящих Правил.

6. Норма потери мощности должна определяться как скользящее среднее значение за определенный период (например, скользящее среднее значение за 12 месяцев, если выборка является большой). Норма потери мощности, а не частота выключения двигателя в полете, используется потому, что этот показатель считается более подходящим для самолета с одним двигателем. Если на многодвигательном самолете происходит отказ, приводящий к большой, но не полной потере мощности одного двигателя, то вероятнее всего, что этот двигатель будет отключен, так как при этом сохраняются положительные характеристики самолета при неработающем двигателе, тогда как на самолете с одним двигателем может быть принято решение использовать остаточную тягу для увеличения дальности полета в режиме планирования.

7. Фактический выбираемый период должен учитывать такие факторы, как глобальное применение и соответствие имеющегося опыта (например, более ранние данные могут оказаться нерепрезентативными вследствие последующих обязательных доработок, которые влияют на величину нормы потери мощности). После внедрения двигателя нового типа, не имеющего пока достаточно широкого применения, возможно, потребуется использовать весь накопленный опыт, с тем чтобы попытаться получить статистически значимое среднее значение.

§ 3. Руководство по производству полетов

8. Руководство по производству полетов должно содержать всю необходимую информацию, относящуюся к полетам ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем. Оно должно содержать все сведения о дополнительном оборудовании, процедурах и уровне подготовки, необходимых для таких полетов, маршруте и/или районе полета и информацию об аэродроме (включая планирование и эксплуатационные минимумы).

§ 4. Сертификация или утверждение эксплуатанта

9. Система сертификации или утверждения, установленная государством эксплуатанта, должна гарантировать соответствие применяемых эксплуатантом процедур производства полетов в штатной, нештатной и аварийной ситуациях, включая действия в случае отказов двигателя, систем или оборудования. В дополнение к обычным требованиям, предъявляемым при сертификации или утверждении эксплуатанта для производства полетов на самолетах с одним газотурбинным двигателем, следует учитывать следующие элементы:

1) наличие доказательства обеспечиваемой надежности двигателя конкретной комбинации "самолет-двигатель" (см. § 1 Приложения 3 к настоящим Правилам);

2) специальные и надлежащие процедуры подготовки и проверки, включая процедуры в случае отказа/неисправности двигателя на земле, после взлета и на маршруте, и при снижении с нормальной крейсерской абсолютной высоты до вынужденной посадки;

3) программу технического обслуживания, которая расширена с учетом оборудования и систем, упомянутых в § 2 Приложения 3 к настоящим Правилам;

4) MEL, измененный с учетом оборудования и систем, необходимых для производства полетов ночью и/или в ПМУ;

5) планирование и эксплуатационные минимумы, соответствующие полетам ночью и/или в ПМУ;

6) процедуры вылета и прибытия и любые ограничения маршрутов;

7) квалификацию и опыт пилота;

8) руководство по производству полетов, включая ограничения, аварийные процедуры, утвержденные маршруты или районы полетов, MEL и стандартные процедуры, связанные с оборудованием, упомянутым в § 2 Приложения 3 к настоящим Правилам.

§ 5. Эксплуатационные требования и требования в отношении программы технического обслуживания

10. Разрешение на производство полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем, зафиксированное в сертификате эксплуатанта или равноценном документе, должно содержать информацию о конкретных комбинациях "планер-двигатель", включая действующий стандарт типовой конструкции для таких полетов, специально утвержденные самолеты и районы или маршруты таких полетов.

11. Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания должно содержать информацию о сертификации дополнительного необходимого оборудования, а также о программе технического обслуживания и обеспечения надежности такого оборудования, включая двигатель.

§ 6. Ограничения маршрутов над водным пространством

12. Эксплуатанты самолетов с одним газотурбинным двигателем, выполняющих полеты ночью и/или в ПМУ, должны провести оценку ограничений маршрутов над водным пространством. Следует определить расстояние от участка суши, приемлемого для безопасного выполнения вынужденной посадки, на котором может эксплуатироваться самолет. Это расстояние соответствует дальности полета в режиме планирования в условиях штиля с крейсерской абсолютной высоты до района безопасной вынужденной посадки после отказа двигателя. Государства могут увеличить это расстояние с учетом вероятных превалирующих условий и типа полета. При этом следует учитывать вероятное состояние моря, имеющееся на борту аварийно-спасательное оборудование, обеспечиваемую надежность двигателя и имеющиеся поисково-спасательные службы.

