Документ предоставлен КонсультантПлюс

Зарегистрировано в Национальном реестре правовых актов

Республики Беларусь 20 августа 2021 г. N 8/37064

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
18 декабря 2020 г. N 58

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "СЕРТИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ (ПЛАНИРУЮЩИХ) АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (РАБОТЫ) НА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ"

На основании абзацев четвертого и пятого части первой, части третьей статьи 20 и статьи 24 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить авиационные правила "Сертификация деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) на гражданских воздушных судах" (прилагаются).

2. Признать утратившим силу постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 24 августа 2010 г. N 61 "Об утверждении авиационных правил "Сертификация деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) на гражданских воздушных судах".

3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Первый заместитель Министра А.А.Ляхнович

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
18.12.2020 N 58

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "СЕРТИФИКАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ (ПЛАНИРУЮЩИХ) АВИАЦИОННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (РАБОТЫ) НА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ"

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1. Область применения

ГЛАВА 2. Сокращения, основные термины и их определения

ГЛАВА 3. Ответственность государства регистрации эксплуатанта воздушного судна и эксплуатанта

воздушного судна

ГЛАВА 4. Сертификат эксплуатанта воздушного судна и эксплуатационные спецификации к нему

РАЗДЕЛ II. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ (ПЛАНИРУЮЩИМ) ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ)

ГЛАВА 5. Общие требования к эксплуатантам воздушных судов

ГЛАВА 6. Требования к организации эксплуатационной деятельности эксплуатанта воздушного судна

ГЛАВА 7. Требования к руководствам, иным документам и их учет

ГЛАВА 8. Требования к авиационной безопасности

ГЛАВА 9. Требования к летному экипажу

ГЛАВА 10. Требования к кабинному экипажу

ГЛАВА 11. Требования к сотруднику по обеспечению полетов (полетному диспетчеру)

ГЛАВА 12. Требования к техническому персоналу при эксплуатации воздушных судов в целях вертолетной службы скорой медицинской помощи, использовании подъемного оборудования, использовании систем визуализации ночного видения

РАЗДЕЛ III. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ГЛАВА 13. Общие требования

ГЛАВА 14. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации воздушных судов, оснащенных двигателем(ями)

ГЛАВА 15. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации свободных аэростатов и планеров

ГЛАВА 16. Общие требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации самолетов в зависимости от их летно-технических характеристик

ГЛАВА 17. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса A

ГЛАВА 18. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса B

ГЛАВА 19. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса C

ГЛАВА 20. Общие требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации вертолетов в соответствии с летно-техническими характеристиками классов

ГЛАВА 21. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации вертолетов в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1

ГЛАВА 22. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации вертолетов в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2

ГЛАВА 23. Требования к эксплуатантам воздушных судов при эксплуатации вертолетов в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3

ГЛАВА 24. Требования к массе и центровке воздушных судов

ГЛАВА 25. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации самолетов

ГЛАВА 26. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации вертолетов

ГЛАВА 27. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации планеров

ГЛАВА 28. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации свободных аэростатов

РАЗДЕЛ IV. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ

ГЛАВА 29. Общие требования

ГЛАВА 30. Требования к эксплуатации воздушных судов при выполнении полетов с применением навигации, основанной на характеристиках

ГЛАВА 31. Требования к эксплуатации самолетов при выполнении полетов в воздушном пространстве в соответствии с минимальными требованиями к навигационным характеристикам

ГЛАВА 32. Требования к эксплуатации самолетов при выполнении полетов в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования

ГЛАВА 33. Требования к эксплуатации воздушных судов при выполнении полетов в условиях низкой видимости

ГЛАВА 34. Требования к эксплуатации самолетов при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром

ГЛАВА 35. Требования к эксплуатации воздушных судов по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху

ГЛАВА 36. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении полетов с системой визуализации ночного видения

ГЛАВА 37. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении полетов с использованием подъемного оборудования вертолета

ГЛАВА 38. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении полетов в целях вертолетной службы скорой медицинской помощи

ГЛАВА 39. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении полетов в открытом море

ГЛАВА 40. Требования к эксплуатации самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в приборных метеорологических условиях

ГЛАВА 41. Требования к эксплуатации бортовой электронной информационной системы

РАЗДЕЛ V. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕМУ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

ГЛАВА 42. Общие положения

ГЛАВА 43. Требования к эксплуатации воздушных судов для осуществления специализированных операций при выполнении авиационных работ

ГЛАВА 44. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении полетов с грузом на внешней подвеске

ГЛАВА 45. Требования к эксплуатации вертолетов при выполнении грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах

ГЛАВА 46. Требования к эксплуатации воздушных судов при выполнении полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов

ГЛАВА 47. Требования к эксплуатации воздушных судов при выполнении полетов на пилотаж

РАЗДЕЛ VI. ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

ГЛАВА 48. Общие положения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна

ГЛАВА 49. Этап, предшествующий подаче заявления

ГЛАВА 50. Этап подачи заявления

ГЛАВА 51. Этап оценки документов

ГЛАВА 52. Этап инспекции и демонстрации

ГЛАВА 53. Этап сертификации

ГЛАВА 54. Процедура подготовки и проведения сертификации эксплуатанта воздушного судна для получения сертификата эксплуатанта воздушного судна по окончании срока его действия

РАЗДЕЛ VII. КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 55. Программа надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов

ГЛАВА 56. Экономический надзор за эксплуатантом воздушного судна

ГЛАВА 57. Инспекционный контроль и надзор за эксплуатантами воздушных судов

РАЗДЕЛ VIII. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ОТНОСЯЩИМСЯ К АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

ГЛАВА 58. Общие требования

ГЛАВА 59. Эксплуатационные процедуры при выполнении полетов воздушных судов авиации общего назначения

ГЛАВА 60. Требования к эксплуатанту воздушных судов для соблюдения летно-технических характеристик воздушных судов при их эксплуатации

ГЛАВА 61. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации самолетов

ГЛАВА 62. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации вертолетов

ГЛАВА 63. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации планеров

ГЛАВА 64. Требования к эксплуатантам воздушных судов по оснащению приборами и оборудованием воздушных судов при эксплуатации свободных аэростатов

Приложение 1. Перечень документов, которые должны находиться на борту воздушного судна при выполнении полетов

Приложение 2. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна с использованием PBN

Приложение 3. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с MNPS

Приложение 4. Форма запроса получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM

Приложение 5. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов в LVO

Приложение 6. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS

Приложение 7. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна с EDTO

Приложение 8. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху

Приложение 9. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS

Приложение 10. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов с проведением HHO

Приложение 11. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов HEMS

Приложение 12. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов в открытом море

Приложение 13. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов ночью или в приборных метеорологических условиях самолетами с одним газотурбинным двигателем

Приложение 14. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации

Приложение 15. Форма разрешения на осуществление специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ

Приложение 16. Форма запроса на получение специального разрешения на осуществление SPO

при выполнении HESLO

Приложение 17. Форма запроса на получение специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HEC

Приложение 18. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов

Приложение 19. Форма запроса на получение специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж

Приложение 20. Форма уведомления о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна

Приложение 21. Форма заявления

Приложение 22. Форма сведений в доказательную документацию

Приложение 23. Форма комплексного заключения по результатам сертификации

Приложение 24. Форма сертификата эксплуатанта воздушного судна

Приложение 25. Форма эксплуатационных спецификаций к сертификату эксплуатанта воздушного судна

Приложение 26. Форма задания на выполнение полетов

Приложение 27. Перечень специальных разрешений для авиации общего назначения

РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1. Настоящие авиационные правила разработаны на основании статей 6 и 20 Воздушного кодекса Республики Беларусь и в целях реализации международных Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго (далее - Чикагская конвенция), Doc 8335 "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора" (далее - Doc 8335).

2. Настоящие авиационные правила регулируют отношения по сертификации деятельности эксплуатантов, осуществляющих (планирующих) авиационные перевозки (работы) (далее - воздушные перевозки и (или) авиационные работы) на гражданских воздушных судах, которые включают:

2.1. установление требований к эксплуатантам, осуществляющим (планирующим) воздушные перевозки и (или) авиационные работы на гражданских воздушных судах;

2.2. требования к воздушных судам эксплуатантов при проведении сертификации, выполнении воздушных перевозок и (или) авиационных работ;

2.3. соответствие требований к специальным разрешениям на осуществление специализированных операций при выполнении авиационных работ, на осуществление специализированных операций при выполнении авиационных работ с высокой степенью риска и

порядок их выдачи;

2.4. требования к эксплуатантам воздушных судов при получении специальных разрешений;

2.5. отношения по организации сертификации деятельности эксплуатантов воздушных судов и осуществления контроля и надзора за их деятельностью;

2.6. требования к эксплуатантам воздушных судов, относящихся к авиации общего назначения при осуществлении некоммерческой деятельности.

3. Требования настоящих авиационных правил распространяются на эксплуатантов воздушных судов, эксплуатирующих пилотируемые воздушные суда и осуществляющих коммерческую деятельность в области гражданской авиации Республики Беларусь, а также эксплуатирующих воздушные суда, относящихся к авиации общего назначения.

4. Эксплуатант воздушного судна обязан получить сертификат эксплуатанта воздушного судна, удостоверяющий соответствие эксплуатанта воздушного судна установленным законодательством требованиям, за исключением эксплуатантов воздушных судов, эксплуатирующих легкие и сверхлегкие летательные аппараты, в том числе планеры, дельтапланы, парапланы, а также воздушные суда любительской конструкции, свободные аэростаты и дистанционно пилотируемые воздушные суда в некоммерческих целях.

ГЛАВА 2
СОКРАЩЕНИЯ, ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

5. Для целей настоящих авиационных правил используются следующие сокращения:

АХР - авиационно-химические работы;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - воздушное судно;

МСА - международная стандартная атмосфера;

ОВД - обслуживание воздушного движения;

РЛЭ - руководство по летной эксплуатации;

РПП - руководство по производству полетов;

РРТО - руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;

ТОиР - техническое обслуживание и ремонт;

УВД - управление воздушным движением;

AAD - отклонения от заданной абсолютной высоты;

ACAS - бортовая система предупреждения столкновений;

AFM - руководство по летной эксплуатации самолета;

APCH - заход на посадку;

APV - схема захода на посадку с вертикальным наведением;

AR - санкционируемое требуемое;

ASE - погрешность системы измерения высоты;

ATS FPL - план полета для ОВД;

CAT I - заход на посадку по категории I;

CAT II - заход на посадку по категории II;

CAT IIIA - заход на посадку по категории IIIA;

CAT IIIB - заход на посадку по категории IIIB;

CDFA - заход на посадку с непрерывным снижением на конечном участке;

CDL - перечень отклонений от конфигурации;

CMV - конвертируемая метеорологическая видимость;

CRM - управление ресурсами экипажа;

CVR - бортовой речевой самописец;

CVS - комбинированная система визуализации;

DA - абсолютная высота принятия решения;

DA/H - абсолютная/относительная высота принятия решения <1>;

DH - относительная высота принятия решения;

DME - дальномерное оборудование;

Doc 9284 - Doc 9284 Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху;

EDTO - производство полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром;

EFB - электронный полетный планшет;

ELT - аварийный приводной передатчик;

ELT(AD) - автоматический развертываемый ELT;

ELT(AF) - автоматический стационарный ELT;

ELT(AP) - автоматический переносной ELT;

ELT(S) - аварийно-спасательный ELT;

EVS - система технического зрения с расширенными возможностями визуализации;

FATO - зона конечного этапа захода на посадку и взлета (вертолеты);

FCOM - руководство летного экипажа по эксплуатации самолета;

FDR - самописец полетных данных;

FFS - тренажер, имитирующий условия полета (комплексный тренажер);

FSTD - тренажерное устройство имитации полета;

FTD - тренажер для отработки техники пилотирования (тренажер летной подготовки);

GBAS - наземная система функционального дополнения;

GLS - система посадки с наземной системой функционального дополнения;

GNSS - глобальная навигационная спутниковая система;

GPWS - система предупреждения о близости земли;

HEC - грузовые операции, связанные с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей);

HEMS - вертолетная служба скорой медицинской помощи;

HESLO - выполнение полетов с грузом на внешней подвеске;

HHO - вертолетные подъемные операции;

HOFO - выполнении полетов в открытом море;

HUD - коллиматорный индикатор;

HUDLS - система наведения для захода на посадку и посадки с индикацией на лобовом стекле с использованием коллиматорного индикатора;

ICAO - Международная организация гражданской авиации;

IFR - правила полетов по приборам;

IMC - приборные метеорологические условия;

ILS - система посадки по приборам;

LDA - располагаемая посадочная дистанция;

LDP - точка принятия решения о посадке;

LDTA - посадочная дистанция в момент прибытия;

LVO - условия низкой видимости;

LVP - процедуры полетов в условиях низкой видимости;

LTS CAT I - эксплуатация менее стандарта категории I;

МСТОМ - максимальная сертифицированная взлетная масса;

MDA - минимальная абсолютная высота снижения;

MDA/H - минимальная абсолютная/относительная высота снижения;

MDH - минимальная относительная высота снижения;

MEL - перечень минимального оборудования;

MLS - микроволновая система посадки;

MMEL - типовой перечень минимального оборудования;

MNPS - требования к минимальным навигационным характеристикам;

MOPSC - максимальная эксплуатационная компоновка пассажирских кресел;

NOTAM - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

NPA - неточный заход на посадку;

NVG - очки ночного видения;

NVIS - система визуализации ночного видения;

OCA - абсолютная высота пролета препятствий;

OCA/H - абсолютная/относительная высота пролета препятствий <2>;

OCH - относительная высота пролета препятствия;

OEI - один неработающий двигатель;

OTS CAT II - эксплуатация по стандартам, иным, чем стандарт категории II;

PBN - навигация, основанная на характеристиках;

QRH - руководство по действиям, которые экипаж должен выполнить при том или ином отказе;

RFM - руководство по летной эксплуатации вертолета;

RNAV - зональная навигация;

RNP - требуемые навигационные характеристики;

RTODAH - располагаемая дистанция прерванного взлета (вертолеты);

RTODRH - потребная дистанция прерванного взлета (вертолеты);

RVR - дальность видимости на ВПП;

RVSM - сокращенный минимум вертикального эшелонирования;

SBAS - спутниковая система функционального дополнения;

SET-IMC - эксплуатация самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в IMC;

SOP - стандартные эксплуатационные процедуры;

SPO - специализированные операции;

SCPs - отдельные категории пассажиров;

SVS - система синтезированной визуализации;

TDP - точка принятия решения на взлет;

TODA - располагаемая взлетная дистанция;

TODAH - располагаемая взлетная дистанция (вертолеты);

TODRH - потребная взлетная дистанция (вертолеты);

TORA - располагаемая длина разбега;

TVE - суммарная ошибка по высоте;

VIS - видимость;

VMC - визуальные метеорологические условия;

VNAV - вертикальная навигация;

VFR - правила визуального полета;

VOR - всенаправленный ОВЧ-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.

<1> При использовании обоих понятий применяется форма абсолютная/относительная высота принятия решения и сокращение "DA/H".

<2> При использовании обоих понятий применяется форма абсолютная/относительная высота пролета препятствий и сокращение "OCA/H".

6. Для целей настоящих авиационных правил применяются термины и их определения в значениях, указанных в Воздушном кодексе Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

6.1. автоматически отделяемый бортовой самописец - устанавливаемый на ВС бортовой самописец, который способен автоматически отделяться от ВС;

6.2. анализ полетных данных - процесс анализа зарегистрированных полетных данных в целях повышения уровня безопасности полетов;

6.3. 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;

6.4. аэродром (вертодром) базирования - определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности ВС, в котором находится основное (постоянное) место деятельности или место пребывания эксплуатанта ВС;

6.5. аэродром, пригодный по метеорологическим условиям - аэродром, на котором в течение планируемого времени использования фактические метеорологические условия или прогнозы погоды, или их комбинация указывают на то, что метеорологические условия будут на

уровне или более необходимого эксплуатационного минимума аэродрома, и информация о состоянии поверхности ВПП указывает на возможность безопасного выполнения посадки;

6.6. аэропорт базирования - комплекс сооружений, предназначенный для приема, отправки и стоянки ВС, их технического обслуживания, а также для обслуживания воздушных перевозок, заявляемый при обязательной сертификации в качестве постоянного места базирования ВС заявителя (эксплуатанта);

6.7. барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

6.8. безопасная вынужденная посадка - неизбежная посадка или приводнение из-за технических проблем на борту ВС или иным факторам, при выполнении которых можно с достаточным основанием полагать, что не будут нанесены телесные повреждения лицам, находящимся на борту ВС или на земной (водной) поверхности;

6.9. благоприятная обстановка - это:

6.9.1. обстановка, в которой:

возможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие подходящего характера поверхности и окружающей обстановки,

находящиеся на борту вертолета люди могут быть надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий,

обеспечивается развертывание и (или) возможность проведения поисково-спасательных операций с учетом предполагаемых внешних воздействий и

оцененный риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является приемлемым;

6.9.2. те части густонаселенного района, которые отвечают приведенным выше требованиям, считаются благоприятными;

6.10. бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту ВС в качестве дополнительного источника сведений для проведения расследования авиационного происшествия или инцидента;

6.11. вертопалуба - вертодром, расположенный на плавающей или неподвижной конструкции в открытом море;

6.12. взлетная масса ВС - общая масса ВС в момент взлета вертолета или в начале разбега при взлете самолета;

6.13. возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности;

6.14. время отдыха - непрерывный и определенный период времени после периода исполнения служебных обязанностей и (или) до него, в течение которого члены летного или кабинного экипажа ВС освобождены от исполнения всех служебных обязанностей;

6.15. гидросамолет - ВС с фиксированным крылом, которое спроектировано для взлета и посадки на воду, а также ВС-амфибии, которые эксплуатируются как гидросамолеты;

6.16. государство аэродрома - государство, на территории которого расположен аэродром;

6.17. государство регистрации - государство, в реестр которого занесено ВС;

6.18. государство эксплуатанта ВС - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта ВС или, если эксплуатант ВС не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания эксплуатанта ВС;

6.19. густонаселенный район - любой район, применительно к городу или иному населенному пункту, используемый главным образом для проживания, коммерческой деятельности или отдыха;

6.20. дескрипторы состояния поверхности ВПП - один из следующих видов веществ на поверхности ВПП (уплотненный снег, сухой снег, иней, лед, слякоть, стоячая вода, мокрый лед, мокрый снег);

6.21. загрязненная ВПП - ВПП, значительная часть поверхности которой (более 25%) в пределах используемой зоны, покрыта одним или несколькими веществами, относящимися к дескрипторам состояния поверхности ВПП;

6.22. запасной аэродром - аэродром, куда может следовать ВС 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 ВС, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы <3>:

запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром на маршруте - запасной аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром;

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, на котором ВС сможет произвести посадку в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки;

6.23. заход 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:

двухмерный заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;

трехмерный заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения <4>;

<3> Аэродром, с которого производится вылет ВС, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного ВС.