13. Любое дополнительное расстояние, допускаемое сверх дальности полета в режиме планирования, не должно превышать расстояния, эквивалентного 15 мин полета самолета с обычной крейсерской скоростью.

ДОПОЛНЕНИЕ 6. УРОВНИ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО И ПРОТИВОПОЖАРНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (RFFS)

Дополнительный материал к части 28 § 1 Главы IV настоящих Правил

§ 1. Цель и рамки применения

1. Целью настоящего Дополнения является предоставление инструктивного материала по оценке уровня обеспечиваемой RFFS защиты, который считают приемлемым эксплуатанты самолетов, использующие аэродромы в различных целях. Данный инструктивный материал не освобождает эксплуатанта от обязательства гарантировать предоставление приемлемого уровня защиты для предполагаемого к использованию самолета.

§ 2. Базовые концепции

2. Для целей планирования полетов эксплуатант самолета должен стремиться к тому, чтобы использовать аэродром, категория RFFS которого согласно требованиям п. 9.2 главы 9 тома I Приложения 14 к Конвенции соответствует категории RFFS для конкретного самолета или превышает ее. Однако некоторые используемые в настоящее время аэродромы не отвечают этим требованиям. Кроме того, положения тома I Приложения 14 к Конвенции определяют уровень RFFS на аэродроме, который должен обеспечиваться для самолетов, обычно использующих этот аэродром; таким образом, этот уровень обеспечиваемой RFFS защиты не учитывает самолеты, для которых аэродром выбирается в качестве запасного аэродрома.

3. Если на аэродроме имеет место временное снижение возможностей RFFS, то в п. 2.11.3 тома I Приложения 14 к Конвенции содержится требование, гласящее: "Изменения в уровне защиты, обычно обеспечиваемой на аэродроме в области спасания и борьбы с пожаром, сообщаются соответствующим органам службы воздушного движения и службы аэронавигационной информации, чтобы эти органы могли передавать необходимые сведения прибывающим и убывающим воздушным судам. Когда подобное изменение в указанном уровне ликвидируется, вышеуказанные органы соответственно об этом информируются".

4. Для определения приемлемости уровня обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома эксплуатанту следует принимать во внимание:

1) в отношении аэродрома вылета или аэродрома назначения разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и частоту полетов на этот аэродром;

2) в отношении запасного аэродрома разницу между категорией RFFS для аэродрома и категорией RFFS для самолета и вероятность того, что этот запасной аэродром будет использоваться.

5. Цель состоит в том, чтобы эксплуатант рассматривал предоставляемое RFFS как один из элементов процесса оценки риска, осуществляемого в рамках его системы управления безопасностью полетов

(СУБП), с тем чтобы можно было гарантировать максимальный общий уровень безопасности полетов. При оценке риска будут также учитываться следующие факторы: аэродромные службы и средства, их готовность, рельеф местности, погодные условия и т. д., – с целью гарантировать выбор наиболее подходящего аэродрома.

Примечание. Приложение 19 к Конвенции содержит положения об управлении безопасностью полетов для эксплуатантов. Дополнительный инструктивный материал приведен в «Руководстве по управлению безопасностью полетов» (Doc 9859).

6. Приводимый ниже инструктивный материал предназначен для оказания помощи эксплуатантам при проведении оценки, предусматриваемой частью 28 § 1 Главы IV настоящих Правил, с надлежащим учетом базовых принципов, изложенных в частях. 2 и 5 § 2 Добавления 6 к настоящим Правилам. Данный инструктивный материал не предназначен для того, чтобы ограничивать или регламентировать эксплуатацию аэродрома.

§ 3. Глоссарий терминов

7. **Временное снижение уровня.** Сообщаемая, в том числе посредством NOTAM, категория RFFS, установленная в результате понижения уровня защиты, обеспечиваемого RFFS на аэродроме.

8. **Категория RFFS для аэродрома.** Категория RFFS для какого-либо конкретного аэродрома, опубликованная в соответствующем сборнике аэронавигационной информации (AIP).

9. **Категория RFFS для самолетов.** Категория, выведенная из приведенной в томе I Приложения 14 к Конвенции таблицы 9-1, для данного типа самолета.