<4> Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного радионавигационного средства, либо выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

6.24. заход на посадку по кругу - дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой;

6.25. зона, свободная от препятствий - определенный прямоугольный участок земной или водной поверхности, находящийся под контролем органа ОВД, который выбран или подготовлен как подходящий участок для выполнения ВС части начального набора высоты до заданной высоты;

6.26. изолированный аэродром - аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодного для данного типа ВС. Для изолированного аэродрома количество резервного и окончательного резервного топлива, необходимого для достижения ближайшего надлежащего запасного аэродрома должно быть:

для самолетов с поршневыми двигателями - на полет в течение 45 минут плюс меньшая величина из двух следующих показателей: 15% от запланированного на полет на крейсерской высоте полетного времени или 2 часа полета;

для самолетов с газотурбинными двигателями - на полет над аэродромом назначения в течение двух часов при нормальном расходе топлива на крейсерском режиме, включая окончательное резервное топливо;

6.27. инспекционная проверка на перроне - проверка ВС, квалификации летного и кабинного экипажей, полетной документации с целью общей оценки эксплуатации ВС в реальных условиях, эффективности используемых методов и процедур технической эксплуатации ВС и компетенции обслуживающего персонала;

6.28. интервал устранения неисправности - ограничение продолжительности эксплуатации ВС с неисправным оборудованием;

6.29. категория А вертолета - вертолет с несколькими двигателями, который спроектирован с учетом особенностей изоляции двигателей и систем, и способен выполнять полеты, используя взлетные и посадочные данные, регламентированные с учетом концепции отказа критического двигателя, которая гарантирует адекватную установленную зону на поверхности аэродрома, вертодрома или посадочной площадки и адекватные летно-технические характеристики для безопасного продолжения полета или безопасного выполнения прерванного взлета;

6.30. категория В вертолета - вертолет с одним двигателем или несколькими двигателями, который не отвечает стандартам категории А, не обладающий гарантированной возможностью безопасно продолжить полет в случае отказа двигателя, и предполагается выполнение вынужденной посадки;

6.31. командир ВС - пилот, назначенный эксплуатантом ВС выполнять обязанности командира ВС и отвечать за безопасное выполнение полета, а в случае авиации общего назначения - назначенный владельцем ВС;

6.32. коммерческая воздушная перевозка - полет ВС для перевозки пассажиров и багажа, грузов, почты за плату;

6.33. конечный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки;

6.34. крейсерский эшелон - эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета;

6.35. критически важная система EDTO - система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность полетов с EDTO или непрерывность функционирования которой имеет критическое значение для обеспечения безопасного полета и

посадки самолета во время выполнения им полета EDTO;

6.36. 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;

6.37. критические фазы полета (для самолетов) - разбег для взлета, траектория полета при взлете, заход на посадку, уход на второй круг, посадка, включая пробег после посадки, а также любые другие фазы полета на усмотрение командира ВС;

6.38. критические фазы полета (для вертолетов) - руление, зависание, взлет, заход на посадку, уход на второй круг, посадка, а также любые другие фазы полета на усмотрение командира ВС;

6.39. максимальное время ухода на запасной аэродром - максимально допустимое расстояние, выраженное во времени полета от какой-либо точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте;

6.40. максимальная масса ВС - максимальная сертифицированная масса ВС;

6.41. медицинский пассажир - лицо из числа медицинского персонала, перевозимое на вертолете во время полета HEMS;

6.42. международная стандартная атмосфера - условное вертикальное распределение температуры, давления и плотности воздуха в атмосфере Земли, принятое международной организацией по стандартизации. Для МСА принимают следующие условия: давление воздуха на среднем уровне моря при температуре 15 °С равно 1013 мбар (101,3 кН/м^2 или 760 мм рт. ст.), температура уменьшается по вертикали с увеличением высоты на 6,5 °С с увеличением высоты на 1 км до уровня 11 км (условная высота начала тропопаузы), где температура становится равной - 56,5 °С и почти перестает меняться;

6.43. мокрая ВПП - ВПП, поверхность которой покрыта любым видимым слоем влаги или воды глубиной до 3 мм включительно в пределах зоны, предназначенной для использования;

6.44. мониторинг полетных данных - это активное использование записанных цифровых полетных данных, полученных при выполнении обычных операций, с целью повышения безопасности полетов в повседневной эксплуатации ВС;

6.45. навигационная спецификация - совокупность требований к ВС и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках, в пределах установленного воздушного пространства, подразделяющаяся на:

спецификацию RNAV - навигационную спецификацию, основанную на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдаче предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNAV;

спецификацию RNP - навигационную спецификацию, основанную на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдачей предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNP;

6.46. наземное обслуживание - обслуживание, необходимое для прибытия ВС в аэропорт и его вылета из аэропорта, помимо ОВД;

6.47. неблагоприятная обстановка - это:

6.47.1. обстановка, в которой:

невозможно выполнить безопасную вынужденную посадку вследствие неподходящего характера поверхности и окружающей обстановки;

находящиеся на борту вертолета лица не могут быть надлежащим образом защищены от воздействия внешних условий;

не обеспечивается развертывание и (или) возможность проведения поисково-спасательных операций с учетом предполагаемых внешних воздействий;

риск создания угрозы для безопасности людей или имущества на земле является неприемлемым;

над водной поверхностью - открытые районы моря к северу от 45° северной широты и к югу от 45° южной широты, если какая-либо часть указанных зон по-иному не обозначена уполномоченным органом соответствующего государства;

6.47.2. те части густонаселенных районов, в которых нет зон для выполнения безопасной вынужденной посадки;

6.48. нижний край облачности - высота основания самого низкого элемента облачности, которая наблюдается или прогнозируется вблизи аэродрома, посадочной площадки или в пределах определенного района выполнения полетов ВС. Обычно такая высота измеряется от уровня аэродрома или от среднего уровня моря, если полет ВС осуществляется в открытом море;

6.49. ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. 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;

6.50. объект в открытом море - объект на стационарном или плавучем сооружении или судне, предназначенный для взлета и посадки вертолетов;

6.51. операция - вид или ряд видов деятельности, которые зависят от одинаковых или аналогичных опасных факторов и которые для исключения или снижения риска таких опасных факторов требуют наличия предусмотренного комплекта оборудования или овладения соответствующими навыками пилотирования и поддержания этих навыков;

6.52. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 - операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолет имеет возможность безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, если только отказ не происходит до достижения точки принятия решения при взлете или после пролета точки принятия решения на посадку, когда вертолет должен быть способен выполнить посадку в пределах зоны прерванного взлета или посадочной площадки;

6.53. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 - операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа критического двигателя вертолет имеет возможность безопасно продолжить полет до соответствующей посадочной площадки, за исключением случаев такого отказа в начале маневра взлета или в конце маневра посадки, когда может потребоваться осуществить вынужденную посадку;

6.54. операции в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 - операции в соответствии с такими летно-техническими характеристиками, что в случае отказа двигателя в любой момент полета потребуется осуществлять вынужденную посадку;

6.55. определенное место выполнения ННО - определенная зона, в которой вертолет осуществляет подъем людей на борт вертолета с режима висения с помощью подъемного

оборудования;

6.56. основное место деятельности - зарегистрированное местонахождение эксплуатанта ВС, в котором выполняются главные финансовые функции и оперативный контроль за осуществляемыми эксплуатантом ВС видами деятельности, которые предусмотрены настоящими авиационными правилами;

6.57. пассажир при выполнении ННО - лицо, перевозимое на борту вертолета и которое было принято на борт вертолета с помощью подъемного оборудования вертолета;

6.58. поддержание летной годности - комплекс мер, посредством которых обеспечивается соответствие ВС, авиационных двигателей, воздушных винтов действующим требованиям к летной годности и их поддержание в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении эксплуатационного срока службы;

6.59. полет с вспомогательной NVIS - часть полета с применением NVIS, которая выполняется ночью по VFR, в течение которого член экипажа ВС использует NVG;

6.60. полет HEMS - полет вертолета, выполняющийся в соответствии со специальными разрешениями, целью которого является оказание неотложной медицинской помощи медицинским персоналом, когда необходима немедленная и быстрая транспортировка:

медицинского персонала;

медицинских средств, оборудования и иного;

больных или раненых и других лиц, непосредственно причастных к этому;

6.61. полет без помощи NVIS - часть полета, в случае полетов с применением NVIS, выполненная ночью по VFR, когда члены экипажа не используют NVG;

6.62. полет на выполнение ННО - полет на вертолете целью которого является подъем лиц с помощью подъемного оборудования вертолета;

6.63. полетное время - время с момента от начала движения ВС с целью выполнения взлета до момента выключения последнего двигателя (полного прекращения вращения винтов после выключения двигателя (двигателей) в месте, определенном для его стоянки;

6.64. полеты в LVO - заход на посадку при значениях RVR менее 550 метров и (или) при значениях DH менее 60 метров (200 футов) или взлет при значениях RVR менее 400 метров, но не менее 75 метров;

6.65. пороговое время - установленное государством эксплуатанта ВС расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения выполнения полетов EDTO государством эксплуатанта ВС;

6.66. предотвращение обледенения - выполнение наземных процедур, которые обеспечивают защиту от образования инея, льда или от накопления снега на обработанных поверхностях ВС в течение ограниченного периода времени (срока действия вещества для предотвращения обледенения);

6.67. приподнятая зона конечного этапа захода на посадку и взлета - зона конечного этапа захода на посадку и взлета, которая располагается не менее чем на 3 метра выше окружающей земной поверхности;

6.68. 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 ВС, которых он касается;

6.69. процедуры низкой видимости - процедуры, применяемые в районе аэродрома с целью обеспечения безопасного выполнения полета в условиях низкой видимости при:

заходе на посадку менее стандарта категории I;

заходе на посадку по категориям II и III;

взлете в условиях низкой видимости;

6.70. рабочая посадочная площадка - площадка, отличная от аэродрома, выбранная эксплуатантом ВС или пилотом (командиром ВС) для выполнения посадки, взлета и (или) для выполнения полетов для выполнения SPO;

6.71. рабочий план полета - план, составленный эксплуатантом ВС для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик ВС, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

6.72. располагаемая дистанция прерванного взлета - располагаемая длина ВПП при взлете ВС плюс длина концевой полосы торможения, если она предусмотрена;

6.73. ремонт - выполнение работ по восстановлению летной годности ВС, двигателя, воздушного винта или соответствующей части после их повреждения или износа для обеспечения дальнейшего соответствия требованиям, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа;

6.74. рубеж ухода - самая крайняя географическая точка, от которой ВС может продолжать полет по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного полета запасного аэродрома на маршруте;

6.75. руководство полетами - осуществление полномочий в отношении начала, продолжения или окончания полета ВС, а также изменения маршрута в интересах безопасности ВС, регулярности и эффективности полета;

6.76. РПП - документ, содержащий правила, инструкции и рекомендации для использования авиационным персоналом эксплуатанта ВС при выполнении своих обязанностей;

6.77. руководство по эксплуатации ВС - один из документов (РЛЭ, AFM, FCOM, RFM, QRH в зависимости от типа ВС), приемлемый для государства эксплуатанта ВС и включающий порядок действий в стандартной, нештатной и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения о системах ВС, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией ВС;

6.78. РРТО - документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию ВС данного эксплуатанта;

6.79. система документации по безопасности полетов - комплект взаимосвязанных, установленных эксплуатантом ВС документов, содержащих в систематизированном виде информацию, необходимую для полетных и наземных операций;

6.80. система индикации на лобовом стекле - система индикации, которая отображает пилоту полетную информацию в зоне обзора по ходу полета;

6.81. система отслеживания ВС - система, осуществляющая слежение за ВС с

использованием имеющихся (сохраненных) бортовых технологий, которые поддерживают автоматическую передачу данных о местоположении ВС;

6.82. система посадки GBAS - система захода на посадку с использованием данных (GNSS/GBAS) наземной улучшенной глобальной навигационной спутниковой системы для управления ВС, основанные на горизонтальной и вертикальной составляющих положения GNSS, использует данные геометрической высоты для вычисления угла глиссады захода на посадку;

6.83. система управления рисками, связанными с утомлением авиационного персонала - система, опирающаяся на данные системы непрерывного отслеживания и контроля связанных с утомлением рисков для безопасности полетов, основанная на научных принципах, знаниях и эксплуатационном опыте и обеспечивающая выполнение соответствующим персоналом своих функций в состоянии надлежащего уровня активности;

6.84 слежение за ВС - установленный эксплуатантом ВС процесс, предусматривающий проводимые на земле регистрацию и обновление через стандартизированные интервалы времени данных о четырехмерном местоположении отдельных ВС в полете;

6.85. сменный пилот на этапе крейсерского полета - член летного экипажа ВС, который назначается для выполнения функций пилота на этапе крейсерского полета на время запланированного отдыха командира ВС или второго пилота;

6.86. сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) - лицо, назначенное эксплуатантом ВС для осуществления контроля и наблюдения за производством полетов, независимо от наличия у него свидетельства, которое имеет квалификацию, соответствующую требованиям, и оказывает поддержку, проводит инструктаж и (или) помогает командиру ВС в обеспечении безопасного выполнения полета;

6.87. специальный полет по VFR - полет по правилам визуального полета, выполнение которого разрешено под управлением органа ОВД при менее благоприятных метеорологических условиях чем VMC;

6.88. спецификация требуемых характеристик наблюдения - совокупность требований к предоставлению ОВД и соответствующему наземному оборудованию, возможностям ВС и операциям, необходимым для осуществления наблюдения, основанного на характеристиках;

6.89. спецификация требуемых характеристик связи - совокупность требований к предоставлению ОВД и соответствующему наземному оборудованию, возможностям ВС и операциям, необходимым для осуществления связи, основанной на характеристиках;

6.90. стабилизированный заход на посадку - заход на посадку, выполняемый контролируемым и соответствующим образом с точки зрения конфигурации ВС, тяги ВС и контроля траектории полета от предварительно определенной точки или абсолютной/относительной высоты до точки на 15 метров (50 футов) выше порога ВПП или точки, в которой начинается маневр выравнивания, если последняя размещается выше;

6.91. "стерильная" кабина летного экипажа - любой период времени, когда членов летного экипажа ВС не беспокоят или не отвлекают, за исключением вопросов, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации ВС или безопасности пассажиров;

6.92. сухая ВПП - ВПП, на поверхности которой отсутствует видимая влага и она не загрязнена в пределах зоны, предназначенной для использования;

6.93. "сухая" эксплуатационная масса - общая масса ВС, подготовленного к конкретному типу эксплуатации, за исключением массы топлива и общей загрузки;

6.94. схема NPA - схема захода на посадку по приборам, предназначенная для выполнения двухмерных заходов на посадку по приборам типа A;

6.95. схема точного захода на посадку - схема захода на посадку по приборам на основе использования навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS CAT I), предназначенная для выполнения трехмерных заходов на посадку по приборам типа A или B;

6.96. технический член экипажа - член экипажа при выполнении полетов HEMS, выполнение HHO или с применением NVIS, кроме членов летного или кабинного экипажа, назначенный эксплуатантом ВС для выполнения обязанностей в вертолете или на земле с целью оказания помощи пилоту при выполнении полета HEMS, выполнение HHO или полета с применением NVIS, при которых может потребоваться работа специализированного бортового оборудования;

6.97. техническое обслуживание - проведение работ на ВС, двигателе, воздушном винте или соответствующей части, необходимых для поддержания летной годности ВС, 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;

6.98. топливо для непредвиденных обстоятельств - топливо, необходимое для компенсации непредсказуемых факторов, которые могут повлиять на показатель расхода топлива до аэродрома назначения;

6.99. траектория взлета - траектория ВС в вертикальной и горизонтальной плоскостях с неработающим критическим двигателем, которая начинается с определенной точки в процессе взлета: для самолетов - до 450 метров (1500 футов) над поверхностью, для вертолетов - 300 метров (1000 футов) над поверхностью;

6.100. удаление льда - наземная процедура, с помощью которой иней, лед, снег или талый снег удаляются с поверхности ВС для обеспечения чистоты его поверхностей;

6.101. 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;

6.102. характерная точка после взлета - точка, в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка. Характерные точки применяются только в отношении вертолетов при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2;

6.103. чистая траектория взлета - в соответствии с определениями, используемыми при подготовке данных о взлетной дистанции и траектории полета, приведенными в руководстве по эксплуатации ВС, считается, что чистая траектория полета при взлете начинается на высоте 10,7 метров (35 футов), над ВПП или свободной полосой в конце взлетной дистанции и должна преодолевать все соответствующие препятствия на вертикальном расстоянии 10,7 метров (35 футов);

6.104. член кабинного экипажа ВС - имеющий свидетельство авиационного персонала член экипажа ВС, который в интересах безопасности пассажиров выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом ВС или командиром ВС, но не является членом летного экипажа;

6.105. член летного экипажа ВС - имеющий свидетельство авиационного персонала член экипажа ВС, на которого возложены обязанности, связанные с управлением ВС в течение служебного полетного времени;

6.106. член экипажа ВС - лицо, назначенное эксплуатантом ВС для выполнения обязанностей на борту ВС;

6.107. член экипажа по эксплуатации подъемного оборудования вертолета - технический член экипажа, который осуществляет эксплуатацию подъемного оборудования вертолета при выполнении ННО;

6.108. член экипажа HEMS - технический член экипажа, назначенный на выполнение полета HEMS с целью оказания помощи любому нуждающемуся в медицинской помощи лицу, перевозимому на вертолете, а также для оказания помощи пилоту в ходе выполнения полета HEMS;

6.109. член экипажа при выполнении полета с применением NVIS - технический член экипажа, назначенный для выполнения соответствующего полета с применением NVIS;

6.110. эксплуатационная база HEMS - аэродром или посадочная площадка, на котором вертолет и члены экипажа HEMS находятся в готовности к выполнению задач HEMS;

6.111. эксплуатационные минимумы аэродрома - ограничения использования аэродрома для:

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

посадки при выполнении двухмерных заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной/относительной высоты снижения и при необходимости параметрами облачности;

посадки при выполнении трехмерных заходов на посадку по приборам, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и DA/H, соответствующих типу и (или) категории полета;

6.112. эксплуатационные спецификации - разрешения, условия и ограничения, связанные с сертификатом эксплуатанта ВС и зависящие от условий, изложенных в РПП;

6.113. эксплуатационный контроль - ответственность за начало, продолжение, прекращение или изменение маршрута полета ВС в интересах безопасности полетов;

6.114. эксплуатация менее стандарта категории I - инструментальный заход на посадку и посадка по CAT I с использованием DH CAT I и RVR менее соответствующей для DH CAT I, но не менее 400 метров;

6.115. эксплуатация по стандартам, иным, чем стандарт категории II - точный инструментальный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS в случае недоступности некоторых или всех элементов светосигнальных систем точного захода на посадку категории II, а также при:

DH менее 60 метров (200 футов), но не менее 30 метров (100 футов);

RVR не менее 350 метров;

6.116. этап захода на посадку и посадки (вертолеты) - участок полета, начиная с высоты 300 м (1000 футов) над превышением FATO в случае, если полет планируется выше этой высоты, или от начала снижения в других случаях до посадки или точки начала ухода на второй круг;

6.117. AAD - разница между значением абсолютной высоты, передаваемой обзорным ответчиком вторичной радиолокации в режиме С, и заданной абсолютной высотой (эшелоном

полета);

6.118. APV - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точного захода на посадку и выполнения посадки, с высотой принятия решения не менее 75 метров (250 футов) и RVR не менее 600 метров;

6.119. ASE - разница между абсолютной высотой на индикаторе высотомера, при условии правильной установки барометрического давления на высотомере, и барометрической высотой, соответствующей невозмущенному окружающему давлению;

6.120. CDFA - совместимая со схемами захода на посадку в установившемся режиме техника пилотирования на конечном участке захода на посадку по схеме неточного захода на посадку по приборам, 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 приблизительно 15 метров (50 футов) над посадочным порогом ВПП, или до точки, с которой должен начинаться маневр выравнивания перед посадкой для данного типа ВС;

6.121. CDL - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика ВС, определяющий все внешние части типового ВС, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий при необходимости любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик ВС;

6.122. CMV - величина, эквивалентная величине RVR, являющаяся производной от сообщенной метеорологической видимости;

6.123. COMAT - материалы эксплуатанта ВС, перевозимые на ВС эксплуатанта для его собственных целей;

6.124. CVS - система индикации изображений, получаемых от EVS и SVS;

6.125. DA или DH - установленная абсолютная или относительная высота при трехмерном 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. DA отсчитывается от среднего уровня моря, DH - от превышения порога ВПП. Необходимый визуальный контакт с ориентирами означает видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС 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. 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;

6.126. EDTO - любые полеты самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное государством эксплуатанта ВС;

6.127. EFB - электронная информационная система для летного экипажа ВС, состоящая из оборудования и прикладных программ и позволяющая использовать функции по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом;

6.128. 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 могут быть одним из следующих типов:

ELT(AD) - ELT, который неподвижно закрепляется на борту ВС и автоматически развертывается, и срабатывает в результате удара, а, в некоторых случаях, также приводится в действие гидростатическими датчиками, предусмотрено его развертывание и приведение в действие ручным способом;

ELT(AF) - автоматически срабатывающий ELT, стационарно установленный на борту ВС;

ELT(AP) - автоматически срабатывающий ELT, который неподвижно закрепляется на борту ВС, но легко снимается с борта данного ВС;

ELT(S) - ELT, который снимается с борта ВС, размещается таким образом, чтобы его можно было легко использовать в аварийной ситуации, и приводится в действие вручную оставшимися в живых членами экипажа ВС или пассажирами;

6.129. EVS - система индикации электронных изображений внешней обстановки в реальном масштабе времени, основанная на использовании датчиков изображения, не включающая в себя NVIS;

6.130. FATO - установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висение или посадка и с которой начинается маневр взлета. при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 включает располагаемую зону прерванного взлета;

6.131. FSTD - любой из следующих видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

FFS, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа ВС, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, обычную для членов летного экипажа ВС обстановку и летно-технические характеристики данного типа ВС;

FTD, 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 ВС определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам (базовый тренажер инструментальной подготовки), который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа во время полета ВС по приборам;

тренажер для отработки навигационных процедур, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов для отработки навигационных процедур во время полета ВС;