§ 4. Приемлемая категория RFFS для аэродрома (планирование)

10. В принципе опубликованная категория RFFS для каждого аэродрома, используемого для данного полета, должна быть не ниже категории RFFS для конкретного самолета. Тем не менее, если на одном или нескольких аэродромах, которые должны быть указаны в рабочем плане полета, не обеспечивается необходимая для самолета категория RFFS, то эксплуатант должен убедиться в том, что на конкретном аэродроме обеспечивается уровень категории RFFS, который считается приемлемым на основе оценки риска, проведенной в рамках системы управления безопасностью полетов (СУБП) эксплуатанта. При определении приемлемых уровней RFFS в таких ситуациях эксплуатант может использовать критерии, указанные в таблице Д 6-1 и таблице Д 6-2 Добавления 6 к настоящим Правилам. Несмотря на эти критерии, эксплуатант может определить другие приемлемые уровни категории RFFS в соответствии с § 5 Добавления 6 к настоящим Правилам.

11. Предполагаемые полеты на аэродромы с категорией RFFS ниже уровней, указанных в п. 9.2 главы 9 тома I Приложения 14 к Конвенции,

следует согласовывать между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома.

12. В отношении аэродромов вылета и аэродромов назначения на этапе планирования приемлемые уровни обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома должны быть равны значениям, указанным в таблице Д 6-1 Добавления 6 к настоящим Правилам, или превышать их.

Таблица Д 6-1. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (аэродромы вылета и аэродромы назначения)

<p>Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета)</p> <p>Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования</p>	<p>Приемлемая категория RFFS для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)</p>
<p>Аэродром вылета и аэродром назначения</p>	<p>Категория RFFS для каждого аэродрома должна быть не ниже категории RFFS для самолетов.</p> <p>Когда эксплуатант провел надлежащую оценку риска на одну ступень ниже категории RFFS для самолетов</p> <p>или на две ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее,</p> <p>но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов</p>

13. Для соблюдения эксплуатационных правил, применяемых для данного полета, эксплуатант выбирает запасной(ые) аэродром(ы) для использования в различных целях. На этапе планирования приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома, выбранного в качестве запасного, может быть равным указанным ниже значениям, или превышать их, указанным в таблице Д 6-2 Добавления 6 к настоящим Правилам.

14. Для полетов чисто грузовых воздушных судов может быть приемлемо и дальнейшее снижение категории при условии, что RFFS располагают необходимыми возможностями для сдерживания пожара вокруг кабины летного экипажа на время, достаточное для того, чтобы люди могли безопасно покинуть самолет.

§ 5. Отклонения

15. Несмотря на инструктивный материал, содержащийся в части 10 § 4 Добавления 6 к настоящим Правилам, категория RFFS для аэродрома ниже уровней защиты, указанных в таблицах Д 6-1 и Д 6-2, может быть приемлема, если преобладают другие соображения, например погодные условия, характеристики ВПП или расстояние до запасного аэродрома. Такие отклонения должны основываться на конкретной оценке риска, проводимой эксплуатантом в рамках своей системы управления безопасностью полетов (СУБП).

Таблица Д 6-2. Приемлемая категория аэродрома применительно к аварийно-спасательной и противопожарной службам (запасные аэродромы)

<p>Аэродромы (указываемые в рабочем плане полета)</p> <p>Примечание. Если конкретный аэродром используется для нескольких целей, применяется наивысшая требуемая категория, соответствующая конкретной цели на момент предполагаемого использования.</p>	<p>Приемлемый уровень обеспечиваемой RFFS защиты для аэродрома (с учетом опубликованной категории RFFS для аэродрома, включая любые изменения согласно NOTAM)</p>
---	--

<p>Запасной аэродром при взлете и запасной аэродром пункта назначения</p>	<p>В том случае, если эксплуатантом выполнена приемлемая оценка риска:</p> <p>на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или</p> <p>на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее, но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов.</p>
<p>Запасные аэродромы на маршруте</p>	<p>Если эксплуатант аэродрома уведомляется не менее чем за 30 мин до прибытия самолета, минимум категория 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и категория 1 RFFS для прочих самолетов.</p> <p>Если эксплуатант аэродрома может быть уведомлен менее чем за 30 мин до прибытия самолета:</p> <p>на две ступени ниже категории RFFS для самолетов, или</p> <p>на три ступени ниже категории RFFS для самолетов в случае временного снижения уровня на период 72 ч или менее,</p> <p>но не ниже категории 4 RFFS для аэродрома для самолетов с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг и не ниже категории 1 для прочих самолетов</p>

16. Отклонения от категории RFFS для аэродрома могут, помимо прочего, касаться:

- 1) нерегулярного полета; или
- 2) временного снижения уровня защиты, превышающего 72 ч.