6.132. GBAS - система функционального дополнения, в которой пользователь принимает дополнительную информацию, обеспечивающую повышение навигационной точности GNSS, от наземного передатчика при маневрировании в районе аэродрома, заходе на посадку и выполнении посадки;

6.133. HHO - операции, выполняемые с борта вертолета с режима висения в соответствии со специальными разрешениями, целью которых является подъем или перенос, при наличии соответствующего оборудования, лиц с помощью подъемного оборудования вертолета, такого как стационарные лебедки или предусмотренные производителем вертолета съемные лебедки;

6.134. HUD - система индикации, отображающая полетные данные на фоне внекабинного пространства в поле зрения пилота в направлении полета;

6.135. HUDLS - бортовая приборная система, которая отображает достаточную информацию и данные наведения на определенной части лобового стекла ВС, наложенные в виде конформной проекции, согласующейся с внешней визуальной обстановкой, и которая позволяет пилоту выполнять маневры ВС вручную, основываясь исключительно на этой информации и наведении при приемлемой для рассматриваемой категории полетов степени характеристик и надежности;

6.136. IMC - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облачности. Эти величины меньше минимумов, установленных для VMC;

6.137. LDA - длина ВПП, объявленная государством, на территории которого расположен аэродром, как имеющаяся и пригодная для пробега самолета при посадке;

6.138. LDP - точка, используемая для определения характеристик посадки, с которой, в случае отказа двигателя, посадка может быть безопасно продолжена или начата процедура прерванной посадки;

6.139. MDA или MDH - указанная в схеме двухмерного захода на посадку по приборам или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, менее которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 метра (7 футов) меньше превышения аэродрома. MDH для захода на посадку по кругу отсчитывается от превышения аэродрома;

6.140. MEL - перечень, предусматривающий эксплуатацию ВС в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом ВС в соответствии с MMEL для данного типа ВС или более жесткими требованиями;

6.141. MMEL - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию ВС, для конкретного типа ВС, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые условия эксплуатации, ограничения или правила;

6.142. MOPSC - максимальное количество пассажирских кресел конкретного ВС, за исключением мест экипажа, установленное для эксплуатационных целей и указанное в руководстве по эксплуатации ВС либо в сертификате типа, в зависимости от эксплуатационных ограничений, установленных в ходе процесса сертификации, проводимой для сертификата типа;

6.143. NVG - бинокулярный прибор, который при выполнении полетов ночью улучшает способность поддерживать визуальное распознавание ориентиров;

6.144. NVIS - совокупность всех элементов, необходимых для успешного и безопасного использования NVG при эксплуатации вертолета. Система включает в себя, как минимум, NVG, соответствующее освещение NVIS, оборудование вертолета для полетов с использованием NVG, подготовку авиационного персонала и поддержание летной годности;

6.145. OCA или 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. OCA отсчитывается от среднего уровня моря, а OCH - 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 OCH для схемы захода на посадку по

кругу отсчитывается от превышения аэродрома;

6.146. PBN - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам ВС, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

6.147. RNAV - метод навигации, позволяющий ВС 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;

6.148. RTODRH - необходимое горизонтальное расстояние от точки начала взлета до точки, где вертолет полностью останавливается после отказа двигателя и прерванного взлета в точке принятия решения на взлет;

6.149. RVR - расстояние, на котором пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

6.150. SCPs - лица с ограниченными возможностями, т.е. любое лицо, чья подвижность ограничена из-за какого-либо физического недостатка, сенсорной или двигательной функции, постоянной или временной умственной отсталости или нарушения, любой другой причине инвалидности или возраста; младенцы и дети без сопровождения взрослых; депортированные лица или содержащиеся под стражей;

6.151. SOP - процедуры выполнения правил производства полетов и эксплуатации ВС, разрабатываемые эксплуатантом ВС и изложенные в РПП;

6.152. SVS - система индикации получаемых на основе данных синтезированных изображений внешней обстановки в перспективе, открывающейся из кабины пилота;

6.153. TDP - точка, используемая при определении взлетных характеристик, из которой, при обнаружении отказа двигателя ВС можно выполнить прерванный взлет или продолжить безопасный взлет;

6.154. TODA - длина доступного разбега для самолетов с добавлением длины полосы, которая является свободной от препятствий, если это предусмотрено;

6.155. TODAH - длина конечного этапа захода на посадку и зоны взлета для вертолетов с добавлением длины полосы, которая является свободной от препятствий, имеется и пригодна для вертолетов с целью завершения взлета, если это предусмотрено;

6.156. TODRH - необходимое горизонтальное расстояние для вертолетов от начала взлета до точки, в которой вертолет достигает безопасной взлетной скорости, выбранной высоты и положительного градиента набора высоты после отказа критического двигателя, определенного в TDP, при условии, что остальные двигатели работают в эксплуатационных режимах;

6.157. TORA - длина ВПП, которая заявлена аэродромом как имеющаяся и пригодная для разбега самолета при взлете;

6.158. TVE - геометрическая разница в вертикальной плоскости между фактической барометрической высотой, на которой находится ВС, и заданной барометрической высотой (эшелоном полета);

6.159. VMC - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости,

расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

6.160. V_1 - максимальная скорость взлета, при которой пилот должен осуществить первое действие для остановки самолета в пределах дистанции прерванного взлета, также означает минимальную скорость на взлете после отказа критического двигателя на скорости V_{EF}, при которой пилот может продолжить взлет и достичь требуемой высоты над взлетной поверхностью в пределах взлетной дистанции;

6.161. V_{EF} - скорость, на которой критический двигатель отказал во время взлета.

ГЛАВА 3
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВА РЕГИСТРАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС И ЭКСПЛУАТАНТА ВС

7. В соответствии с законодательством, а также требованиями положений Чикагской конвенции государство эксплуатанта ВС и эксплуатант ВС несут ответственность за безопасное выполнение полетов.

8. Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (далее - Департамент по авиации), осуществляя полномочия национальной авиационной администрации и специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, обеспечивает в соответствии с законодательством сертификацию, контроль и надзор за деятельностью в области гражданской авиации эксплуатантов ВС путем:

сертификации эксплуатантов ВС;

контроля и надзора за деятельностью эксплуатантов ВС в области гражданской авиации в части обеспечения безопасности полетов ВС и авиационной безопасности и принятия соответствующих мер ограничения или прекращения деятельности эксплуатанта ВС при несоблюдении эксплуатантом ВС условий эксплуатации ВС, а также при выявлении нарушений, влияющих на безопасность полетов.

9. Эксплуатант ВС несет ответственность за:

безопасное выполнение полетов ВС;

обеспечение эксплуатации ВС в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации и использования воздушного пространства, в том числе установленные государствами, с (на) территорию которых выполняются полеты ВС эксплуатанта ВС;

разработку и внедрение РПП и РРТО, Руководства по качеству, Руководства по системе управления безопасностью полетов (далее - Руководство по СУБП), программы авиационной безопасности, эксплуатационных инструкций, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушных перевозок и (или) авиационных работ, содержащие установленные и принятые эксплуатантом ВС к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов. Указанные руководства, правила и процедуры не должны противоречить законодательству, а также законодательству государств, с (на) территорию которых выполняются полеты ВС эксплуатанта ВС;

обеспечение контроля за техническим состоянием ВС, действий экипажей ВС по эксплуатации ВС с использованием средств сбора полетной информации.

10. При изменении условий эксплуатации ВС эксплуатант ВС должен об этом проинформировать Департамент по авиации и получить в порядке, установленном настоящими АП, соответствующую эксплуатационную спецификацию.

11. Эксплуатант ВС может выполнять воздушные перевозки, виды авиационных работ, которые указаны в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта ВС и соответствуют положениям РПП и РРТО данного эксплуатанта ВС.

ГЛАВА 4
СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВС И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ К НЕМУ

12. Сертификат эксплуатанта ВС (далее - сертификат) является в соответствии со статьей 24 Воздушного кодекса Республики Беларусь основным средством регулирования деятельности эксплуатантов ВС и позволяет Департаменту по авиации осуществлять постоянный контроль и надзор за деятельностью эксплуатантов ВС по обеспечению безопасности полетов.

13. Сертификат выдается на срок, установленный законодательством об административных процедурах, и не может быть передан одним эксплуатантом ВС другому.

14. Сертификат дает право эксплуатанту ВС выполнять виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ как определено в эксплуатационных спецификациях к нему, в соответствии с РПП и требованиями законодательства в области гражданской авиации и использования воздушного пространства.

15. Эксплуатация ВС осуществляется в соответствии с эксплуатационными спецификациями к сертификату. Заполнение эксплуатационных спецификаций на английском языке производится для эксплуатантов ВС, выполняющих международные воздушные перевозки и (или) авиационные работы за пределами территории Республики Беларусь.

16. Эксплуатационные спецификации являются неотъемлемой частью сертификата, охватывают все аспекты производства полетов и включают специальные ограничения и разрешения с указанием соответствующих критериев.

Эксплуатационные спецификации включают специальные разрешения, такие как:

специальные аэродромные полеты (например, короткие взлеты и посадки или посадки с ожиданием на ВПП);

расширенные эксплуатационные возможности, обусловленные наличием HUD, EVS, SVS, CVS, системы автоматической посадки при производстве полетов в условиях низкой видимости;

производство полетов в условиях низкой видимости;

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 ВПП и средств путевого наведения типа курсового маяка, заход на посадку на основе RNP);

выполнение полетов SET-IMC;

полеты в районах применения специальных правил (например, полеты в районах, где используются различные единицы измерения высоты или правила установки высотомеров);

выполнение полетов ВС с EDTO;

выполнение полетов ВС с PBN;

выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с MNPS;

выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM;

выполнение перевозки опасных грузов по воздуху;

выполнение полетов ВС с использованием EFB;

выполнение полетов вертолетов в IMC при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3;

выполнение полетов вертолетов с применением NVIS;

выполнение полетов вертолетов на выполнение HHO;

выполнении полетов HEMS;

выполнение полетов вертолетов в открытом море.

17. Эксплуатанту ВС, не имеющему действующего сертификата, запрещается осуществление коммерческой деятельности.

18. При получении нового сертификата эксплуатант ВС возвращает сертификат с истекшим сроком действия и эксплуатационные спецификации к нему в Департамент по авиации.

19. Сертификат может быть отозван и его действие приостанавливается, либо сертификат аннулируется в соответствии с пунктами 639 - 642 настоящих авиационных правил.

20. Любые изменения разрешенных видов деятельности или утвержденного для использования оборудования требуют информирования об этом Департамента по авиации о внесении изменений в эксплуатационные спецификации.

21. Информация на внесение изменений в эксплуатационные спецификации с приложением всей необходимой документации при освоении эксплуатантом ВС новых типов ВС, необходимостью выполнения международных воздушных перевозок, изменением аэродрома базирования подается в Департамент по авиации не позднее, чем за один месяц до планируемого срока начала полетов в новых условиях эксплуатации.

Результатом рассмотрения запросов на изменение эксплуатационных спецификаций, связанных с освоением нового типа ВС, выполнением международных воздушных перевозок, изменением аэродрома базирования является решение о соответствии или несоответствии представленной документации сертификационным требованиям и решение о проведении сертификационной проверки.

22. В случаях, не предусмотренных пунктом 21 настоящих авиационных правил, запрос на внесение изменений в эксплуатационные спецификации подается не позднее, чем за десять рабочих дней до планируемого срока начала полетов в новых условиях эксплуатации, с указанием предполагаемых видов полетов (специальные полеты, специальные процедуры захода на посадку и т.п.) и специализированных операций для каждого ВС.

Результатом рассмотрения информации на внесение изменений в условия эксплуатации, не предусмотренные пунктом 21 настоящих авиационных правил, является принятие решения о переоформлении соответствующих эксплуатационных спецификаций или отказ в их переоформлении, и не требует проведения сертификационной проверки эксплуатанта ВС.

РАЗДЕЛ II
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИМ (ПЛАНИРУЮЩИМ) ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ)

ГЛАВА 5

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС

23. Эксплуатант ВС должен иметь организационную структуру, ВС (принадлежащие ему на праве собственности, предоставленные ему на условиях аренды или ином законном основании), авиационный персонал и производственную базу для организации, производства и обеспечения полетов ВС в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации.

24. Аэродром или вертодром базирования эксплуатанта ВС, эксплуатирующего ВС, должен быть сертифицирован.

25. Общие требования к эксплуатанту ВС:

эксплуатант ВС несет ответственность за эксплуатацию ВС в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации, сертификата и эксплуатационных спецификаций к нему;

каждый полет ВС должен выполняться в соответствии с положениями РПП;

эксплуатант ВС должен создать и поддерживать в актуальном состоянии систему управления полетом ВС, выполняемым в соответствии с условиями сертификата и эксплуатационных спецификаций, эксплуатации при выполнении SPO, включающую ответственность за принятие решения на вылет, выполнение полета, его прекращение или уход на запасной аэродром, исходя из соблюдения требований безопасности полетов;

эксплуатант ВС должен обеспечить соответствие оборудования ВС, квалификации и подготовки экипажей ВС установленным в гражданской авиации требованиям при эксплуатации ВС для заявленных видов и регионов полетов;

эксплуатант ВС должен обеспечить подготовку инструкторского состава, в количестве, необходимом для осуществления всех видов подготовок, проведения квалификационных проверок членов летного и кабинного экипажей;

эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы весь авиационный персонал, непосредственно вовлеченный в наземную и летную эксплуатацию ВС, был проинструктирован и демонстрировал способность выполнять свои конкретные обязанности;

эксплуатант ВС должен разработать процедуры и инструкции для обеспечения безопасной эксплуатации каждого типа ВС, включающие обязанности и ответственность наземного авиационного персонала, членов экипажа ВС для всех видов эксплуатации на земле и в полете. Эти процедуры и инструкции не должны требовать от членов экипажа ВС осуществления каких-либо действий на критических этапах полета, кроме тех, которые предусмотрены и необходимы для безопасной эксплуатации ВС;

эксплуатант ВС должен разработать процедуры и инструкции для обеспечения стерильности кабины летного экипажа;

эксплуатант ВС должен обеспечить соблюдение своим авиационным персоналом законодательства, правил и процедур тех государств, на территории которых осуществляется эксплуатация ВС;

для каждого типа ВС эксплуатант ВС должен создать систему контрольных карт для использования членами экипажа ВС на всех этапах полета и в аварийных ситуациях с целью обеспечения выполнения положений руководства по эксплуатации ВС. Оформление и использование контрольных карт должно учитывать аспекты человеческого фактора, последние изменения и обновления документации, полученной от производителя ВС;

для обеспечения безопасности полетов ВС эксплуатант ВС должен устанавливать процедуры планирования полетов на основе летно-технических характеристик ВС, других эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на маршруте следования и на аэродромах или в местах эксплуатации. Эти процедуры должны быть включены в РПП;

эксплуатант ВС должен организовать первоначальную и периодическую подготовку авиационного персонала по перевозке опасных грузов по воздуху, которая проводится по утвержденным программам в учебных центрах ICAO, Международной ассоциации воздушного транспорта и других утвержденных учреждениях образования, которым в соответствии с законодательством предоставлено право осуществлять образовательную деятельность, а также в учебных организациях, имеющих соответствующий сертификат, признанный в Республике Беларусь.

Дополнительно к требованиям, изложенным в абзаце тринадцатом части первой настоящего пункта, эксплуатанты ВС, осуществляющие эксплуатацию планеров, свободных аэростатов, однодвигательных винтовых ВС с МСТОМ 5700 кг или менее и MOPSC 5 мест или менее, выполняющих взлет и посадку на том же аэродроме или посадочной площадке днем по VFR, однодвигательных вертолетов с MOPSC 5 мест или менее, выполняющих взлет и посадку на том же аэродроме или посадочной площадке, днем по VFR должны обеспечить прохождение летным экипажем ВС программы подготовки по опасным грузам для приобретения им умения в распознавании незадекларированных опасных грузов, доставленных на борт ВС пассажирами в качестве ручной клади или грузов.

26. Эксплуатант ВС должен организовать следующие виды обеспечения полетов ВС:

обеспечение воздушных перевозок;

медицинское;

навигационное (штурманское);

горюче-смазочными материалами;

авиационной безопасности;

метеорологическое;

сбор, обработку и анализ полетной информации;

поисковое и аварийно-спасательное.

Допускается осуществлять виды обеспечения полетов ВС на договорной основе с другими эксплуатантами ВС или сертифицированными для этих видов деятельности организациями в соответствии с законодательством.

27. Эксплуатант ВС должен организовать поддержание летной годности и техническое обслуживание ВС в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

28. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на ВС необходимой информации, изложенной в РПП и РРТО в части, касающейся производства и обеспечения полетов на данном ВС.

29. Эксплуатант ВС принимает в соответствии с требованиями законодательства о труде на работу авиационный персонал в количестве, необходимом для выполнения и обеспечения полетов.

30. Авиационный персонал эксплуатанта ВС должен иметь диплом или иной документ о

соответствующем образовании и профессиональной подготовке, подтверждающий наличие права на выполнение работ в соответствии со служебными обязанностями.

31. Эксплуатант ВС обеспечивает авиационному персоналу условия труда, соответствующие требованиям законодательства об охране труда, разрабатывает и осуществляет организационные и технические мероприятия по их соблюдению.

32. Эксплуатант ВС обеспечивает соблюдение требований законодательства в сфере экологической безопасности и санитарно-эпидемиологических требований при эксплуатации и техническом обслуживании ВС.

33. В зависимости от характера заявляемой деятельности эксплуатант ВС производит все виды страхования в соответствии с законодательством и требованиями международных Стандартов и Рекомендуемой практики ICAO.

34. Эксплуатант ВС создает условия для проведения в установленные сроки расследования авиационных происшествий и инцидентов.

Авиационный персонал эксплуатанта ВС, принимающий участие в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, должен иметь соответствующую подготовку.

ГЛАВА 6
ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

35. Эксплуатант ВС должен разработать, внедрить и поддерживать систему управления безопасностью полетов, которая содержит:

обязательство руководства эксплуатанта ВС в отношении обеспечения того, чтобы все аспекты эксплуатационной деятельности отвечали задаче достижения заданных уровней эффективности обеспечения безопасности полетов;

обязательство со стороны руководства эксплуатанта ВС выделять необходимые материальные и людские ресурсы для эффективного обеспечения безопасности полетов;

обязательство со стороны эксплуатанта ВС обеспечить высшую приоритетность вопросам поддержания заданного уровня эффективности обеспечения безопасности полетов, включая содействие формированию позитивной культуры безопасности полетов;

описание политики и целей обеспечения безопасности полетов эксплуатанта ВС, включая процедуры отчетности в области безопасности полетов;

четкое определение соответствующих сфер ответственности, в том числе прямую ответственность работников за обеспечение безопасности полетов;

четко определенные границы обязанностей и подчинения в структуре эксплуатанта ВС, включая наличие руководителя, ответственного за безопасность полетов;

выявление фактических и потенциальных опасностей безопасности полетов, связанных с деятельностью эксплуатанта ВС;

анализ, оценка и управление соответствующими рисками, принятие корректирующих действий по снижению рисков и проверке эффективности принятых мер;

непрерывный мониторинг и регулярную оценку эффективности обеспечения безопасности полетов;

процедуры по поддержанию профессионального уровня авиационного персонала, обученного и компетентного для выполнения им своих задач;

документацию по всем процессам системы управления безопасностью полетов, включая процедуры доведения до сведения авиационного персонала их обязанностей, и процедуры внесения изменений в эту документацию;

функцию контроля внедрения и использования документов с целью обеспечения надлежащего использования документов в реальных условиях эксплуатационной деятельности, включающую систему обратной связи для получения предложений от авиационного персонала по улучшению документов и порядка их использования, а также с целью эффективного внедрения корректирующих действий.

Система управления безопасностью полетов должна соответствовать масштабу, характеру и сложности деятельности эксплуатанта ВС и учитывать источники опасности и связанные с ними риски для безопасности полетов.

36. При заключении договора на оказание каких-либо работ или услуг в рамках своей эксплуатационной деятельности эксплуатант ВС должен обеспечить выполнение следующих условий:

работы или услуги для своей эксплуатационной деятельности должны соответствовать эксплуатационным требованиям, предъявляемым к эксплуатанту ВС, и не создавать угроз безопасности полетов;

любые угрозы для эксплуатационной деятельности эксплуатанта ВС должны рассматриваться с учетом действующей у эксплуатанта ВС системы управления безопасности полетов.

В случаях, если эксплуатант ВС заключает договор на оказание работ или услуг на какую-либо часть своей эксплуатационной деятельности с организацией, которая не сертифицирована Департаментом по авиации на такую деятельность, такая организация должна гарантировать предоставление доступа работникам Департамента по авиации для контроля соблюдения требований по обеспечению безопасности полетов при выполнении этих работ или услуг.

Виды деятельности, выполняемые по договору на оказание каких-либо работ или услуг, связанные с эксплуатационной деятельностью эксплуатанта ВС, должны быть включены в Руководство по СУБП эксплуатанта ВС.

Эксплуатант ВС несет ответственность за эксплуатационную деятельность организации, оказывающей работы или услуги эксплуатанту ВС при выполнении какой-либо части эксплуатационной деятельности в интересах эксплуатанта ВС.

37. Эксплуатант ВС, эксплуатирующий самолеты с МСТОМ более 27000 кг, должен создать и поддерживать систему мониторинга полетных данных, которая должна быть интегрирована в систему управления безопасностью полетов.

Программа мониторинга полетных данных не предусматривает наказаний и отображает меры безопасности для защиты источников данных.

38. Эксплуатант ВС, в зависимости от вида деятельности, типа эксплуатируемых ВС разрабатывает и утверждает перечень необходимых структурных подразделений и служб, входящих в организационную структуру эксплуатанта ВС.

39. Эксплуатант ВС должен иметь в своей структуре минимальный обязательный перечень подразделений и служб, который включает в себя:

летную службу;

инженерно-авиационную службу;

службу безопасности полетов или ответственное лицо по безопасности полетов;

службу авиационной безопасности или ответственное лицо за обеспечение авиационной безопасности;

службу организации воздушных перевозок и (или) авиационных работ или соответствующим образом подготовленного работника, ответственного за организацию воздушных перевозок и (или) авиационных работ;

производственно-диспетчерскую службу по организации, планированию и контролю за обеспечением и выполнением полетов или сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера) (для авиакомпаний, выполняющих грузовые и пассажирские воздушные перевозки);

службу бортпроводников (для авиакомпаний, выполняющих пассажирские воздушные перевозки);

службу навигационного (штурманского) обеспечения или соответствующим образом подготовленного работника, ответственного за организацию навигационного (штурманского) обеспечения;

подразделение по охране труда или работника, ответственного за охрану труда.

Положения о службах и должностные инструкции работников разрабатываются и утверждаются эксплуатантом ВС.

Эксплуатант ВС в зависимости от масштабов и сложности эксплуатационной деятельности может возлагать на одного работника несколько из перечисленных выше функций.

40. Должностные лица эксплуатанта ВС, отвечающие за летную эксплуатацию ВС, техническое обслуживание ВС, управление безопасностью полетов, перевозку опасных грузов по воздуху и авиационную безопасность перед назначением на должность подлежат тестированию знаний и согласованию в Департаменте по авиации.

41. Эксплуатанту ВС необходимо иметь производственную базу, оборудование и авиационный персонал в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации.

42. Производственная база эксплуатанта ВС должна обеспечивать условия для поддержания летной годности ВС, сбора и обработки данных по надежности авиационной техники и безопасности полетов, оперативного управления и контроля полетов ВС, деятельности по сбору, обработке и анализу полетной информации.

ГЛАВА 7
ТРЕБОВАНИЯ К РУКОВОДСТВАМ, ИНЫМ ДОКУМЕНТАМ И ИХ УЧЕТ

43. Методические рекомендации по содержанию РПП и Руководства по СУБП, их составлению и оформлению издаются Департаментом по авиации.

Требования к содержанию РРТО содержатся в авиационных правилах, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

44. Эксплуатант ВС должен организовать систему получения, доведения и контроля

исполнения законодательства в области гражданской авиации до авиационного персонала.

Эксплуатант ВС разрабатывает и вводит в действие процедуры своевременного доведения требований руководств и эксплуатационных инструкций (в том числе, при внесении изменений и дополнений) до авиационного персонала для изучения и принятия к исполнению.

45. Положения разрабатываемых эксплуатантом ВС руководств и эксплуатационных инструкций должны:

соответствовать требованиям законодательства в области гражданской авиации и использования воздушного пространства, а также законодательству государств с (на) территорию, которых выполняются полеты ВС и (или) на территории которых выполняются авиационные работы;

содержать полное и подробное описание процедур организации, производства и обеспечения полетов;

не противоречить условиям, содержащимся в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

РПП утверждается приказом Департамента по авиации.

РРТО, Руководство по качеству и Руководство по СУБП утверждаются руководителем эксплуатанта ВС и согласовываются Департаментом по авиации.

Эксплуатационная документация в гражданской авиации вводится в действие Департаментом по авиации.

46. Эксплуатант ВС должен разработать РПП и утвердить его в Департаменте по авиации руководствуясь следующим:

46.1. РПП может быть издано отдельными частями. Весь авиационный персонал эксплуатанта ВС должен иметь свободный доступ к разделам текста РПП, касающихся выполнения им своих обязанностей.

РПП должно поддерживаться в актуальном состоянии. Весь авиационный персонал должен быть проинформирован о внесенных в него изменениях, касающихся выполнения обязанностей авиационного персонала.

Каждый член экипажа ВС должен иметь копию соответствующих разделов РПП, касающихся его обязанностей.

Каждый владелец РПП или соответствующих его частей несет ответственность за поддержание копии или соответствующих его частей в актуальном состоянии согласно последним изменениям и дополнениям, которые предоставляет эксплуатант ВС.

В случае необходимости внесения в РПП каких-либо изменений или дополнений эксплуатант ВС должен предоставить их на утверждение в Департамент по авиации.

При внесении каких-либо изменений или дополнений в эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатант ВС должен утвердить необходимые изменения или дополнения в РПП в Департаменте по авиации до получения соответствующих изменений или дополнений в эксплуатационные спецификации к сертификату.

Если в целях безопасности полетов необходимы немедленные изменения или дополнения в РПП, они могут быть опубликованы и использованы эксплуатантом ВС немедленно при условии одновременной подачи запроса на получение соответствующего разрешения в Департамент по

авиации.

Эксплуатант ВС должен включить в РПП все изменения или дополнения, требуемые Департаментом по авиации.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы информация, включаемая в РПП из иных документов и поправок к ним, была правильно отражена в РПП. Эксплуатант ВС может устанавливать более жесткие требования к процедурам, содержащимся в РПП, чем те, которые установлены в этих документах и поправках к ним.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы весь авиационный персонал мог понимать язык, на котором изложены те части РПП, в которых прописаны его обязанности.

Содержание РПП должно предоставляться в форме, не вызывающей затруднений в понимании, и учитывать аспекты человеческого фактора;

46.2. РПП должно содержать следующее:

часть А - общие положения, содержащие всю, не связанную с конкретными типами ВС, эксплуатационную политику, инструкции и процедуры;

часть В - вопросы эксплуатации ВС, в которой содержатся все связанные с конкретными типами ВС инструкции и процедуры, с учетом различий между типами, моделями или отдельными ВС, используемыми эксплуатантом ВС;

часть С - вопросы выполнения полетов при осуществлении коммерческой деятельности, включая инструкции и информацию о маршрутах полетов, районах и аэродромах или посадочных площадках, климатические и географические условия районов и маршрутов полетов и т.п.;

часть D - подготовка авиационного персонала, включая все инструкции и программы, необходимые для обеспечения безопасной эксплуатации ВС;

часть Е - организация и процедуры обеспечения полетов.

47. Эксплуатант ВС должен разработать и утвердить в Департаменте по авиации MEL и все изменения к нему на основании соответствующего MMEL, руководствуясь следующим:

47.1. после любых изменений в MMEL эксплуатант ВС должен внести соответствующие изменения в MEL до начала эксплуатации ВС;

47.2 MEL должен содержать:

основные положения, в том числе указания и определения для летного и технического персонала, использующих MEL;

статус ревизий MMEL, на котором базируется MEL, а также статус ревизий MEL;

границы, ограничения и назначения MEL;

перечень минимального оборудования по системам и оборудованиям;

эксплуатационные процедуры;

технические процедуры;

специальные процедуры;

47.3. эксплуатант ВС должен:

установить временные интервалы для устранения неисправности для каждого неисправного прибора, элемента оборудования или функции, которые перечислены в MEL. Временные интервалы для устранения неисправности, указанные в MEL, по продолжительности не должны быть менее ограничительными, чем соответствующий временной интервал для устранения неисправности, указанный MMEL;

создать эффективную программу для устранения неисправностей, эксплуатировать ВС по истечении указанного в MEL срока только в случае, если дефект был устранен, срок для устранения неисправности был продлен в соответствии с процедурой, утвержденной Департаментом по авиации;

47.4. эксплуатант ВС с разрешения Департамента по авиации может использовать процедуру однократного продления интервалов устранения неисправности при условии, что:

продление временного интервала устранения неисправности находится в пределах, определенных в MMEL для данного типа ВС;

продление временного интервала устранения неисправности не используется как обычное средство устранения неисправности, определенной в MEL для данного типа ВС, и используется только в случае, когда необходимость продления временного интервала устранения неисправности возникает при обстоятельствах, не зависящих от эксплуатанта ВС;

эксплуатант ВС устанавливает процедуры продления временного интервала и осуществления исправления в кратчайшие сроки, которые указываются в MEL и РРТО;

47.5. эксплуатант ВС должен установить эксплуатационные процедуры и процедуры технического обслуживания ВС в MEL на основании эксплуатационных процедур и процедур технического обслуживания ВС, указанных в MMEL;

47.6. эксплуатант ВС должен внести изменения в эксплуатационные процедуры и процедуры технического обслуживания ВС в MEL при внесении изменений эксплуатационные процедуры и процедуры технического обслуживания ВС, указанные в MMEL;

47.7. если в MEL не указано иное, эксплуатант ВС должен:

при планировании и (или) эксплуатации ВС с неработающими или неисправными приборами или оборудованием выполнить эксплуатационные процедуры, определенные в MEL;

перед началом эксплуатации с неработающими или неисправными приборами или компонентами оборудования выполнить процедуры технического обслуживания ВС, определенные в MEL;

47.8. эксплуатант ВС может эксплуатировать ВС с неработающими или неисправными приборами или оборудованием за пределами ограничений MEL, но не выходящими за пределы ограничений MMEL, при условии специального разрешения от Департамента по авиации в каждом конкретном случае, если:

соответствующие приборы или оборудование находятся в пределах, определенных в MMEL;

специальное разрешение не используется как обычное средство эксплуатации за пределами ограничений, определенных в MEL для данного типа ВС, и используется только при обстоятельствах, препятствующих соблюдению ограничений, определенных в MEL, не зависящих от эксплуатанта ВС;

эксплуатант ВС устанавливает процедуры такой эксплуатации ВС с указанием в MEL и РРТО;

разработан порядок устранения неисправностей приборов или оборудования или возврат к ограничениям, определенным в MEL, при первой возможности.

48. Эксплуатант должен включать в задание на полет подробную информацию о ВС, его экипажах и каждом полете или серии полетов, если применимо, и содержать следующее:

регистрационный знак ВС;

дату полета или серии полетов;

список членов экипажа ВС;

пункт отправления;

пункт прибытия;

время отправления;

время прибытия;

время полета;

характер полета (регулярный или нерегулярный);

инциденты, замечания (если имеются);

подпись командира ВС;

отметка о прохождении медицинского контроля.

Серия полетов означает последовательные полеты ВС, которые выполняются в течение 24 часов на одном и том же аэродроме или на одной и той же посадочной площадке или осуществляются в пределах локальной зоны, указанной в РПП, одним и тем же командиром ВС.

Эксплуатант ВС должен гарантировать, чтобы все записи в задании на полет вносились без исправлений, соответствовали содержанию и действительности.

49. Рабочий план полета ВС составляется на каждый полет ВС или серию полетов в порядке, определенном в РПП. Рабочий план полета ВС утверждается и подписывается командиром ВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером).

В рабочий план полета ВС включаются следующие сведения:

регистрационный знак ВС;

тип ВС и его модели;

дата полета или серии полетов;

номер рейса;

маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения;

запланированная крейсерская скорость, общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;

безопасные высоты полета, запланированные высоты и эшелоны полета;

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

запасные аэродромы для пункта назначения, если применимо, для взлета и полета по маршруту, включая информацию о поворотных пунктах и пунктах обязательного донесения, запланированной крейсерской скорости, общем времени полета, расчетном и фактическом времени пролета указанных пунктов, безопасных высотах полета, запланированных высотах и эшелонах полета, расчете топлива и контроле расхода топлива в полете;

перерасчет плана полета, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

иная информация, определяемая эксплуатантом ВС.

Если какая-либо информация, требуемая рабочим планом полета ВС, содержится в ином документе, доступном для экипажа ВС, она может не указываться в рабочем плане полета.

Порядок использования рабочего плана полета ВС содержится в РПП.

Рабочий план полета заполняется в полете. Все записи должны быть сделаны своевременно и не содержать исправлений.

50. Эксплуатант ВС должен хранить:

50.1. данные, содержащиеся в документации по системе управления безопасностью полетов, не менее 5 лет;

50.2. документацию с информацией, используемой для подготовки и выполнения полетов и связанные с этим отчеты:

рабочий план полета, если применяется - двенадцать месяцев;

извещения для пилотов, документация службы аэронавигационной информации, если они редактируются эксплуатантом ВС - двенадцать месяцев;

документация по массе и центровке - двенадцать месяцев;

документация о специальных или опасных грузах и письменная информация командиру ВС об опасных грузах, если применяется - двенадцать месяцев;

отчет(ы) о полете для записи подробностей любого события или происшествия, которое командир ВС сочтет необходимым сообщить или записать - двенадцать месяцев;

задание на полет - двенадцать месяцев;

доклады о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа ВС - двенадцать месяцев;

бортовой технический журнал - двадцать четыре месяца со дня последней записи;

50.3. документацию, содержащей сведения об авиационном персонале:

свидетельства авиационного персонала - в течение всего времени работы у данного эксплуатанта ВС;

сведения об обучении, проверках и квалификации членов экипажа ВС - тридцать шесть месяцев;

данные о предыдущем опыте выполнения полетов - пятнадцать месяцев;

данные о проверках знаний аэродромов и маршрутов - тридцать шесть месяцев;

данные о подготовке к перевозке опасных грузов по воздуху - тридцать шесть месяцев;

данные о периодических и вывозных (восстановительных после перерыва) полетах и проверках - в течение двенадцати месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта ВС;

данные о первоначальной подготовке и проверке - в течение всего времени работы у данного эксплуатанта ВС;

данные о тренировках и проверках по правилам ведения связи - тридцать шесть месяцев;

данные о подготовке командиров ВС и их проверках - тридцать шесть месяцев;

данные о регулярных тренировках и проверках - тридцать шесть месяцев;

данные о квалификации и тренировкам по категориям II и III ICAO - тридцать шесть месяцев;

данные о подготовке (квалификации) иного авиационного персонала, для которого требуется наличие программы подготовки - записи двух последних проверок;

сведения о полученных дозах космической и солнечной радиации - двенадцать месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта ВС;

сведения о служебном полетном времени, времени полета, времени отдыха - пятнадцать месяцев.

51. Эксплуатант ВС формирует летные дела членов летного и кабинного экипажей. Инструктивный материал по формированию летных дел содержится в документах по процедурам сертификации и инспектирования эксплуатантов ВС гражданской авиации Республики Беларусь.

Эксплуатант ВС должен вести учет всех тренировок, проверок и квалификации каждого из членов экипажа ВС и обеспечить доступность записей, указанных в подпункте 50.3 настоящего пункта, по требованию членов экипажа ВС, которых они касаются.

В случаях, если эксплуатант ВС прекращает эксплуатировать ВС или быть работодателем члена экипажа ВС, эксплуатант ВС должен хранить информацию, используемую для подготовки и выполнения полетов и записи об обучении авиационного персонала, в соответствии со сроками хранения документации, указанными в подпункте 50.3 настоящего пункта.

Если член экипажа ВС становится членом экипажа ВС другого эксплуатанта ВС, эксплуатант ВС должен обеспечить доступность записей в отношении члена экипажа ВС новому эксплуатанту ВС.

ГЛАВА 8
ТРЕБОВАНИЯ К АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

52. Эксплуатант ВС должен разработать программу авиационной безопасности, которая включается в РПП или издается отдельным документом, а также необходимые инструкции для авиационного персонала эксплуатанта ВС в части обеспечения авиационной безопасности.

53. Эксплуатант ВС обязан организовать подготовку авиационного персонала по авиационной безопасности в соответствии с требованиями законодательства в области гражданской авиации.

54. Эксплуатант ВС должен обеспечить знание вопросов авиационной безопасности всем его авиационным персоналом в пределах функциональных обязанностей.

55. Для соблюдения требований по авиационной безопасности кабины летного экипажа самолета эксплуатант ВС должен обеспечить следующее:

55.1. на самолетах, оборудованных дверью в кабину летного экипажа, дверь в кабину летного экипажа должна быть закрыта и заперта, предусмотрены средства связи, с помощью которых кабинный экипаж может незаметно уведомить летный экипаж в случае возникновения незаконной деятельности или нарушения безопасности в пассажирской кабине;

55.2. все самолеты, выполняющие воздушные перевозки пассажиров, должны быть оборудованы защищенной дверью кабины экипажа, имеющей возможность блокировки и разблокировки с рабочего места любого пилота, отвечающей требованиям, предъявляемым к летной годности ВС, если такие самолеты подпадают под любую из следующих категории:

самолеты с МСТОМ более 54500 кг;

самолеты с МСТОМ более 45500 кг и с MOPSC более 19 мест;

самолеты с MOPSC более 60 мест;

55.3. на всех самолетах, оборудованных дверью в кабину летного экипажа, для обеспечения процедур по авиационной безопасности:

двери должны быть закрыты и заперты перед запуском двигателя для взлета ВС или по решению командира ВС - до выключения двигателя после посадки, за исключением случаев, когда лицам, определенным пунктом 124 настоящих авиационных правил, необходимо войти или выйти из кабины летного экипажа;

должны быть установлены средства наблюдения с любого рабочего места пилотов за пространством позади двери кабины летного экипажа в целях распознавания лиц, которые просят войти, и для выявления подозрительного поведения или потенциальной угрозы.

56. При выполнении воздушных перевозок пассажиров в целях соблюдения требований по авиационной безопасности кабины летного экипажа вертолета, дверь в кабину летного экипажа, при ее наличии, запирается на замок изнутри с целью предотвращения несанкционированного доступа.

57. Эксплуатант ВС должен обеспечить разработку, внедрение и выполнение утвержденных Департаментом по авиации программ по подготовке, которые позволят членам экипажа ВС своевременно предпринимать соответствующие действия по предупреждению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и минимизировать последствия таких событий при их возникновении. Программы подготовки членов экипажа ВС должны соответствовать требованиям авиационных правил, регулирующим порядок обучения кадров в области авиационной безопасности.

58. Экипаж ВС при акте незаконного вмешательства на его борту обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД об этом, о всех связанных с актом незаконного вмешательства важных обстоятельствах, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных данными обстоятельствами, для того чтобы позволить органу ОВД обеспечить первоочередность действий в отношении такого ВС и сократить до минимума возможность конфликтных ситуаций между ним и другими ВС.

Если ВС стало объектом незаконного вмешательства, командир ВС делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном

аэродроме, определенном Департаментом по авиации или соответствующим уполномоченным органом в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы, если обстановка на борту ВС не требует иного.

После совершения акта незаконного вмешательства эксплуатант ВС или командир ВС должен немедленно направить отчет о таком акте уполномоченным органам в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы и Департаменту по авиации.

59. Эксплуатант ВС должен разработать и обеспечить, чтобы на всех типах эксплуатируемых им ВС находился чек-лист предполетной проверки (осмотра) ВС в целях обнаружения посторонних лиц, подозрительных предметов, взрывчатых веществ или других опасных устройств.

60. Эксплуатант ВС обеспечивает наличие на каждом ВС схемы с указанием контрольных мест предполетной проверки (осмотра) ВС и информации о наиболее опасных местах возможного размещения взрывного устройства. Эксплуатант ВС должен разработать рекомендации по действиям в случае обнаружения взрывных устройств или подозрительных (опасных) предметов, а также обозначить места наименее опасного размещения обнаруженных предметов (веществ) для рассматриваемого типа ВС.