В соответствующих случаях отклонение может применяться для группы аэродромов, выбранных для той же цели

для данного типа самолета.

17. Вышеуказанные отклонения могут основываться на дополнительных или прочих критериях, относящихся к данному типу полетов. Например, 72-часовой порог для временного снижения уровня RFFS может не иметь значения для единичного полета на рассматриваемый аэродром или с рассматриваемого аэродрома, такого как нерегулярный полет, в то время как это будет вполне актуально для полетов, выполняемых на непрерывной и ежедневной основе. Отклонение может быть ограничено по времени. Отклонение также может быть модифицировано с учетом изменений в уровне защиты RFFS, обеспечиваемом на рассматриваемом(ых) аэродроме(ах). В соответствии с частью 29 § 1 Главы IV настоящих Правил отклонения и периоды их действия должны быть включены в руководство по производству полетов.

18. В отношении отклонений от приемлемого RFFS на аэродромах вылета и аэродромах назначения конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, который предполагается использовать в качестве аэродрома вылета или аэродрома назначения, может основываться на следующих элементах:

1) частота полетов, планируемая эксплуатантом самолета с учетом пониженного уровня обеспечиваемой RFFS защиты;

2) координация между эксплуатантом самолета и эксплуатантом аэродрома (например, сокращение времени разворачивания путем заблаговременного размещения существующих средств RFFS вдоль ВПП до предполагаемого взлета или посадки).

19. В отношении регулярных полетов указанная координация должна учитывать принципы пп. 9.2.5 и 9.2.6 главы 9 тома I Приложения 14 к Конвенции, которые относятся к эксплуатанту аэродрома, а также возможности изменения категории обеспечиваемого на аэродроме RFFS в рамках ежедневного или сезонного цикла.

20. В отношении отклонений от приемлемого RFFS для запасного аэродрома конкретная оценка риска для безопасности полетов эксплуатанта самолета для аэродрома, выбранного в качестве запасного аэродрома при взлете, запасного аэродрома пункта назначения или запасного аэродрома на маршруте, может основываться на следующих элементах:

1) вероятность эффективного использования рассматриваемого аэродрома;

2) частота выбора аэродрома для соответствующей цели использования.

§ 6. В полете

21. Содержащаяся в руководстве по производству полетов согласно части 29 § 1 Главы IV настоящих Правил информация о категории RFFS для аэродрома, приемлемого на этапе планирования (включая таблицы Д 6-1,

Д 6-2 и отклонения там, где они используются согласно требованиям в § 5 Добавления 6 к настоящим Правилам), применима при повторном планировании в ходе полета.

22. В полете командир воздушного судна может принять решение выполнить посадку на каком-либо аэродроме, независимо от категории RFFS, если в результате надлежащего учета всех преобладающих обстоятельств он делает вывод о том, что это менее безопасно, чем изменение маршрута полета.

ДОПОЛНЕНИЕ 7. ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

Дополнение к Главе XIV настоящих Правил

§ 1. Цель и рамки применения

1. В настоящем Дополнении содержится инструктивный материал, касающийся перевозки опасных грузов в качестве груза. В Главу XIV настоящих Правил включаются требования к перевозке опасных грузов, применяющиеся ко всем эксплуатантам. Эксплуатантам, имеющим специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза, необходимо выполнять дополнительные требования. Помимо эксплуатационных требований, приведенных в настоящих Правилах, существуют другие требования в ГАПГАТ «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху», в «Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Дос 9284) и Дополнении к «Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Дос 9284SU), которые также необходимо соблюдать.

§ 2. Определения

2. Там, где в настоящем Дополнении используются нижеприведенные термины, они имеют следующее значение:

1) **Груз.** Любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением почты и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Примечание 1. Данное определение отличается от определения "груза", данного в Приложении 9 к Конвенции "Упрощение формальностей".