ГЛАВА 9
ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕТНОМУ ЭКИПАЖУ

61. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования, касающиеся летного экипажа ВС:

61.1 количество членов летного экипажа ВС на своих рабочих местах должно быть не менее минимально количества, установленного руководством по эксплуатации ВС или эксплуатационными ограничениями для конкретного ВС;

61.2. летный экипаж ВС, как правило, состоит из граждан Республики Беларусь. Включение в летный экипаж иностранных граждан и лиц без гражданства, имеющих соответствующую специальность, подтверждаемую признаваемым в Республике Беларусь свидетельством авиационного персонала, годных по медицинскому заключению к летной работе, осуществляется решением Департамента по авиации;

61.3. в состав летного экипажа ВС включаются дополнительные члены летного экипажа ВС, если это требуется в соответствии с выполняемым видом авиационных работ, при этом их число не должно быть менее числа, указанного в руководстве по эксплуатации ВС;

61.4. все члены летного экипажа ВС должны иметь действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками авиационного персонала, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, и квалификацию, соответствующую возложенным на них обязанностям;

61.5. член летного экипажа ВС может в полете делегировать исполнение своих функциональных обязанностей другому члену летного экипажа ВС, имеющему соответствующую квалификацию;

61.6. во время приема на работу членов летного экипажа ВС, работающих на основе частичной занятости, эксплуатант ВС должен убедиться, что все требования настоящей главы и соответствующие требования авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, требования к поддержанию профессиональной подготовленности, к нормам продолжительности полетного времени, суммированного рабочего времени при осуществлении деятельности членом летного экипажа ВС у другого эксплуатанта ВС

(эксплуатантов ВС), для определения следующего:

общего количества типов ВС или их моделей, которые могут эксплуатируются;

применимых ограничений времени полета и дежурств, а также требований к отдыху;

61.7. в случае, когда руководством по эксплуатации ВС предусмотрено обязательное наличие второго пилота, эксплуатант ВС назначает в качестве второго пилота на каждый полет пилота, имеющего действующее свидетельство линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет), свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет, вертолет) или свидетельство пилота многочленного экипажа (самолет);

61.8. эксплуатант ВС сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 метров (49000 футов) для того, чтобы можно было определять общую дозу воздействия космической радиации на каждого члена экипажа ВС в течение двенадцати месяцев подряд.

62. Эксплуатант ВС при осуществлении коммерческой деятельности при формировании состава летного экипажа ВС должен руководствоваться следующим:

62.1. в любом составе летного экипажа ВС не должно быть более одного члена летного экипажа ВС, имеющего налет менее 200 часов на данном типе ВС;

62.2. командир ВС может делегировать выполнение полета другому пилоту, квалифицированному в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, при условии соблюдения требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 63.2 и в подпункте 63.3 пункта 63 настоящих авиационных правил;

62.3. особые требования к составу летного экипажа ВС при эксплуатации самолетов по IFR или ночью:

минимальный состав летного экипажа ВС - два пилота при выполнении полетов на всех самолетах с турбовинтовыми двигателями с MOPSC более 9 мест и всех турбореактивных самолетах;

могут эксплуатироваться одним пилотом, при условии соблюдения требований, изложенных в пункте 75 настоящих авиационных правил, самолеты, иные, чем самолеты с турбовинтовыми двигателями с MOPSC более 9 мест и все турбореактивные самолеты;

62.4. особые требования к составу летного экипажа вертолета при осуществлении коммерческой деятельности эксплуатантами ВС:

для всех вертолетов с MOPSC более 19 мест и при выполнении полетов по IFR вертолетов с MOPSC более 9 мест минимальный летный экипаж - два пилота, командир ВС должен обладать действующим свидетельством линейного пилота авиакомпании (вертолет) с правом выполнения полетов по IFR, выданным в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

вертолеты, не относящиеся к вертолетам с MOPSC более 19 мест, а при выполнении полетов по IFR вертолетов с MOPSC более 9 мест, могут эксплуатироваться одним пилотом по IFR или ночью, только при условии соблюдения требований, изложенных в пункте 75 настоящих авиационных правил.

63. Эксплуатант ВС при назначении командира ВС должен руководствоваться следующим:

63.1. пилот должен быть квалифицирован как командир ВС в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, и иметь соответствующие квалификационные отметки в свидетельстве авиационного персонала;

63.2. эксплуатант ВС должен назначать в качестве командира ВС члена летного экипажа ВС только при условии, если тот имеет:

минимальный уровень опыта, определенный в РПП;

соответствующие знания маршрута или района полетов, аэродромов вылета и посадки, запасных аэродромов, оборудования и применяемые процедуры;

в случае эксплуатации многочленным экипажем - второй пилот прошел программу подготовки в качестве командира ВС у эксплуатанта ВС;

63.3. в случае эксплуатации ВС при осуществлении коммерческой деятельности командир ВС или пилот, которому может быть предоставлено право выполнять полет, должен пройти подготовку с целью допуска к самостоятельной работе по маршруту (району полетов) и аэродромам, оборудованию и процедурами, которые применяются. Эти знания маршрута (района полетов) и аэродрома должны поддерживаться, выполняя, по как минимум, один полет по маршруту (району полетов) или на аэродром в течение предыдущих двенадцати месяцев;

63.4. требования, изложенные в подпункте 63.3 настоящего пункта не применяются в случаях:

эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса В днем по VFR;

эксплуатации вертолетов с MOPSC 5 мест с одним двигателем, кроме вертолетов, относящихся к ВС сложной конструкции, для перевозки пассажиров днем по VFR, при выполнении полетов с одного и того же аэродрома или посадочной площадки в пределах локальной зоны, установленной Департаментом по авиации.

64. В случаях, если конструкцией самолета предусмотрено отдельное рабочее место бортинженера (бортмеханика), штурмана, бортрадиста, то в состав летного экипажа ВС должен включаться член летного экипажа ВС, который имеет соответствующую квалификацию в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, если иное не предусмотрено руководством по эксплуатации ВС.

65. Каждый член летного экипажа ВС перед началом эксплуатации должен пройти подготовку по CRM в соответствии с его функциональными обязанностями, определенными в РПП.

Элементы подготовки по CRM должны быть включены в подготовку на тип или модель ВС и периодическую подготовку.

66. В случае перехода к эксплуатации самолетов и вертолетов нового типа или модели перед началом самостоятельных полетов каждый член летного экипажа ВС должен завершить курс переподготовки, проводимый эксплуатантом ВС.

Курс переподготовки, проводимый эксплуатантом ВС, должен включать изучение установленного на ВС оборудования в соответствии с функциями членов летного экипажа ВС.

67. Члены летного экипажа ВС должны пройти подготовку по изучению различий или ознакомительную подготовку по изучению различий в оборудовании или процедурах новых типов

или моделей от типов или моделей ВС, эксплуатируемых эксплуатантом ВС в настоящее время.

Подготовка по изучению различий, требующих дополнительных знаний и подготовки на ВС или соответствующем учебном устройстве, проводится в случаях:

при внесении существенных изменений в оборудование и (или) процедуры в отношении типов или моделей ВС, эксплуатируемых в настоящее время;

при эксплуатации другой модели самолета того же типа или другого типа того же класса, эксплуатируемого в настоящее время, в случае самолетов;

при эксплуатации модели вертолета, эксплуатируемой в настоящее время, в случае вертолетов.

Ознакомительная подготовка по изучению различий, требующих только приобретения дополнительных знаний, проводится в случаях:

управления другим вертолетом или самолетом того же типа;

внесения существенных изменений в оборудование и (или) процедуры по типам или моделям ВС, эксплуатируемым в настоящее время.

Все случаи обязательного прохождения ознакомительной подготовки должны указываться в РПП.

68. Эксплуатант ВС должен обеспечить прохождение каждым членом летного экипажа ВС ежегодных периодических летных и наземных подготовок на эксплуатируемом им типе или модели ВС, включая подготовку по изучению мест размещения аварийно-спасательного оборудования на борту ВС и его применению.

Каждый член летного экипажа ВС должен периодически проходить проверку для демонстрации компетенции при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

69. При осуществлении коммерческой деятельности эксплуатант ВС с каждым членом летного экипажа ВС в соответствии с эксплуатируемым им типом или моделью ВС должен проводить:

69.1. периодическую подготовку;

69.2. квалификационную проверку с соблюдением следующего:

демонстрация квалификации и компетентности каждого члена летного экипажа ВС при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях в составе экипажа ВС;

квалификационная проверка осуществляется без использования внешних визуальных ориентиров в случае, если член летного экипажа ВС будет выполнять полеты по IFR;

срок действия квалификационной проверки составляет шесть календарных месяцев. На самолетах с летно-техническими характеристиками класса В при эксплуатации днем по VFR, которая осуществляется в течение периода не более восьми последовательных месяцев, достаточно одной квалификационной проверки. Квалификационная проверка должна быть осуществлена перед началом коммерческих воздушных перевозок;

член летного экипажа вертолета, не являющегося ВС сложной конструкции, участвующий в полетах днем и по маршрутам по VFR, может пройти квалификационную проверку только на одном из соответствующих типов. Квалификационная проверка должна проводиться каждый раз

на том типе, который последним использовался для проверки квалификации. Соответствующие типы вертолетов, которые могут использоваться для квалификационной проверки эксплуатанта ВС, указываются в РПП;

квалификационная проверка для выполнения полетов на вертолетах, не относящихся к ВС сложной конструкции, днем и по маршрутам, выполняемым по визуальным ориентирам, и самолетах с летно-техническими характеристиками класса В несмотря на требования, изложенные в абзаце втором пункта 73 настоящих авиационных правил, может проводиться имеющим соответствующую квалификацию, обученным концепциям CRM и оценке навыков CRM, и назначенным эксплуатантом ВС инструктором. В этом случае эксплуатант ВС должен получить разрешение на проведение такими инструкторами квалификационных проверок в Департаменте по авиации;

69.3. летную проверку членов летного экипажа ВС (кроме пилотов), которая указана в РПП, с соблюдением следующего:

демонстрации компетентности при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях. Срок действия летной проверки составляет двенадцать месяцев;

несмотря на требования, изложенные в абзаце втором пункта 73 настоящих авиационных правил, летные проверки могут проводиться инструктором, назначенным эксплуатантом ВС, который прошел подготовку по концепциям CRM и может оценивать навыки CRM;

69.4. подготовку и проверку по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию с соблюдением следующего:

каждый член летного экипажа ВС должен пройти подготовку и проверку со своего рабочего места по аварийным процедурам и использованию всего имеющегося аварийно-спасательного оборудования на борту ВС на совместных занятиях летных и кабинных экипажей на ВС, которые совмещаются с сезонной подготовкой. Срок действия проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию составляет двенадцать месяцев;

один раз в два года проводятся совместные подготовка и проверка летных и кабинных экипажей на воде;

проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию оформляется в задании на прохождение сезонной подготовки;

69.5. подготовку по CRM с соблюдением следующего:

элементы подготовки по CRM должны быть интегрированы во все соответствующие фазы периодической подготовки;

каждый член летного экипажа ВС должен пройти специальную модульную подготовку по CRM. Все основные темы подготовки по CRM должны быть раскрыты путем равномерного распределения модульных занятий в течение каждого трехлетнего периода;

69.6. каждый член летного экипажа ВС должен пройти наземную и летную подготовки на FSTD или на ВС или пройти комбинированное обучение на FSTD и на ВС не реже одного раза в двенадцать месяцев;

69.7. сроки действия проверок, определенных в абзаце четвертом подпункта 69.2, в абзаце втором подпункта 69.3, в абзацах втором и третьем подпункта 69.4 настоящего пункта, отсчитываются с конца месяца, в котором выполнялась проверка;

69.8. если указанные выше периодическая подготовка, квалификационная и летная

проверки выполнены в последние три месяца срока действия, то новый срок действия отсчитывается, начиная с первоначальной даты окончания срока действия.

70. Для осуществления коммерческой деятельности при выполнении специализированных операций при выполнении авиационных работ и воздушных перевозок пассажиров, выполняемых на планерах, по VFR днем, с одного аэродрома или посадочной площадки и в пределах локальной зоны, установленной Департаментом по авиации на однодвигательных ВС с МСТОМ 5700 кг или менее и MOPSC 5 мест и менее или вертолетами с одним двигателем с MOPSC 5 мест и менее, эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

провести квалификационную проверку каждого члена летного экипажа ВС для подтверждения квалификации при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, включая соответствующие аспекты, связанные со специализированными задачами, указанными в РПП;

в случае эксплуатации по IFR или ночью организовать соответствующую подготовку для эксплуатации в таких условиях;

срок действия квалификационной проверки эксплуатантом ВС должен составлять 12 месяцев. Срок действия считается с месяца, в котором проводилась проверка. Если квалификационная проверка эксплуатантом ВС осуществляется в течение последних трех месяцев срока действия, тогда новый срок действия должен рассчитываться, начиная с первоначальной даты прекращения действия.

71. Член летного экипажа ВС может быть допущен к выполнению полетов с любого пилотского кресла после прохождения соответствующей подготовки и проверки, указанной в РПП.

72. Члены летного экипажа ВС, эксплуатирующие более чем один тип или модель ВС, должны проходить периодическую подготовку и квалификационную проверку применительно к каждому типу или модели ВС.

Соответствующие процедуры и (или) эксплуатационные ограничения должны быть указаны в РПП для любой эксплуатации более чем одного типа или модели.

73. Эксплуатант ВС при обеспечении подготовки членов летного экипажа ВС должен соблюдать следующее:

все виды подготовок должны быть проведены в соответствии с программами подготовки эксплуатанта ВС, указанными в РПП, и авиационным персоналом, квалифицированным в соответствии требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

при разработке и составлении программ подготовки эксплуатант ВС должен включить соответствующие элементы, определенные в обязательной части данных летной годности. При разработке программ подготовки эксплуатант ВС руководствуется требованиями к уровню знаний обладателю свидетельства авиационного персонала, установленными авиационными правилами, регулирующими выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

при выполнении воздушных перевозок программы подготовки и проверок, включая учебные планы и использование FSTD, должны быть согласованы Департаментом по авиации;

FSTD должен имитировать ВС, используемое эксплуатантом ВС, в той мере, насколько это практически возможно. Различия между FSTD и ВС должны быть описаны и указаны во время брифинга или подготовки;

эксплуатант ВС должен установить систему для надлежащего мониторинга изменений в

FSTD и убедиться, что такие изменения не влияют на соответствие программ подготовки.

74. Эксплуатант ВС при необходимости осуществления замены членов летного экипажа ВС в полете должен руководствоваться следующим:

74.1. командир ВС может делегировать выполнение полета только другому квалифицированному командиру ВС;

74.2. второй пилот может быть заменен:

другим пилотом, имеющим соответствующую квалификацию;

для управления ВС выше эшелона полета (FL) 200 - вторым пилотом, если он имеет действующее свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет) с правом выполнения полетов по IFR, прошел переподготовку и выполнил проверку, включая подготовку по типу в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 78 настоящих авиационных правил, кроме требований по подготовке к взлету и посадке, прошел периодическую подготовку и проверки в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 69 настоящих авиационных правил, кроме требований по подготовке к взлету и посадке;

74.3. бортинженер (бортмеханик), бортрадист, штурман могут быть заменены в полете членом летного экипажа ВС, которые имеют соответствующую квалификацию в соответствии с авиационными правилами, регулирующими выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала.

75. Для выполнения полетов одним пилотом по IFR или ночью эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

75.1. разработать и утвердить в Департаменте по авиации программы переподготовки и периодической подготовки пилота, которые содержат дополнительные требования для выполнения полетов одним пилотом и включить их в РПП;

75.2. пилот должен пройти подготовку в отношении следующего:

выполнение действий при отказе двигателя и в аварийных ситуациях;

использование стандартного и аварийного чек-листов;

связи со службой УВД;

процедур вылета и захода на посадку;

управление автопилотом, если применимо;

использование упрощенной полетной документации;

управления ресурсами экипажа с одним пилотом;

75.3. пилотом должны быть выполнены в качестве пилота однопилотного ВС на соответствующем типе или модели ВС проверки в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 69 настоящих авиационных правил;

75.4. для выполнения полетов по IFR на самолетах пилот должен иметь налет по IFR минимум 50 часов на соответствующем типе или модели самолета, из которых 10 часов - в качестве командира ВС и выполнить в течение предыдущих 90 дней на соответствующем типе или модели самолета:

пять полетов по IFR, включая три инструментальных захода на посадку самостоятельно;

проверку инструментального захода на посадку по IFR;

75.5. для выполнения полетов на самолетах в ночью пилот должен:

иметь налет не менее 15 часов ночью;

выполнить в течение предыдущих 90 дней на соответствующем типе или модели самолета три взлета и посадки ночью самостоятельно или проверку по выполнению взлета и посадки ночью;

75.6. для выполнения полетов по IFR на вертолетах пилот должен иметь налет по IFR 25 часов в соответствующих условиях, налет 25 часов на типе вертолета, разрешенного для пилотирования одним пилотом по IFR, из которых 10 часов могут выполняться с инструктором, включая пять полетов по IFR, выполненных с инструктором и выполнить в течение предыдущих 90 дней на соответствующем типе или модели вертолета:

пять полетов по IFR, включая три инструментальных захода на посадку, выполненных на разрешенном для такого использования вертолете;

проверку инструментального захода на посадку по IFR в качестве одного пилота на соответствующем типе вертолета, FTD или FFS.

76. Для эксплуатации самолетов и вертолетов в качестве командира ВС эксплуатант ВС должен разработать и утвердить в Департаменте по авиации программу подготовки к выполнению полетов в качестве командира ВС, которая должна включать следующие элементы:

подготовку на FSTD для отработки навыков в технике пилотирования и взаимодействия в экипаже;

квалификационную проверку в качестве командира ВС, проводимую эксплуатантом ВС;

подготовку к выполнению обязанностей командира ВС;

летную подготовку в качестве командира ВС под наблюдением в течение, как минимум, 10 рейсовых полетов на самолетах и 10 часов, включая не менее 10 рейсовых полетов, на вертолетах;

летную проверку в качестве командира ВС с проверкой знаний маршрута или района полета и аэродромов, включая запасные, оборудования и процедур, которые будут использоваться;

подготовку по управлению ресурсами экипажа.

77. Перед выполнением самостоятельных линейных полетов член летного экипажа ВС должен пройти первоначальную подготовку по CRM.

Первоначальную подготовку по CRM должен проводить, как правило, один квалифицированный инструктор по CRM, который может привлекать экспертов по отдельным вопросам.

Если член летного экипажа ВС ранее не проходил теоретическую подготовку по человеческому фактору уровня линейного пилота, то он должен пройти до или в сочетании с первоначальной подготовкой по CRM соответствующий специальный теоретический курс, проводимый эксплуатантом ВС, который разработан на основе учебной программы по человеческому фактору для линейного пилота, как это определено требованиям авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала.

78. Эксплуатант ВС при проведении переподготовки и проверки летного состава для осуществления коммерческой деятельности при эксплуатации ВС должен соблюдать следующее:

78.1. подготовка по CRM должна быть частью процесса переподготовки, проводимой эксплуатантом ВС;

78.2. при прохождении курсов переподготовки член летного экипажа ВС не должен выполнять полеты на типах или модели ВС, по которым он проходит переподготовку, до завершения курса. По мере необходимости, для поддержания летных навыков члены летного экипажа ВС, работающие исключительно на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В, могут быть назначены для исполнения своих обязанностей на другие типы самолетов с летно-техническими характеристиками класса В объеме необходимом для поддержания летной натренированности;

78.3. количество часов, необходимое члену летного экипажа ВС для курса переподготовки, проводимой эксплуатантом ВС, должно определяться в соответствии со стандартами квалификации и опыта, указанными в РПП, учитывая имеющуюся подготовку и опыт члена летного экипажа ВС;

78.4. член летного экипажа ВС должен завершить:

профессиональную проверку эксплуатантом ВС и подготовку по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию и проверку перед началом линейных полетов под наблюдением;

летную проверку после окончания линейных полетов под наблюдением. Для самолетов с летно-техническими характеристиками класса В линейные полеты под наблюдением могут быть выполнены на любом самолете соответствующего класса;

78.5. при переучивании пилотов самолета на новый тип на основе курса с нулевым полетным временем (без аэродромной тренировки), необходимо:

начать линейные полеты под наблюдением не позднее, чем в течение 21 дня после прохождения итоговой проверки на FSTD или соответствующей тренировки, проводимой эксплуатантом ВС. Порядок проведения и содержание такой тренировки должны быть изложены в РПП;

выполнить шесть взлетов и посадок на FSTD под наблюдением инструктора типа самолета, который занимает противоположное место пилота, не позднее 21 дня после прохождения итоговой проверки на FSTD. Количество требуемых взлетов и посадок может быть уменьшено, если часть из них или все требуемое их количество предусмотрено и может быть выполнено на соответствующем для этого FSTD в процессе переучивания и (или) при проведении итоговой проверки на FSTD. Если эти взлеты и посадки не были выполнены в течение 21 дня, эксплуатант ВС должен обеспечить дополнительную тренировку, содержание и порядок проведения которой должны быть изложены в РПП;

выполнить первые четыре взлета и посадки в ходе выполнения линейных полетов под наблюдением на самолете с инструктором типа самолета, который занимает противоположное кресло пилота. Количество требуемых взлетов и посадок может быть уменьшено, если это предусмотрено утвержденной программой переучивания на конкретный тип ВС.

79. Эксплуатант ВС при допуске летного состава для выполнения полетов ВС с любого пилотского кресла при осуществлении коммерческой деятельности должен соблюдать следующее:

79.1. командиры ВС, обязанности которых требуют, чтобы они работали с любого пилотского

кресла и могли выполнять обязанности второго пилота или обязанности командиров ВС, которые проводят подготовку или проверки, должны пройти подготовку, которая должна быть подробно описана эксплуатантом ВС в РПП, проверку и получить допуск к выполнению полетов с любого пилотского кресла. Данная проверка может быть проведена вместе с квалификационной проверкой, проводимой эксплуатантом ВС;

79.2. подготовка и проверка для выполнения полетов с любого пилотского кресла должны включать, как минимум, следующее:

отказ двигателя на взлете;

заход на посадку с одним неработающим двигателем и уход на второй круг;

посадка с одним неработающим двигателем;

79.3. в случае вертолетов командиры должны пройти периодическую подготовку по специальности, включая летную проверку и профессиональную проверку как с левого, так и с правого пилотского сиденья;

79.4. при выполнении на ВС маневров с неработающим двигателем отказ двигателя должен имитироваться;

79.5. для выполнения полетов с кресла второго пилота командир ВС должен иметь действующие проверки, выполняемые пилотом для работы с места командира ВС, в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 69.2 пункта 69 настоящих авиационных правил;

79.6. в ходе профессиональной проверки эксплуатанта ВС пилот, который может подменять командира ВС в полете на время отдыха, должен продемонстрировать умение выполнять процедуры, которые обычно не входят в его обязанности. Если различия между левым и правым креслом не являются значительными, такие процедуры могут выполняться с любого кресла пилота;

79.7. одновременно с квалификационной проверкой, проводимой эксплуатантом ВС, пилот, не являющийся командиром ВС, занимая кресло командира, должен продемонстрировать навыки, знание процедур, которые являются обязанностью командира ВС, действующего в качестве пилота с любого пилотского кресла, в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 69.2 пункта 69 настоящих авиационных правил. В тех случаях, когда различия между левым и правым креслом не являются значительными, проверки могут выполняться с любого кресла.

80. Эксплуатант ВС при допуске летного состава для эксплуатации более чем одного типа или модели ВС при осуществлении коммерческой деятельности должен соблюдать следующее:

80.1. процедуры или эксплуатационные ограничения для эксплуатации более чем одного типа или модели ВС при осуществлении коммерческой деятельности должны быть указаны в РПП, согласованы Департаментом по авиации и включать:

минимальный уровень опыта членов летного экипажа ВС;

минимальный уровень опыта на одном типе или модели ВС перед началом подготовки и эксплуатации на другом типе или модификации ВС;

процесс переподготовки, в результате которого летный экипаж, квалифицированный на одном типе или модели ВС, будет готовиться и квалифицироваться на другом типе или модели ВС;

все применимые требования к опыту для каждого типа или модели ВС;

80.2. член летного экипажа ВС, управляющий как вертолетами, так и самолетами, ограничивается полетами только на одном типе самолета и одном типе вертолета.

81. Эксплуатант ВС при выполнении полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В, если они ограничиваются классами самолетов с поршневыми двигателями, пилотируемые одним пилотом в VMC днем, требования, изложенные в подпункте 80.1 пункта 80 настоящих авиационных правил, не применяются. При выполнении полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В, если они ограничены классами самолетов с поршневым двигателем, пилотируемые одним пилотом, требования, изложенные в подпункте 80.2 пункта 80 настоящих авиационных правил, не применяются.

82. Командир самолета, имеющий действующее свидетельство пилота коммерческой авиации (самолет), может выполнять полеты в качестве командира ВС на самолетах, пилотируемым одним пилотом, только при соблюдении любого из следующих условий:

при перевозке пассажиров по VFR на расстояние более чем радиус зоны в 90 км (50 морских миль) от аэродрома вылета пилот должен иметь налет на самолетах 500 часов или иметь действующий инструментальный рейтинг;

при выполнении полетов на многодвигательном самолете по IFR пилот должен иметь налет на самолетах 700 часов, из них 400 часов в качестве командира ВС, включая 100 часов по IFR и 40 часов на многодвигательных самолетах. 400 часов в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системе многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

при эксплуатации однодвигательного самолета по IFR пилот должен иметь налет на самолетах 700 часов, включая 400 часов в качестве командира ВС, из них 100 часов по IFR. 400 часов в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системе многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

при выполнении полетов на самолетах с летно-техническими характеристиками класса В днем в VMC требования, изложенные в абзаце втором настоящего пункта, не применяются.

83. Командир вертолета, имеющий действующее свидетельство пилота коммерческой авиации (вертолет), может выполнять полеты в качестве командира ВС на вертолете, пилотируемым одним пилотом, только при соблюдении любого из следующих условий:

при выполнении полетов по IFR пилот должен иметь общий налет на вертолетах 700 часов, включая 300 часов в качестве командира ВС, из них 100 часов по IFR. Указанные 300 часов в качестве командира ВС могут быть заменены временем работы в качестве второго пилота в многочленном экипаже в пределах установленной эксплуатантом ВС системе многопилотного экипажа, прописанной в РПП, исходя из расчета два часа полетного времени в качестве второго пилота за один час в качестве командира ВС;

при выполнении полетов в VMC ночью пилот должен иметь действующий допуск к полетам по приборам, налет на вертолетах 300 часов, из них в качестве командира ВС 100 часов днем и 10 часов ночью.

ГЛАВА 10
ТРЕБОВАНИЯ К КАБИННОМУ ЭКИПАЖУ

84. Эксплуатант ВС должен разработать и внести в РПП порядок формирования кабинного

экипажа ВС. При определении численности и состава кабинного экипажа на каждый полет эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

84.1. назначается, по крайней мере, один член кабинного экипажа на ВС с MOPSC более 19 мест, перевозящих одного или более пассажиров;

84.2. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 84.1. настоящего пункта, количество членов кабинного экипажа должно быть наибольшим из следующего:

количество членов кабинного экипажа, определенных в процессе сертификации ВС в соответствии с действующими эксплуатационными спецификациями сертификата для конкретной конфигурации кабины ВС, используемой эксплуатантом ВС;

если количество членов кабинного экипажа не было определено, как изложено в абзаце втором подпункта 84.2 настоящего пункта, количество членов кабинного экипажа, установленное в процессе сертификации ВС для максимальной сертифицированной конфигурации пассажирских кресел, уменьшается на 1 на каждое целое число из 50 пассажирских кресел конфигурации салона ВС, если используемая эксплуатантом ВС конфигурация ниже максимальной сертифицированной вместимости;

один член кабинного экипажа на каждые 50 или до 50 установленных пассажирских кресел;

84.3. при выполнении полетов с участием более одного члена кабинного экипажа эксплуатант ВС должен назначить одного из членов кабинного экипажа, который будет являться координатором действий между членами летного и кабинного экипажей;

84.4. в состав кабинного экипажа эксплуатант ВС может включить не более одного члена кабинного экипажа, имеющего налет на данном типе и (или) модели ВС менее 200 часов или стажера из числа кабинного экипажа.

85. Эксплуатант ВС при определении минимального количества членов кабинного экипажа должен обеспечить безопасность полета и охрану здоровья пассажиров и членов экипажа ВС с учетом рабочей нагрузки на каждого члена кабинного экипажа и безопасную и быструю эвакуацию пассажиров и членов экипаж ВС с борта ВС в аварийной ситуации или обстановке, требующей аварийной эвакуации с борта ВС с учетом следующего:

количества и типа(ов) основных и аварийных выходов и сервисных дверей;

специфики и степени автоматизации средств эвакуации, которыми обеспечены основные и аварийные выходы и сервисные двери;

расположения основных и аварийных выходов и сервисных дверей относительно мест членов кабинного экипажа ВС и компоновки пассажирской кабины;

числа перевозимых пассажиров SCPc;

расположения мест членов кабинного экипажа с учетом требований открытого обзора салона ВС и обязанностей членов кабинного экипажа при аварийной эвакуации, включая открытие основных и аварийных выходов и сервисных дверей, находящихся на уровне пола и приведение в рабочее состояние надувного трапа, помощь пассажирам в покидании ВС через основные и аварийные выходы и сервисные двери, направление пассажиров от непригодных основных и аварийных выходов и сервисных дверей, управление потоками пассажиров;

действий кабинного экипажа при посадке на воду, включая приведение в рабочее состояние плавсредств и спасательных плотов;

дополнительных действий членов кабинного экипажа в случаях, когда один член кабинного экипажа отвечает за пару основных или аварийных выходов либо сервисных дверей;

тип и продолжительность выполняемого полета.

Эксплуатант ВС должен разработать процедуры планирования на каждый полет количества членов кабинного экипажа, учитывающие опыт каждого члена кабинного экипажа.

86. Эксплуатант ВС может допустить члена кабинного экипажа к исполнению служебных обязанностей на борту ВС при соблюдении следующих условий:

возраст - не менее 18 лет;

отсутствие судимости и положительные результаты проверки анкетных данных;

соответствие требованиям, изложенным в авиационных правилах, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, по состоянию здоровья признан физически и психически здоровым человеком и может безопасно выполнять свои служебные обязанности;

завершение соответствующих видов подготовок и проверок, определяющих готовность к выполнению возложенных на него служебных обязанностей в соответствии с процедурами, указанными в РПП.

Перед назначением членов кабинного экипажа, работающих с частичной занятостью, эксплуатант ВС должен определить, с учетом работы членов кабинного экипажа у другого эксплуатанта(ов) ВС, следующее:

общее количество типов и моделей эксплуатируемых ВС;

применимые ограничения в отношении полетного и служебного времени, а также требований по времени отдыха.

87. Эксплуатант ВС при организации подготовки членов кабинного экипажа должен:

разработать, утвердить в Департаменте по авиации и внедрить программы подготовки членов кабинного экипажа к эксплуатации ВС в соответствии с требованиями к уровню знаний обладателя свидетельства бортоператора или бортпроводника, установленными авиационными правилами, регулирующими выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

включить в программы теоретическую и практическую подготовки, индивидуальные или групповые практические занятия с целью достижения и поддержания каждым членом кабинного экипажа достаточного уровня профессиональной подготовки;

обеспечить, чтобы программы учитывали особенности и условия практической деятельности, выполнялись авиационным персоналом, имеющим соответствующую квалификацию по предмету подготовки;

провести проверку каждого члена кабинного экипажа, охватывающую все элементы соответствующей программы подготовки, за исключением подготовки по CRM. Проверка должна проводиться авиационным персоналом, имеющим соответствующую квалификацию для подтверждения того, что член кабинного экипажа достиг и (или) поддерживает требуемый уровень квалификации;

обеспечить проведение курса подготовки по CRM и соответствующих учебных модулей инструктором по CRM кабинного экипажа. При интегрировании элементов курса подготовки по CRM в иные программы подготовки инструктор по CRM должен управлять процессом

определения и реализации учебного плана.

88. Каждый новый работник, принятый на должность члена кабинного экипажа и не имеющий свидетельства бортоператора или бортпроводника, отвечающего требованиям авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, должен:

пройти курс первоначальной подготовки, как определено авиационными правилами, регулирующими выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

приобрести достаточные знания и навыки, необходимые для выполнения служебных обязанностей, связанных с обеспечением безопасности полета и (или) пассажиров в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях;

успешно сдать соответствующий экзамен перед прохождением других видов подготовки.

Элементы программы первоначальной подготовки могут быть объединены с подготовкой по первому типу ВС и изучением модифицированного ВС, при условии, что требования авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала, будут выполнены и указанные элементы обучения будут зарегистрированы как элементы первоначальной подготовки в записях об обучении соответствующих членов кабинного экипажа.

89. Программа первоначальной подготовки должна включать, как минимум, следующие элементы:

89.1. общие теоретические знания о гражданской авиации и авиационных правилах, охватывающие все элементы, относящиеся к обязанностям и ответственности членов кабинного экипажа:

авиационная ознакомительная подготовка, включающая авиационную терминологию, теорию полета, категории пассажиров, географию полетов, метеорологию и последствия загрязнения критических поверхностей ВС;

авиационные правила в части, касающейся кабинного экипажа, и основные функции Департамента по авиации;

задачи, обязанности и ответственность членов кабинного экипажа в процессе выполнения служебных обязанностей и необходимость оперативного и эффективного реагирования на аварийные ситуации;

сохранение физических и профессиональных способностей при выполнении функций членов кабинного экипажа в соответствии с нормами полетного и служебного времени отдыха;

важность обеспечения актуальности и своевременного внесения эксплуатантом ВС поправок и дополнений в руководства и другие документы, регламентирующие выполнение полетов;

важность выполнения членами кабинного экипажа своих обязанностей в соответствии с руководством кабинного экипажа;

важность проведения предполетного инструктажа кабинного экипажа и предоставление необходимой информации по обеспечению безопасности полета в отношении их конкретных обязанностей;

важность определения момента, когда члены кабинного экипажа имеют право и обязаны инициировать проведение эвакуации и других аварийных процедур;

89.2. обучение связи, включая методы общения, общий язык и терминологию, важность

эффективного общения между кабинным экипажем и летным экипажем;

89.3. вводный курс по человеческому фактору в авиации и по CRM должен проводиться инструктором по CRM кабинного экипажа. Элементы обучения должны быть подробно рассмотрены и должны включать, как минимум:

общие для членов кабинного экипажа такие как, человеческий фактор в авиации, общие принципы и цели CRM, возможности и ограничения человека;

относящиеся к отдельному члену кабинного экипажа, такие как осознание личности, человеческие ошибки и надежность, отношения и поведение, самооценка, стресс и управление стрессом, утомляемость и бдительность, достижение цели, ситуационная осознанность, сбор и обработка информации;

89.4. обслуживание пассажиров и обеспечение безопасности полета:

важность правильного размещения пассажиров с учетом массы и центровки самолета. Размещение особых категорий пассажиров и необходимость рассадки трудоспособных пассажиров рядом с неконтролируемыми выходами;

правила безопасного размещения ручной клади и средств обслуживания в салоне самолета, исключая риск опасности для пассажиров, затруднения в доступе к аварийному оборудованию или выходам и их повреждения;

рекомендации по определению и управлению пассажирами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения, под воздействием наркотиков или агрессивно настроенными;

меры предосторожности при перевозке живых животных в салоне ВС;

действия кабинного экипажа в случае турбулентности, включая обеспечение безопасности в салоне ВС;

методы убеждения пассажиров и управления толпой, необходимые для ускорения эвакуации;

89.5. охрана здоровья и санитария в кабине, аспекты авиационной медицины и оказание первой помощи в соответствии с требованиями пункта 102 настоящих авиационных правил;

89.6. опасные грузы в соответствии с Doc 9284;

89.7. авиационная безопасность;

89.8. подготовка по действиям при обнаружении дыма, пожара:

ответственность членов кабинного экипажа за оперативное реагирование на нештатные или аварийные ситуации, связанные с пожаром и задымлением и, в частности, важность выявления фактического источника пожара;

важность немедленного информирования командира ВС, а также конкретных действий для координации и оказания помощи при обнаружении пожара или дыма;

необходимость регулярной проверки потенциально пожароопасных зон, включая туалетные комнаты и детекторы дыма;

классификация пожаров и соответствующие средства пожаротушения и процедуры для конкретных пожарных ситуаций;

порядок применения средств пожаротушения, последствия неправильного их применения и использования в замкнутом пространстве, включая практическое обучение тушению пожара и использованию средств защиты от дыма;

общие процедуры наземных аварийных служб на аэродромах;

89.9. подготовка по выживанию:

принципы выживания в различных неблагоприятных климатогеографических условиях (в условиях низких температур, в пустыне, в джунглях, на море и т.п.);

обучение выживанию на воде с использованием индивидуальных плавсредств и спасательных плотов или другого аналогичного оборудования, а также практические занятия непосредственно на воде.

90. Эксплуатант ВС при организации подготовки с учетом типа ВС, подготовки с учетом модели типа ВС членов кабинного экипажа должен руководствоваться следующим:

90.1. каждый член кабинного экипажа перед тем, как быть назначенным эксплуатантом ВС для исполнения служебных обязанностей, должен завершить соответствующую подготовку на тип или модель ВС, а также пройти соответствующие проверки для:

работы в качестве члена кабинного экипажа;

выполнения полетов на другом типе ВС;

90.2. при разработке программы по подготовке на тип или модель ВС эксплуатант ВС должен включать в него обязательные элементы для соответствующего типа ВС и его моделей, если таковые имеются, как это определено в обязательной части данных для обеспечения эксплуатации ВС;

90.3. программа подготовки с учетом типа ВС должна отвечать следующим требованиям:

90.3.1. включать теоретическую и практическую подготовки, которые проводятся на тренажере или непосредственно на ВС;

90.3.2. охватывать, как минимум, следующие учебные элементы, которые относятся к конкретному типу ВС:

описание ВС, имеющее отношение к обязанностям членов кабинного экипажа;

системы ВС, имеющие отношение к задачам кабинного экипажа;

все установленное оборудование и системы для обеспечения безопасности, касающиеся обязанностей членов кабинного экипажа, конфигурация кабины: количество и расположение кресел членов кабинного экипажа, число пассажирских мест; схема кабины: внутренняя компоновка, багажные отсеки, например, верхние багажные полки, шкафы и пр.; кухни; туалеты; ознакомление с кабиной летного экипажа и процедурой покидания; места отдыха членов экипажа, их нормальное и аварийное покидание и прочие периферийные отсеки;

типы выходов, их количество, расположение и использование;

эксплуатацию и открытие каждого типа или варианта дверей и аварийных выходов каждым членом кабинного экипажа, как в стандартной ситуации, так и в аварийной;

вспомогательные средства эвакуации такие, как спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.;

аварийно-спасательное оборудование, его размещение и использование;

демонстрацию эксплуатации других выходов, включая форточки кабины летного экипажа;

противопожарное оборудование и система обнаружения дыма, если они установлены;

нормальные процедуры и соответствующие практические занятия и (или) тренажерные тренировки;

нештатные и аварийные процедуры и соответствующие практические занятия и (или) тренажерные тренировки;

элементы конструкции, которые могут повлиять на нормальные и (или) аварийные процедуры такие, как лестницы, негорючие экраны, бытовые зоны, развернутые назад пассажирские кресла, грузовые отсеки, если они доступны из пассажирской кабины во время пролета, и пр.;

тренировку по эвакуации с ВС с использованием надувных трапов для пассажиров (если они установлены);

кресло пилота, привязные ремни и системы, и оборудование кислородной системы, имеющие отношение к потере работоспособности пилотом;

90.4. программы подготовки с учетом моделей типа ВС должны отвечать следующим требованиям:

90.4.1. включать теоретическую и практическую подготовки на тренажере или непосредственно на ВС;

90.4.2. включать подготовку по стандартным эксплуатационным процедурам эксплуатантом ВС для членов кабинного экипажа перед допуском к выполнению обязанности в составе кабинного экипажа;

90.4.3. охватывать, как минимум, следующие элементы подготовки, касающиеся конкретного типа ВС:

описание конфигурации кабины, тип выходов, их число, расположение и использование;

расположение, извлечение с места расположения и порядок использования переносного бортового аварийно-спасательного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность полета и пассажиров;

вспомогательные средства эвакуации такие, как спасательный трап, надувной спасательный трап, спасательный плот, канат и пр.;

системы ВС, имеющие отношение к задачам членов кабинного экипажа;

все стандартные и аварийные процедуры;

элементы конструкции, которые могут повлиять на нормальные и (или) аварийные процедуры такие, как лестницы, негорючие экраны, бытовые зоны, развернутые назад пассажирские кресла, грузовые отсеки, если они доступны из пассажирской кабины во время полета, и пр.;

обслуживание пассажиров и управление потоком пассажиров;

практическая отработка действий при обнаружении пожара и задымления, включая

использование всего противопожарного и защитного оборудования, аналогичного имеющемуся на борту;

процедуры эвакуации с борта ВС;

процедуры при потере работоспособности пилотом;

применимые требования и процедуры авиационной безопасности;

CRM.

91. Каждый член кабинного экипажа в дополнение к требованиям, изложенным в пункте 90 настоящих авиационных правил, должен:

91.1. пройти соответствующую подготовку, охватывающие любые различия, прежде чем быть назначенным на:

модель типа ВС, которая эксплуатируется в настоящее время;

тип или модель ВС, эксплуатируемых в настоящее время, с различиями в:

оборудовании по обеспечению безопасности;

расположении оборудования по обеспечению безопасности полета и аварийно-спасательного оборудования;

стандартными и аварийными процедурами;

91.2. программы подготовки по изучению различий должны:

определяться по мере необходимости на основе сравнения с программой подготовки, которую прошел член кабинного экипажа в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 90.3 и 90.4 пункта 90 настоящих авиационных правил, на соответствующий тип ВС;

включать соответствующую теоретическую и практическую подготовки на тренажере или непосредственно на ВС;

91.3. эксплуатант ВС должен включать в учебный план программы подготовки по изучению различий ВС в отношении модели ВС, эксплуатируемой в настоящее время, обязательные элементы для соответствующего типа ВС и его моделей, если таковые имеются.