Примечание 2. СОМАТ, отвечающий критериям классификации опасного груза и перевозимый в соответствии с п. 2.2.2 части 1, или п. 2.2.3 части 1, или п. 2.2.4 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Дос 9284), рассматриваются как "груз" (например, запасные части для воздушных судов, такие как химические источники кислорода, командно-топливные агрегаты, огнетушители, масла, смазочные материалы, чистящие средства).

§ 3. Государства

3. АГАТ указывает в эксплуатационных спецификациях, выдано ли эксплуатанту специальное утверждение для перевозки опасных грузов в качестве груза. В спецификации включаются любые ограничения.

4. Специальное утверждение может быть предоставлено для перевозки только конкретных типов опасных грузов (например, сухой лед, биологические вещества категории В и опасные грузы в освобожденных количествах) или СОМАТ.

5. Дополнение к «Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Дос 9284SU) содержит инструктивный материал, касающийся обязанностей государств по отношению к

эксплуатантам. В него включена дополнительная информация к части 7 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284) относительно хранения и погрузки, предоставления информации, проверок, обеспечения соблюдения требований и информация из настоящих Правил, касающаяся обязанностей государств в отношении опасных грузов.

6. Перевозка опасных грузов не в качестве груза (например, медицинские рейсы, поисково-спасательные операции) рассматривается в главе 1 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284). Исключения, касающиеся перевозки опасных грузов, представляющих собой оборудование или предназначенных для использования на борту воздушного судна в ходе полета, указаны в п. 2.2.1 части 1 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284).

§ 4. Эксплуатант

7. Учебная программа эксплуатанта должна охватывать, как минимум, аспекты перевозки опасных грузов, перечисленные в таблице 1-4 «Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284), если эксплуатант имеет специальное утверждение для перевозки опасных грузов, или в таблице 1-5, если он не имеет специального утверждения. Переподготовка должна проводиться в пределах 24 месяцев после предшествующей подготовки, за исключением случаев, когда «Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284) предусмотрено иное.

8. Подробное описание программы подготовки в области перевозки опасных грузов, включая политику и процедуры в отношении персонала третьих сторон, принимающего участие в процессе приемки, обработки, погрузки и разгрузки опасных грузов, следует включить в руководство по производству полетов.

9. «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284) требуют, чтобы эксплуатанты вносили информацию в руководства по производству полетов и/или другие соответствующие руководства, позволяющую летным экипажам, другим сотрудникам и агентам по наземному обслуживанию выполнять свои обязанности в отношении перевозки опасных грузов и проходить первоначальную подготовку до выполнения должностных обязанностей, связанных с опасными грузами.

10. Эксплуатанты должны выполнять и обеспечивать выполнение требований, установленных государствами, в которых производство полетов осуществляется в соответствии с положениями частью 42 § 3 Главы IV настоящих Правил.

11. Эксплуатанты могут обращаться за получением специального утверждения на перевозку в качестве груза только конкретных опасных

грузов, таких как сухой лед, биологические вещества категории В, СОМАТ и опасные грузы в освобожденных количествах.

12. Дополнение 1 к главе 7 части S-7 Дополнения к «Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284SU) содержит дополнительный инструктивный материал и информацию о требованиях, касающихся эксплуатантов, не имеющих специального утверждения на перевозку опасных грузов в качестве груза, и для эксплуатантов, имеющих специальное утверждение на перевозку опасных грузов в качестве груза.

13. Всем эксплуатантам следует разработать и внедрить систему, обеспечивающую актуальное информирование их о нормативных изменениях и обновлениях. «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» (ИКАО, Doc 9284) содержат детальные указания, необходимые для безопасной перевозки опасных грузов по воздуху. Эти Инструкции выпускаются раз в два года со вступлением в силу 1 января нечетного года.

ДОПОЛНЕНИЕ 8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ САМОЛЕТА, ТЕРПЯЩЕГО БЕДСТВИЕ

Дополнительный материал к § 29 Главы VI настоящих Правил.
Инструктивные указания по определению местоположения самолета,
терпящего бедствие

§ 1. Введение

1. Приводимый ниже материал содержит инструктивные указания по вопросу определения местоположения самолета, терпящего бедствие. Рабочая группа по инициированной передаче полетных данных (TTFDWG) проанализировала 42 авиационных происшествия с целью получить представление о расстоянии между последним известным местоположением самолета и местом авиационного происшествия. В докладе этой Рабочей группы указывается, что приблизительно в 95 % случаев, когда местоположение воздушного судна было известно за одну минуту до авиационного происшествия, место этого авиационного происшествия находилось в радиусе 6 м. миль от этого местоположения. (Доклад TTFDWG доступен в разделе "Публикации" на сайте: <https://www.bea.aero/en/>).

2. В случае, если самолет в результате авиационного происшествия погружается в воду, определение места происшествия в радиусе 6 м. миль на поверхности приобретает еще большую важность. Если начинать поиск в районе за пределами радиуса в 6 м. миль, то времени на поиск и обнаружение низкочастотного ULB остается меньше. Район с радиусом 6 м. миль можно осмотреть за четыре дня при нынешних расчетных возможностях осуществлять подводный поиск на площади 100 км² в день. Если добавить время на прибытие в район поиска морских средств и осуществление поиска, то по расчетам до момента разрядки аккумулятора ULB можно исследовать район площадью 2300 км², что эквивалентно площади радиусом 14 м. миль. Если начинать поиск на площади радиусом более 6 м. миль, то вероятность успешного обнаружения места авиационного происшествия на начальном этапе уменьшается, а расширение площади за пределы района радиусом 6 м. миль сокращает располагаемое время для поиска без какого-либо ощутимого повышения вероятности обнаружения.

§ 2. Разъяснение назначения оборудования

3. Информация, на основании которой можно определить местоположение: информация, поступающая либо от действующей бортовой системы, либо которая при срабатывании в автоматическом или ручном режиме может передавать информацию о местоположении, включающую отметку времени. Это основанное на характеристиках требование не привязано к конкретной системе и может также обеспечивать эксплуатационные преимущества.

4. Аварийный приводной передатчик (ELT). ELT нынешнего поколения были сконструированы для выдачи информации о местоположении

при авиационном происшествии с возможностью выживания. ELT следующего поколения могут быть способны срабатывать и начинать передавать информацию в полете при возникновении любого из условий, указанных в EUROCAE ED-237 «Минимальные требования к техническим характеристикам авиационных систем (MASPS) в части критериев обнаружения состояния бедствия воздушного судна в полете для инициирования передачи полетной информации». Если ELT погружается в воду, обнаружить его сигнал не представляется возможным.

5. Автоматически отделяемый бортовой самописец (ADFR). ADRF предназначен для обеспечения наличия данных бортового самописца вскоре после авиационного происшествия, в частности, при авиационных происшествиях над водной поверхностью. Встроенный ELT позволяет обнаружить место происшествия для целей расследования и проведения поисково-спасательных операций. Являясь нетонушим, он поможет обнаружить место авиационного происшествия с помощью сигнала ELT в случае, если обломки погружаются в воду. Он также позволяет отказаться от одного ELT.

6. Подводное приводное устройство (ULD). ULD, работающее на частоте 8,8 кГц, прикрепляется к планеру для того, чтобы можно было обнаруживать обломки самолета под водой в случае, если обнаружить сигнал ELT не представляется возможным. ULD, работающие на частоте 37,5 кГц, прикрепляются к бортовым самописцам и используются для обнаружения бортовых самописцев под водой.

§ 3. Соблюдение требований к оснащению оборудованием

7. С развитием техники появилась возможность обеспечивать соответствие требованиям к оснащению оборудованием разными способами. Приводимая ниже Таблица Д 8-1 содержит примеры вариантов соблюдения требований. При использовании такого перспективного оборудования расходы будут сводиться к минимуму, а эффективность по сравнению с оборудованием, устанавливаемым в настоящее время, будет повышена.

Таблица Д 8-1. Примеры обеспечения соблюдения требований

Настоящее время	После 1 января 2021 года
В эксплуатации	Заявка на получение сертификата типа представлена АГАТ
Два ELT Два стационарных самописца	Пример: Система, позволяющая определять местоположение; и один ADFR со встроенным ELT; и один комбинированный самописец; или система, позволяющая определить местоположение и один ELT и два стационарных самописца и дополнительное средство для своевременного извлечения данных бортового самописца

Примечание. Используемая в соответствии с положениями § 29 Главы VI настоящих Правил система, позволяющая определять местоположение, может заменить один из ELT, требующихся согласно положениям § 28 Главы VI настоящих Правил.