92. После завершения подготовки на конкретный тип ВС и подготовки на перед назначением для работы в качестве члена кабинного экипажа минимального состава, определяемого в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 84 настоящих авиационных правил, каждый член кабинного экипажа должен выполнить стажерские полеты под контролем на данном типе ВС.

Стажерский полет должен включать, как минимум, следующее:

задачи кабинного экипажа, установленные эксплуатантом, включающие предполетные и послеполетные задачи, например, участие в брифингах, выполнение предполетных проверок, рассмотрение документации; рассмотрение нештатных и аварийных ситуаций, соответствующих процедур и аварийно-спасательного оборудования; процедуры обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности в нормальных условиях;

рабочие места членов кабинного экипажа при взлете и посадке; процедуры переговоров членов экипажа, включая использование внутренней телефонной связи и системы общей связи.

93. Для поддержания уровня квалификации членов кабинного экипажа эксплуатант ВС должен организовать проведение с каждым членом кабинного экипажа ежегодные периодическую подготовку и квалификационную проверку с соблюдением следующего:

93.1. периодическая подготовка должна охватывать процедуры, которые должен выполнять каждый член кабинного экипажа в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, а также тренировки на эксплуатируемых типах и (или) моделях типа ВС;

93.2. элементы подготовки по конкретным типам ВС:

93.2.1. периодическая подготовка должна включать ежегодные тренировки по способам открытия основных и аварийных дверей и выходов для эвакуации пассажиров каждым членом кабинного экипажа;

93.2.2. периодическая подготовка с интервалом не более трех лет, должна также включать:

эксплуатацию и открытие каждого типа или варианта основных дверей и аварийных выходов каждым членом кабинного экипажа как в стандартной, нештатной и аварийной ситуациях на тренажере или на реальном ВС;

эксплуатацию двери кабины летного экипажа каждым членом кабинного экипажа как в стандартной ситуации, так и в аварийной, на тренажере или на реальном ВС, кресла пилота, системы привязных ремней и их фиксацию, а также демонстрацию на практике работы кислородной системы при потере трудоспособности пилотом;

демонстрация работы всех других выходов, включая форточки кабины летного экипажа;

демонстрация использования спасательного плота или спасательного трапа, если таковые имеются;

93.3. элементы периодической подготовки эксплуатанта ВС:

93.3.1. ежегодная периодическая подготовка должна включать:

расположение и порядок использования бортового аварийно-спасательного и защитного оборудования, порядок и правила надевание спасательных жилетов, переносного кислородного и защитного дыхательного оборудования;

размещение вещей в пассажирской кабине;

процедуры, связанные с загрязнением поверхностей ВС;

аварийные процедуры;

процедуры эвакуации;

анализ последних инцидентов и (или) авиационных происшествий, имеющих отношение к данному эксплуатанту;

управление ресурсами экипажа и взаимодействие экипажа;

аспекты авиационной медицины и оказания первой помощи, в том числе умение пользоваться соответствующим оборудованием;

процедуры по обеспечению авиационной безопасности;

определение торговли людьми и реагирование на нее;

93.3.2. периодическая подготовка, проводимая с интервалом не более трех лет, должна включать следующее:

использование реальной пиротехники или ее имитаторов;

демонстрация практического использования чек-листов по авиационной безопасности и действиям экипажа ВС в нештатных и аварийных ситуациях;

практическая демонстрация использования всего противопожарного и защитного оборудования или подобного ему, имеющегося на борту ВС, в том числе защитной одежды;

тушение каждым членом кабинного экипажа пожара, характерного для пожара в пассажирской кабине ВС, надевание и использование защитного дыхательного оборудования в замкнутой моделируемой задымленной среде;

93.4. квалификационная проверка членов кабинного экипажа осуществляется в целях определения уровня квалификации и компетентности каждого члена кабинного экипажа при выполнении им действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях в составе экипажа ВС;

93.5. порядок отсчета срока действия периодической подготовки и квалификационной проверки:

срок действия ежегодной периодической подготовки и квалификационной проверки составляет 12 месяцев, считая с конца месяца, в котором проводилась подготовка или проверка;

если периодическая подготовка и квалификационная проверка были выполнены в течение последних трех месяцев срока их действия, то новый период действия отсчитывается, начиная с первоначальной даты истечения срока действия;

для дополнительных элементов подготовки, которые выполняются каждые три года срок действия составляет 36 месяцев, считая с конца того месяца, когда проводилась соответствующая подготовка.

94. Эксплуатант ВС должен организовать курс подготовки для восстановления квалификации членов кабинного экипажа с соблюдением следующего:

94.1. если член кабинного экипажа не выполнял никаких полетных обязанностей в течение предыдущих шести месяцев в пределах срока действия последней периодической подготовки и проверки:

94.1.1. перед началом выполнения своих обязанностей на борту ВС должен завершить курс подготовки для восстановления квалификации и пройти соответствующую проверку для каждого типа ВС, которое будет использоваться для работы;

94.1.2. перед началом выполнения своих обязанностей на конкретном типе ВС должен на том же типе ВС осуществить следующее:

пройти подготовку для восстановления квалификации и соответствующую проверку;

выполнить два контрольных полета в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 92 настоящих авиационных правил;

94.2. программы подготовки для восстановления квалификации для каждого типа ВС должны, как минимум, включать следующее:

порядок действий в чрезвычайных ситуациях;

процедуры эвакуации;

эксплуатационные процедуры и процедуры открытия каждого типа или варианта дверей и аварийных люков, а также двери кабины летного экипажа каждым членом кабинного экипажа, как в стандартной, так и в нештатной и аварийной ситуациях;

демонстрацию работы других выходов, включая форточки кабины летного экипажа;

расположение и порядок использования бортового аварийно-спасательного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность полета, находящегося на борту ВС;

94.3. эксплуатант ВС может принять решение о замене восстановительного курса на переподготовку, если восстановление полетных обязанностей члена кабинного экипажа начинается в течение срока действия последней периодической подготовки и проверки практических навыков в полете. Но в случае, если такой срок закончился, тогда восстановительный курс может быть заменен только периодической подготовкой на конкретном типе ВС.

95. Эксплуатант ВС должен установить процедуры отбора наиболее квалифицированных членов кабинного экипажа для выполнения обязанностей старшего бортпроводника.

Эксплуатант ВС должен назначить в состав кабинного экипажа старшего бортпроводника, если кабинный экипаж состоит более чем из одного члена кабинного экипажа.

Эксплуатант ВС может назначить старшим бортпроводником члена кабинного экипажа, если член кабинного экипажа:

имеет опыт работы в качестве члена кабинного экипажа, как минимум, в течение одного года;

прошел курс подготовки старшего бортпроводника и выполнил соответствующие проверки.

Курс подготовки старшего бортпроводника должен включать изучение всех обязанностей и ответственности старшего бортпроводника и содержать, как минимум, следующие элементы:

предполетный инструктаж (брифинг), включающий инструктаж по действиям в нормальных, нештатных и аварийных ситуациях с учетом специфических условий полета, таких как метеорологические прогнозы, политические волнения в пункте назначения, SCPs и др., а также данных эксплуатанта ВС о происшествиях, касающихся безопасности полетов, и последних изменений к эксплуатационным процедурам;

взаимодействие с экипажем ВС и другим персоналом;

эксплуатационные процедуры эксплуатанта ВС и требования законодательства;

отчетность об авиационных происшествиях и инцидентах;

системы сбора данных и требования к представлению информации;

административные задачи, поручаемые эксплуатантом ВС;

человеческий фактор и CRM;

ограничения полетного и служебного времени и требования ко времени отдыха.

Старший бортпроводник кабинного экипажа несет ответственность за соблюдение и координацию процедур в пассажирской кабине, применяемых в нормальных условиях

эксплуатации и при возникновении нештатных и аварийных ситуаций, несет ответственность перед командиром ВС за выполнение и координацию действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, предусмотренных в РПП и руководстве кабинного экипажа, за урегулирование различных ситуаций с другими членами кабинного экипажа, пассажирами и с другим персоналом.

Для поддержания уровня квалификации старших бортпроводников эксплуатант ВС должен организовать проведение периодической подготовки старших бортпроводников.

Эксплуатант ВС должен включить элементы программы периодической подготовки старших бортпроводников в программу периодической подготовки членов кабинного экипажа.

96. При нахождении пассажиров на борту ВС минимальное количество членов кабинного экипажа, в соответствии с положениями пункта 85 настоящих авиационных правил, должно находиться в пассажирской кабине.

Количество членов кабинного экипажа может быть уменьшено в следующих случаях:

при проведении стандартной наземной эксплуатации ВС, не связанной с заправкой или сливом топлива, когда ВС находится на стоянке;

при наступлении непредвиденных обстоятельств, если количество пассажиров на борту уменьшено. В этом случае, после выполнения такого полета необходимо отправить соответствующий отчет в Департамент по авиации;

с целью обеспечения отдыха в полете на этапе крейсерского полета либо в качестве меры по снижению утомляемости, реализуемой эксплуатантом ВС.

При уменьшении количества членов кабинного экипажа эксплуатант ВС должен выполнить следующее:

в РПП определить процедуры, гарантирующие эквивалентный уровень безопасности при сокращенном составе кабинного экипажа, в частности, для эвакуации пассажиров;

в сокращенный состав кабинного экипажа назначать старшего бортпроводника;

требуется, как минимум, один член кабинного экипажа на каждые 50 (или части от 50) пассажирских мест в одном салоне ВС;

в случае стандартной наземной эксплуатации на ВС, требующих более одного члена кабинного экипажа, количество таких членов кабинного экипажа должно быть увеличено из расчета - один член кабинного экипажа на каждую пару аварийных выходов, находящихся на уровне пола.

Эксплуатант ВС должен:

провести оценку рисков для определения необходимого количества членов кабинного экипажа, готовых работать на протяжении всего полета;

определить меры по смягчению последствий при выполнении полета сокращенным составом кабинного экипажа;

установить в руководстве кабинного экипажа процедуры по обеспечению надлежащего уровня обслуживания пассажиров и эффективных действий в любых нештатных или аварийных ситуациях, в том числе во время отдыха старшего члена кабинного экипажа в полете;

определить условия, при которых членам кабинного экипажа может быть предоставлен

отдых в полете.

97. Члены кабинного экипажа могут быть допущены к исполнению своих обязанностей на определенном типе и (или) модели ВС, если они:

имеют действующее свидетельство бортоператора или бортпроводника, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

имеют квалификационный допуск для работы на данном типе или модели ВС;

носят форму члена кабинного экипажа, установленную эксплуатантом ВС.

98. Программы подготовки и проверки, утверждаются Департаментом по авиации и излагаются в РПП и (или) руководстве кабинного экипажа.

После завершения членом кабинного экипажа подготовки и соответствующей проверки эксплуатант ВС должен:

обновить записи об обучении членов кабинного экипажа в документации, содержащей сведения об авиационном персонале;

внести обновленные сроки действия, относящиеся к типам и моделям ВС, на которые член кабинного экипажа имеет допуски в свидетельство бортоператора или бортпроводника в порядке, определенном авиационными правилами, регулирующими выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала.

99. Член кабинного экипажа не может быть допущен к эксплуатации более чем трех типов ВС. С разрешения Департамента по авиации член кабинного экипажа может быть допущен для работы на четырех типах ВС при соблюдении условия, что не менее двух ВС имеют:

аналогичное бортовое аварийно-спасательное оборудование и оборудование, обеспечивающее безопасность полета, и аналогичные стандартные и аварийные процедуры для типов ВС;

общие стандартные и аварийные процедуры идентичны.

Для проведения подготовки и проверки квалификации членов кабинных экипажей с целью допуска членов кабинного экипажа к эксплуатации более одного типа ВС эксплуатант ВС должен соблюдать следующее:

определить ВС как тип или модель с учетом соответствующих элементов, определенных разработчиком ВС;

модель ВС считается как другой тип ВС, если имеются различия по эксплуатации аварийного выхода, расположению и типу переносного бортового аварийно-спасательного оборудования и оборудования, обеспечивающего безопасность полета, порядку действий в аварийных ситуациях для типа ВС.

100. Для осуществления эксплуатации ВС с одним членом кабинного экипажа эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

100.1. члены кабинного экипажа, которые будут назначены для выполнения полетов с одним членом кабинного экипажа, должны пройти отбор, прием на работу, обучение и проверку квалификации для осуществления эксплуатации ВС с одним членом кабинного экипажа;

100.2. члены кабинного экипажа, не имеющие опыта выполнения полетов в качестве одного

члена кабинного экипажа, могут быть назначены на такой вид эксплуатации только после того, как они:

100.2.1. завершили программу подготовки для выполнения полетов одним членом кабинного экипажа с изучением следующего:

ответственности перед командиром за выполнение действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях;

важности взаимодействия и связи с летным экипажем, в частности, при обращении с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами;

обзора требований эксплуатанта ВС и применимых требований законодательства;

соответствующей документации;

отчетности об авиационных происшествиях и инцидентах;

ограничений полетного и служебного времени и требований ко времени отдыха;

100.2.2. успешно прошли проверки, подтверждающие профессиональную квалификацию к выполнению ими своих обязанностей, в соответствии с процедурами, определенными в руководстве кабинного экипажа;

100.2.3. выполнили тренировочные полеты общей продолжительностью не менее 20 часов и 15 полетов на соответствующем типе ВС под руководством члена кабинного экипажа, имеющего соответствующий опыт.

101. Эксплуатант ВС должен включить в РПП программу подготовки по CRM совместно с методологией и терминологией CRM.

102. Программа подготовки членов кабинного экипажа по авиационной медицине и обучению оказания первой помощи должна включать следующие темы:

общие сведения об авиационной медицине и оказанию первой помощи;

физиологическое воздействие полета на человека, в частности, гипоксия, потребность в кислороде и баротравмы;

основы оказания первой помощи при "воздушной болезни", желудочно-кишечных расстройствах, гипервентиляции, ожогах, ранах, потере сознания, переломах и повреждениях мягких тканей;

неотложная медицинская помощь во время полета и соответствующая первая помощь при астме, стрессовых и аллергических реакциях, шоке, диабете, удушье, эпилепсии, родах, инсульте, сердечном приступе;

использование соответствующего оборудования, включая кислород, для оказания первой помощи, комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), универсального профилактического комплекта (PRECAUTION KIT), комплекта медицинских средств (MEDICAL KIT), а также их содержимое;

практическое обучение сердечно-легочной реанимации каждого члена кабинного экипажа с использованием специального манекена и с учетом характеристик окружающей среды ВС;

здоровье и гигиена во время путешествий, в том числе гигиена на борту, риск контакта с инфекционными больными и средства для снижения таких рисков, обращение с биологическими отходами, дезинсекция самолетов, случай смерти на борту ВС;

управление рисками, связанными с утомляемостью, физиологические последствия усталости, физиология сна, циркадные ритмы, влияние изменения часовых поясов.

ГЛАВА 11
ТРЕБОВАНИЯ К СОТРУДНИКУ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНОМУ ДИСПЕТЧЕРУ)

103. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер), выполняющий свои служебные обязанности в соответствии с утвержденным методом контроля и наблюдения за производством полетов, должен иметь соответствующее свидетельство о подготовке по программе "Подготовка сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера)".

104. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) не допускается к работе, если он:

104.1. не прошел специализированный учебный курс, охватывающий все конкретные элементы утвержденной методики управления и контроля производства полетов;

104.2. не продемонстрировал эксплуатанту ВС знание следующего:

содержания РПП;

используемого бортового радиооборудования;

используемого бортового навигационного оборудования, в том числе особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом ВС;

подробностей, касающихся полетов, за которые несет ответственность;

районов, в пределах которых уполномочен осуществлять контроль полетов;

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

инструкций по загрузке ВС;

знаний и навыков в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера.

105. В целях поддержания уровня знаний всех эксплуатационных особенностей ВС, включая знания и навыки в области возможностей человека, сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) каждые три года должен проходить курсы периодической подготовки.

106. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) не допускается к работе, если он в течение предыдущих 12 месяцев не совершил 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.

ГЛАВА 12
ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ПЕРСОНАЛУ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС В ЦЕЛЯХ ВЕРТОЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, ИСПОЛЬЗОВАНИИ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ИСПОЛЬЗОВАНИИ СИСТЕМ ВИЗУАЛИЗАЦИИ НОЧНОГО ВИДЕНИЯ

107. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС HEMS, при проведении ННО, с применением NVIS должен включать в состав экипажа технических членов экипажа, прошедших соответствующие подготовку и проверку.

108. Эксплуатант ВС может допустить технических членов экипажа к выполнению обязанностей при соблюдении следующего:

достигли возраста 18 лет;

физически и морально годны для безопасного выполнения возложенных на них обязанностей;

завершили всю необходимую подготовку в соответствии с требованиями настоящей главы для выполнения возложенных на них обязанностей;

прошли проверку профессиональной пригодности для выполнения возложенных на них обязанностей в соответствии с процедурами, указанными в РПП.

Перед назначением технических членов экипажа, работающих с частичной занятостью, эксплуатант ВС с учетом работы членов кабинного экипажа у другого эксплуатанта(ов) ВС, должен определить следующее:

общее количество типов и моделей эксплуатируемых ВС;

применимые ограничения в отношении полетного и служебного времени, а также требований по времени отдыха.

109. Эксплуатант ВС должен разработать программу подготовки, которая излагается в РПП, охватывающую ответственность и обязанности, которые должны выполнять технические члены экипажа.

После завершения первоначальной подготовки, переподготовки у эксплуатанта ВС, подготовки для работы на различных типах ВС и периодической подготовки технические члены экипажа должны пройти проверку для подтверждения своей квалификации при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

Подготовка и проверка знаний должна проводиться для каждого вида подготовки инструкторами с соответствующей квалификацией и опытом, назначенными эксплуатантом ВС. В этом случае эксплуатант ВС должен получить разрешение на проведение такими инструкторами подготовок и проверок в Департаменте по авиации.

110. Первоначальная подготовка, проводимая с техническими членами экипажа, должна включать:

общие теоретические знания в области гражданской авиации и авиационных правил, охватывающих все части, имеющие отношение к ответственности и обязанностям технических членов экипажа;

тренировки по действиям при появлении дыма и возникновении пожара на борту ВС;

программы по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию, тренировки по выживанию на земле и в воде в соответствии с климатическими условиями и районом полетов ВС;

авиационные медицинские аспекты и оказание первой помощи;

элементы подготовки по CRM в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 65, 77 настоящих авиационных правил, применительно к программе первоначальной подготовки.

111. Технические члены экипажа должны пройти переподготовку у эксплуатанта ВС, включая соответствующие элементы обучения CRM в следующих случаях:

перед первым назначением технического члена экипажа эксплуатантом ВС на должность;

при переходе на другой тип или модель ВС, если какое-либо оборудование или процедуры отличаются от освоенного типа или модели ВС.

Переподготовка, проводимая эксплуатантом ВС, должна включать следующее:

расположение и использование всех средств безопасности и аварийно-спасательного оборудования на борту ВС;

стандартные и аварийные процедуры;

бортовое оборудование, используемое для работы в воздухе или на земле с целями оказания помощи пилоту при выполнении полетов HEMS, с применением NVIS, на выполнение ННО.

112. При изменении оборудования или процедур на типе или модели ВС, которые эксплуатируются на данный момент эксплуатантом ВС, технические члены экипажа должны пройти подготовку по отличиям в эксплуатации ВС.

Эксплуатант ВС должен определить и указать в РПП все случаи, когда необходимо проводить такое обучение.

113. Каждый технический член экипажа после завершения переподготовки перед началом работы в качестве технического члена экипажа, задействованного в полетах HEMS, на выполнение ННО или с применением NVIS, должен выполнить ознакомительные полеты.

114. Каждый технический член экипажа в течение каждого 12-месячного периода должен пройти периодическую подготовку на эксплуатируемом типе или модели ВС и оборудовании. Элементы обучения CRM должны быть внедрены во все соответствующие этапы периодической подготовки.

Периодическая подготовка должна включать теоретические и практические занятия.

115. Каждый технический член экипажа, который не выполнял свои служебные обязанности в течение предыдущих шести месяцев, должен пройти подготовку для восстановления квалификации, указанную в РПП.