**ДОПОЛНЕНИЕ 9. СПРАВОЧНИК ПО ДЕЙСТВУЮЩИМ
ПОЛОЖЕНИЯМ, КАСАЮЩИМСЯ БОРТОВЫХ САМОПИСЦЕВ**
(Дополнительный материал к § 28 Главы VI настоящих Правил)

§ 1. Введение

1. После 1973 года, когда в Приложение 6 к Конвенции были включены SARPS об установке бортовых самописцев, разработаны новые и пересмотрены существующие требования в отношении бортовых самописцев. Настоящие поправки включают обновленные положения, касающиеся бортовых самописцев, регистрации цифровой связи; требования в отношении FDR для новых воздушных судов; пересмотренный список параметров и положения о двухчасовой длительности записей CVR. В течение этого периода процесс установления даты начала применения и определения требований SARPS к установке самописцев был сложным. Ниже помещены таблицы, в которых в сводном виде приводится информация о действующих требованиях к установке бортовых самописцев.

Таблица Д 9-1. SARPS, касающиеся установки FDR/AIR/ADRS/AIRS

Год	МСТОМ								
	Более 27 000 кг			Более 5700 кг			5700 кг и менее		
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолет с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с новым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Многодвигательные газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности
			Часть 197 § 6 Глава VI Часть 200 § 6 Глава VI			Часть 197 § 6 Глава VI			
1987 →			Часть 199 § 6 Глава VI			Часть 198 § 6 Глава VI			
1989 →									
1990 →		Часть 194 § 6 Глава VI			Часть 195 § 6 Глава VI				
2005 →									Часть 196 § 6 Глава VI
2016 →	Таблица П 8-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)	Часть 201 § 6 Глава VI		Таблица П 8-1 (некоторые параметры выбраны с увеличенной частотой регистрации)	Часть 201 § 6 Глава VI		Часть 192 § 6 Глава VI	Часть 193 § 6 Глава VI	
2023 →	Часть 202 § 6 Глава VI	Часть 203 § 6 Глава VI		Часть 202 § 6 Глава VI	Часть 203 § 6 Глава VI				

Таблица Д 9-2. SARPS, касающиеся установки CVR/CARS

Год	МСТОМ					
	Более 27 000 кг		Более 5700 кг		Более 2250 кг	
	Все самолеты	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с первым сертификатом летной годности	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и новым сертификатом типа	Все газотурбинные самолеты с несколькими пилотами и первым сертификатом летной годности
				Часть 211 § 7 Глава VI		
1987 →						
2003 →						
2016 →	Часть 213 § 7 Глава VI	Часть 210 § 7 Глава VI	Часть 209 § 7 Глава VI			
2021 →	Часть 214 § 7 Глава VI				Часть 206 § 7 Глава VI	Часть 207 § 7 Глава VI

Таблица Д 9-3. SARPS, касающиеся комбинированных самописцев

Год	МСТОМ			
	Более 15 000 кг	Более 5 700 кг		Менее 5700 кг
	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты с новым сертификатом типа, требующие CVR и FDR	Все самолеты, требующие CVR и FDR	Все многодвигательные газотурбинные самолеты, требующие FDR и/или CVR
2016 →	Часть 234 § 10 Глава VI	Часть 233 § 10 Глава VI	Часть 235 § 10 Глава VI	Часть 236 § 10 Глава VI

Таблица Д 9-4. Регистрация взаимодействия "летный экипаж – машина"

Год	МСТОМ	
	Более 27 000 кг	Более 5700 кг
	Все самолеты с новым сертификатом типа	Все самолеты с первым сертификатом летной годности
2023 →	Часть 224 § 9 Глава VI	Часть 225 § 9 Глава VI

Таблица Д 9-5. Пояснения по установке регистратора сообщений, передаваемых по линии передачи данных (DLC)

Номер строки	Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности	Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки	Дата активации для использования оборудования DLC	Регистрация DLC необходима	Ссылка на SARPS
1	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	Часть 219 § 8 Глава VI
2	1 января 2016 года или после этой даты	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Да	Часть 219 § 8 Глава VI
3	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	1 января 2016 года или после этой даты	Да	Часть 220 § 8 Глава VI
4	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	Нет	Часть 220 § 8 Глава VI
5	До 1 января 2016 года	До 1 января 2016 года	1 января 2016 года или после этой даты	Нет ¹	Часть 220 § 8 Глава VI Часть 221 § 8 Глава VI

¹ – Не требуется, но рекомендуется.

§ 2. Заголовки таблиц

8. Дата выдачи первого индивидуального сертификата летной годности – не требует пояснений.

9. Дата выдачи сертификата типа воздушного судна или первого утверждения модификации для установки оборудования DLC означает дату, в которую разрешена установка оборудования DLC на воздушном судне, и относится к утверждению летной годности устанавливаемых компонентов воздушного судна, таких как конструктивные элементы и проводка, которым должно соответствовать оборудование DLC. Эти утверждения летной годности, как правило, оформляются в виде сертификата типа, дополнения к сертификату типа или измененного сертификата типа.

10. Первоначальные эксплуатанты воздушных судов, имеющих утверждения летной годности применительно к возможности использования DLC, часто принимают решение не устанавливать оборудование DLC или не

активировать его, даже если воздушное судно готово к использованию такого оборудования.

11. Дата активации для использования оборудования DLC означает дату, в которую функция DLC, упомянутая в части 28 § 8 Приложения 8 к настоящим Правилам, была впервые активирована для использования.

12. Термин "оборудование связи по линии передачи данных (DLC)", используемый в настоящих положениях, означает физический(ие) агрегат(ы) (например, блок(и)), который(ые) был(и) утвержден(ы) в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, установленными сертифицирующим полномочным органом (например, TSO или ETSO).

13. Активация функций DLC означает активацию функций DLC при помощи утвержденного программного обеспечения или утвержденное обновление программного обеспечения.

14. Регистрация DLC необходима означает требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, в соответствии с положениями части 219, 220 и 221 § 8 Главы VI настоящих Правил.

§ 3. Общие положения

15. Датой, определяющей требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, является дата, в которую была утверждена система CVR воздушного судна. Дата, в которую оборудование DLC было утверждено в соответствии с минимальными требованиями к рабочим характеристикам, не имеет значения для целей выполнения требования о регистрации данных CVR.

16. Для того чтобы оборудование DLC отвечало требованиям для утверждения летной годности, оно должно позволять без изменений использовать установленные компоненты воздушного судна, необходимые для обеспечения

функции DLC, например:

1) маршрутизатор линии передачи данных (например, установленный в блоке управления связью);

2) оборудование радиосвязи (например, УКВ, ВЧ-линия передачи данных, SATCOM) и соответствующие антенны.

17. Утвержденное обновление программного обеспечения установленного оборудования или активация функций при помощи программного обеспечения, как правило, не влияют на соответствие оборудования DLC остальным системам воздушного судна.

§ 4. Примеры

18. Относительно строк 1 и 2:

1) Требование о регистрации сообщений определено Стандартом части 224 § 9 Главы VI настоящих Правил, который основан на том, когда был

впервые выдан индивидуальный сертификат летной годности. Любые последующие модификации летной годности, связанные с возможностью использования DLC, не освобождают воздушное судно от требования о регистрации сообщений, передаваемых по DLC.

19. Относительно строк 3–5. Общие положения:

1) Требование о регистрации сообщений определено положением части 220 § 8 Главы VI настоящих Правил и основано на том, было ли воздушное судно утверждено на соответствие нормам летной годности применительно к возможности использования DLC, а также определяется датой выдачи такого утверждения.

2) Поскольку до 1 января 2016 года не было требования о регистрации сообщений, передаваемых при помощи DLC, утверждения летной годности, связанные с возможностью использования DLC, выданные до этой даты, необязательно включали эту функцию.

20. Относительно строки 3:

1) Требование о регистрации сообщений применяется независимо от того, когда был выдан сертификат летной годности, поскольку утверждение летной годности, связанное с возможностью использования DLC, было выдано 1 января 2016 года или после этой даты. Дата установки оборудования обычно будет датой после утверждения летной годности.

21. Относительно строки 4:

1) Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

22. Относительно строки 5:

1) Требование о регистрации сообщений не применяется, поскольку сертификат летной годности и утверждение летной годности воздушного судна, относящиеся к возможности использования DLC, были выданы до 1 января 2016 года. Дата установки оборудования DLC не является фактором, определяющим требование о регистрации сообщений, передаваемых по DLC, при условии, что это оборудование соответствует указанному утверждению летной годности.

23. Несмотря на вышеизложенное, если активация для использования оборудования DLC была произведена 1 января 2016 года или после этой даты, сообщения, передаваемые по DLC, следует регистрировать в соответствии с положением части 221 § 8 Главы VI настоящих Правил.