Технический член экипажа, допущенный к выполнению своих обязанностей на нескольких типах или моделях ВС, но не выполнявший свои обязанности в течение предыдущих шести месяцев на одном из типов или моделей ВС, перед назначением на такой тип или модель ВС должен:

пройти подготовку для восстановления квалификации по соответствующему типу или модели ВС;

выполнить два ознакомительных полета на соответствующем типе или модели ВС.

РАЗДЕЛ III
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ГЛАВА 13
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

116. Эксплуатант ВС должен принять меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, занимающийся производством полетов, был правильно проинструктирован относительно своих

конкретных служебных обязанностей и ответственности, а также относительно связи таких обязанностей с производством полетов в целом.

Летный экипаж ВС по численности и составу должен отвечать требованиям, указанным в РПП. Численность летного экипажа ВС может быть увеличена по сравнению с минимально необходимой численностью, указанной в руководстве по эксплуатации ВС или в сертификате типа, в тех случаях, когда этого требует тип используемого ВС, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа ВС.

Каждый член экипажа ВС несет ответственность за надлежащее исполнение своих служебных обязанностей, которые:

имеют отношение к безопасности полетов ВС и лиц на борту ВС;

определены в РПП.

Каждый член экипажа ВС должен:

сообщать командиру ВС о всех недостатках, отказах, неисправностях или дефектах, которые, по его мнению, могут повлиять на летную годность или безопасность эксплуатации ВС, включая аварийные системы;

сообщать командиру ВС обо всех инцидентах, которые угрожают или могли поставить под угрозу безопасность полета;

оповещать о всех происшествиях в соответствии с разработанными эксплуатантом ВС требованиями;

соблюдать все ограничения полетного и служебного времени и требования ко времени отдыха, применимые к служебной деятельности;

при исполнении служебных обязанностей, работая более чем у одного эксплуатанта ВС, вести индивидуальный учет полетного и служебного времени, а также периодов времени отдыха в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени, предоставлять каждому эксплуатанту ВС данные, необходимые для планирования летной деятельности, в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени.

Каждый член экипажа не вправе выполнять свои обязанности на борту ВС, если:

находится под влиянием психоактивных веществ (алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители (табак и кофеин исключены) или не может выполнять свои обязанности из-за травмы, усталости, употребления лекарств, болезни или по другим подобным причинам;

не истек соответствующий период времени после глубоководного погружения или сдачи донорской крови;

не выполняются действующие медицинские требования;

у него есть сомнения в своей способности выполнять возложенные на него обязанности;

в случаях возможного ухудшения состояния, при котором выполнение задач и принятие решений может оказать негативное влияние на безопасность полета из-за утомления, в том числе накопление утомляемости, недостаток сна, количество полетов, ночные обязанности или

пересечение часовых поясов. Время отдыха должно быть достаточным для восстановления работоспособности в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени.

117. Командир ВС:

117.1. имеет права, установленные статьей 43 Воздушного кодекса Республики Беларусь, а также наделен правами:

высадить любое лицо или выгрузить любую часть груза, багажа с борта ВС, которые могут представлять потенциальную опасность для безопасности ВС или находящимся в нем лицам;

отказать в воздушной перевозке находящимся на борту ВС пассажирам, депортируемым лицам или лицам, находящимся под стражей, если их перевозка увеличивает риск для безопасности ВС или находящимся в нем пассажиров;

117.2. обязан:

отказать в воздушной перевозке лицу, находящемуся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения такой степени, что это может угрожать безопасности ВС или находящимся в нем лицам;

обеспечить проведение инструктажа пассажиров о расположении и порядке использования соответствующих средств безопасности и аварийного оборудования в аварийной ситуации;

обеспечить соблюдение всех эксплуатационных процедур и контрольных карт в соответствии с РПП;

запретить любому члену экипажа выполнение каких-либо действий на критических этапах полета, за исключением исполнения обязанностей, необходимых для безопасной эксплуатации ВС;

принимать решение о вылете ВС с неисправностями в соответствии с CDL или MEL;

выполнить предполетный осмотр ВС;

убедиться в том, что аварийное оборудование расположено на борту ВС и является легкодоступным для быстрого использования;

записывать по окончании полета данные об использовании и все известные или предполагаемые дефекты ВС в техническом журнале или бортовом журнале ВС в целях обеспечения дальнейшей безопасности полета;

117.3. обязан обеспечить, чтобы:

бортовые регистраторы не должны отключаться или выключаться во время полета;

записи данных бортовых регистраторов не стерты намеренно, в случае события, отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором необходимо докладывать соответствующему компетентному органу;

в случае авиационного происшествия или инцидента или если записи бортовых регистраторов должны быть сохранены по указанию органа по расследованию, то записи бортовых регистраторов не должны быть стерты намеренно, бортовые регистраторы немедленно должны быть отключены после завершения полета и должны быть приняты меры для сохранения записей бортовых регистраторов перед покиданием кабины летного экипажа;

117.4. несет ответственность за:

безопасность всех членов экипажа, пассажиров и груза на борту ВС с момента своего прибытия на борт ВС до момента убытия с борта ВС по окончании полета;

за эксплуатацию и безопасность ВС, в случае самолетов - с момента начала запуска двигателя (двигателей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и его двигатель (двигатели), используемые в качестве основной силовой установки, будут выключены, в случае вертолетов - с момента начала запуска двигателя (двигателей) до полной остановки винтов после окончания полета;

117.5. командир ВС или пилот, которому делегировано управление ВС, должен при возникновении чрезвычайной ситуации, которая требует немедленного решения, выполнять действия, которые он сочтет необходимыми в данных обстоятельствах в интересах безопасности полета. В таких случаях он может не соблюдать правила эксплуатационных процедур и служебных методик для обеспечения безопасности полетов;

117.6. в случае, если экипаж ВС в полете выполнил маневр для исключения столкновения в воздухе с другим ВС по предупреждению ACAS, командир ВС по окончании полета, в котором произошло событие, должен предоставить эксплуатанту ВС соответствующий письменный отчет;

117.7. в случаях угрозы, связанной с птицами, и угрозы столкновения с птицами, командир ВС должен:

в случае потенциально опасной орнитологической обстановки информировать службу ОВД, как только это позволит рабочая нагрузка летного экипажа;

в случае столкновения ВС с птицами, повлекшим значительное повреждение ВС либо потерю или неисправности любой из жизненно важных бортовых систем ВС, по окончании полета, в котором произошло событие, предоставить эксплуатанту ВС соответствующий письменный отчет;

117.8. должен передавать специальное донесение с борта ВС (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не соответствует сообщенной органом УВД эффективности торможения.

118. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для обеспечения выполнения всеми лицами на борту ВС всех законных команд и распоряжений, поступающих от командира ВС, в целях обеспечения безопасности полетов, лиц или груза на борту ВС.

119. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы представители инспектирующих органов или члены экипажа ВС, за исключением действующих членов кабинного экипажа, и выполняющие свои обязанности в пассажирской кабине:

не воспринимались пассажирами как члены кабинного экипажа;

не занимали рабочие места, принадлежащие членам кабинного экипажа;

не препятствовали работе членов кабинного экипажа.

120. Эксплуатант ВС должен убедиться, что все члены экипажа могут общаться на одном общем понятном языке.

121. Эксплуатант ВС должен установить процедуры для руления ВС в целях обеспечения безопасной эксплуатации ВС и повышения безопасности на ВПП.

122. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы управление ВС при рулении в зоне движения

аэродрома осуществлялось лицом, которое:

является квалифицированным пилотом;

было назначено эксплуатантом ВС и было подготовлено к выполнению руления ВС в рабочей зоне аэродрома, к ведению радиосвязи, получило инструкции по плану аэродрома, маршрутам движения, знакам, разметке, аэродромному освещению, а также сигналам, инструкциям, фразеологии и процедурам, которыми пользуются для УВД, способно выполнять эксплуатационные стандарты, которые требуются для обеспечения безопасного движения самолетов на аэродроме.

123. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы запуск двигателя(ей) и раскрутка несущего винта вертолета для целей выполнения полета осуществлялись только квалифицированным пилотом или экипажем, которым руководит квалифицированный пилот.

124. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы ни одно лицо, кроме назначенных в полет членов летного экипажа, не был допущен в кабину летного экипажа, кроме случаев, когда такое лицо:

является членом экипажа, включенным в задание на полет;

является представителем инспектирующих органов и в установленном порядке наделенный соответствующими полномочиями и заданием и должен присутствовать в кабине летного экипажа для выполнения своих служебных обязанностей;

допускается в кабину летного экипажа в соответствии с инструкциями, которые содержатся в РПП.

Командир ВС должен убедиться в том, что:

присутствие в кабине летного экипажа иных лиц не вызывает отвлечение летного экипажа или вмешательства в управление полетом ВС;

все лица, которые находятся в кабине летного экипажа, ознакомлены с соответствующими процедурами безопасности.

Окончательное решение о допуске в кабину летного экипажа принимает командир ВС.

125. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для предотвращения использования портативных электронных устройств на борту ВС, если это может негативно сказаться на функционировании систем и оборудования ВС.

126. Эксплуатант ВС, в случаях соответствующего запроса, должен в любое время предоставить центрам координации поиска и спасания перечни, содержащие информацию об аварийно-спасательном оборудовании на борту любого своего ВС.

Информация составляется в виде перечня с указанием количества, типа и цвета надувных спасательных плотов, жилетов и пиротехники, детальных сведений о средствах для оказания медицинской помощи, наличии запасов воды и продовольствия, а также типах и частоте портативной радиоаппаратуры.

127. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов с MOPSC более 30 мест над водной поверхностью на расстоянии, соответствующему более 120 минутам полета на крейсерской скорости или более 400 морских миль (740 км), в зависимости от того, что меньше, только в случаях, если самолет сертифицирован для выполнения приводнения.

128. Эксплуатант ВС может выполнять воздушные перевозки военного имущества и

вооружения только на основании специального разрешения государства-эксплуатанта ВС и всех других государств, в воздушном пространстве которых будет осуществляться полет.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы военное имущество и вооружение размещалось в самолете во время полета в специальном транспортировочном чехле или иной упаковке в недоступном для пассажиров месте, при этом, огнестрельного оружие должно быть разряжено.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы до начала полета командир ВС имел подробные сведения о размещении на борту военного имущества и вооружения, подлежащего воздушной перевозке.

129. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для обеспечения уведомления командира ВС о любом спортивном и (или) охотничьем оружии, боеприпасах и снаряжении на борту ВС.

Если эксплуатант ВС принял решение о перевозке спортивного и (или) охотничьего оружия, он должен гарантировать, что такое оружие расположено на борту ВС в месте, недоступном для пассажиров во время полета, и является разряженным.

С соблюдением определенных ограничений, снаряжение для спортивного и (или) охотничьего оружия может перевозиться в зарегистрированном багаже пассажиров в соответствии с положениями Doc 9284.

130. Несмотря на требования, изложенные в пункте 129 настоящих авиационных правил, для вертолетов с МСТОМ 3175 кг и менее, эксплуатируемых днем и выполняющими полет в VMC допускается провозить спортивное и (или) охотничье оружие в доступном во время полета месте, при условии невозможности хранения оружия в недоступном для пассажиров месте и установлении эксплуатантом ВС соответствующих процедур такой воздушной перевозки.

131. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни один человек в полете не находился в тех местах ВС, которые не предназначены для размещения людей, за исключением соответствующего разрешения командира ВС с целью:

принятия мер, необходимых для обеспечения безопасности ВС или любого лица, животных или груза на борту ВС;

доступа к части ВС, имеющей спроектированную возможность такого доступа к ней во время полета, в которой перевозятся грузы или припасы на борту.

132. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни одно лицо не входило и не находилось на борту ВС под воздействием психоактивных веществ в такой степени, чтобы это угрожало безопасности ВС или лиц на борту.

Эксплуатант ВС должен разработать и осуществлять политику по предотвращению и выявлению случаев злоупотребления психоактивными веществами членами летного и кабинного экипажей и иным авиационным персоналом, имеющим отношение к безопасности полетов, находящимся под его непосредственным контролем, в целях обеспечения того, чтобы безопасность ВС или его пассажиров не подвергалась опасности.

Эксплуатант ВС должен разработать и внедрить объективную и недискриминационную процедуру предотвращения и выявления случаев злоупотребления психоактивными веществами своим летным и кабинным экипажем и другим персоналом, имеющим отношение к безопасности полетов в соответствии с законодательством.

В случае подтвержденного положительного результата злоупотребления психоактивными веществами членами экипажей ВС и иным авиационным персоналом, имеющим отношение к

безопасности полетов, эксплуатант ВС информирует об этом Департамент по авиации.

133. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для обеспечения того, чтобы ни одно лицо, находящееся на борту ВС, не совершало преднамеренных, опрометчивых, небрежных действий или бездействия, способных привести к:

возникновению угрозы ВС или людям на борту ВС;

возможному созданию психологического дискомфорта на борту ВС.

Эксплуатанту ВС необходимо обеспечить прохождение летным экипажем психологической оценки перед полетом, чтобы определить психологическое состояние и пригодность к выполнению служебных обязанностей в полете, снизить вероятность негативного вмешательства в эксплуатацию ВС.

Учитывая размер, характер и сложность деятельности эксплуатанта ВС, эксплуатант ВС может заменить психологическую оценку перед полетом внутренней оценкой психологических характеристик и пригодности летного экипажа.

134. Эксплуатант ВС при выполнении полета ВС должен обеспечить наличие на борту каждого ВС документации, содержащейся в перечне документов, которые должны находиться на борту ВС при выполнении полетов согласно приложению 1.

При выполнении полетов днем по маршрутам по VFR на легких и сверхлегких ВС, которые выполняют взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке в течение 24 часов или остаются в пределах локальной зоны, указанной в РПП, следующие документы и данные могут храниться не на борту ВС, а на аэродроме или посадочной площадке:

сертификат по шуму на местности;

разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС;

задание на полет;

бортовой технический журнал ВС;

NOTAM и сборники аэронавигационной информации;

метеорологическая информация;

уведомление о SCPs и специальных грузов, если применимо;

документация относительно массы и центровки ВС.

В случаях утери, повреждения и т.п. регистрационного удостоверения, сертификата летной годности ВС, разрешения на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС, сертификата по шуму на местности, если применимо, заверенной копии сертификата эксплуатанта ВС, заверенной копии эксплуатационных спецификаций соответствующего типа ВС, выданного вместе с сертификатом ВС, страховых полисов: членов экипажа ВС, инженерно-технического персонала, ВС, ответственности перед третьими лицами эксплуатант ВС может продолжить полет ВС до пункта назначения или места, в котором могут быть предоставлены заменяющие документы.

135. При выполнении каждого полета или серии полетов эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы документы, содержащие информацию, относящуюся к полету и соответствующей выполняемой операции:

оставались на земле;

сохранялись до тех пор, пока с них не будут сделаны копии в месте, где они должны храниться, или, если такое копирование невозможно, перевозились в несгораемом контейнере на борту ВС.

Документы, содержащие информацию, относящуюся к полету и соответствующей выполняемой операции, включают следующее:

копию рабочего плана полета, если применимо;

копии соответствующих частей бортового журнала ВС;

документацию NOTAM по конкретному маршруту, которую предоставляет эксплуатант ВС;

документацию относительно массы и центровки ВС при необходимости;

сообщения о специальных грузах.

136. При получении запроса от лица в соответствии с полномочиями, предоставленными Департаментом по авиации или уполномоченным органом в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы, командир ВС должен в течение разумного срока предоставить такому лицу документацию, которая должна перевозиться на борту ВС.

137. После авиационного происшествия, серьезного инцидента или происшествия, выявленного органом по расследованию, эксплуатант ВС должен сохранять оригинальные записанные данные в течение 60 дней или до тех пор, пока иное не установит орган по расследованию.

Эксплуатант ВС должен проводить функциональные проверки и оценки записей FDR, CVR, а также записей состояния линии передачи данных для обеспечения постоянной эксплуатационной надежности регистраторов.

Эксплуатант ВС должен сохранить записи за время работы FDR в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 292 и 333 настоящих авиационных правил, за следующим исключением случаев, когда в целях тестирования и обслуживания FDR разрешается удаление до одного часа записанного материала самого старого (неактуального) записанного материала на момент тестирования и обслуживания.

Эксплуатант ВС обязан хранить должным образом и постоянно обновлять документацию, содержащую необходимые данные для преобразования необработанных исходных данных FDR в параметры, выраженные в технических единицах.

Эксплуатант ВС должен предоставить любые сохранившиеся записи бортовых регистраторов по требованию Департамент по авиации.

При расследовании авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов, и за исключением обеспечения работоспособности CVR, записи CVR не должны раскрываться или использоваться, кроме случаев, когда:

установлена процедура, связанная с обработкой записей CVR и их расшифровки;

все заинтересованные члены экипажа ВС и авиационный персонал по техническому обслуживанию выразили свое согласие;

они используются только для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

В случае, когда записи CVR проверяются для обеспечения работоспособности CVR, эксплуатант ВС должен обеспечить конфиденциальность записей CVR и записи CVR не должны расшифровываться или использоваться для других целей, кроме как проверки обеспечения исправности CVR.

Записи FDR или записи канала передачи данных должны использоваться в целях, отличных от расследования авиационного происшествия или серьезного инцидента, которые подлежат обязательной отчетности, если только такие записи используются эксплуатантом ВС в целях поддержания летной годности ВС или используются в рамках процедур по безопасности полетов.

138. Перевозки опасных грузов по воздуху осуществляются в соответствии с положениями Приложения 18 к Чикагской конвенции и Doc 9284.

Право перевозить опасные грузы имеет эксплуатант ВС, получивший специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Специальное разрешение на перевозку опасных грузов по воздуху не требуется, если:

грузы, в том числе относящиеся к COMAT, не подпадают под действие положений Doc 9284;

грузы перевозятся пассажирами, членами экипажа либо находятся в багаже в соответствии с частью восьмой Doc 9284.

Эксплуатант ВС должен установить процедуры для принятия всех разумных мер с целью предотвращения перевозки опасных грузов на борту ВС с нарушениями требований Doc 9284.

Эксплуатант ВС должен обеспечить авиационный персонал необходимым инструктивным материалом, позволяющим ему выполнять свои обязанности в соответствии с положениями Doc 9284.

В соответствии с положениями Doc 9284 эксплуатант ВС должен безотлагательно оповестить полномочный орган государства-эксплуатанта ВС и государства, в котором произошло событие, связанное с опасными грузами, в следующих случаях:

при совершении авиационных происшествий и инцидентов с ВС, перевозящими опасные грузы, а также происшествий и инцидентов с опасными грузами;

выявления незадекларированных или неправильно задекларированных опасных грузов среди грузов, почты;

выявления опасных грузов, перевозимых непосредственно пассажирами или членами экипажа (или находящимися в их багаже), если это не соответствует положениям части восьмой Doc 9284.

Эксплуатант ВС должен обеспечить предоставление пассажирам необходимой информации об опасных грузах в соответствии с положениями Doc 9284.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы информационные сообщения о перевозке опасных грузов по воздуху предоставлялись прямо в местах приема грузов на борт ВС в соответствии с положениями Doc 9284.

139. Эксплуатант ВС при осуществлении слежения за полетами ВС должен руководствоваться следующим:

139.1. должен создать и поддерживать в рабочем состоянии в качестве части системы для осуществления оперативного контроля за полетами систему слежения за ВС если они

выполняются следующими ВС:

самолетами с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест и впервые получили сертификат летной годности до 16 декабря 2018 г., которые оборудованы возможностью предоставления сведений о местоположении ВС дополнительно к обзорному ответчику вторичной радиолокации;

самолетами с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест и впервые получившими сертификат летной годности 16 декабря 2018 г. или после этой даты;

самолетами с MCTOM более 45500 кг и впервые получившими сертификат летной годности 16 декабря 2018 г. или после этой даты;

139.2. полеты ВС должны отслеживаться от взлета до посадки, кроме случаев, когда запланированный маршрут или запланированные маршруты отклонения полностью включались в районы выполнения полетов, в которых:

обеспечивается служба наблюдения ОВД, которая поддерживается системами наблюдения УВД, обнаруживающими ВС через определенные промежутки времени с соответствующей продолжительностью;

эксплуатант ВС предоставил уполномоченному органу по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения необходимую контактную информацию.

140. Для точного определения местоположения точки окончания полета в случае авиационного происшествия, в результате которого произошло сильное повреждение самолета, должны быть оборудованы надежными и автоматическими средствами следующие самолеты:

все самолеты с MCTOM более 27000 кг, с MOPSC более 19 мест и впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2023 г. или после этой даты;

все самолеты с MCTOM более 45500 кг и впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2023 г. или после этой даты.

ГЛАВА 14
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС, ОСНАЩЕННЫХ ДВИГАТЕЛЕМ(ЯМИ)

141. Эксплуатант ВС при использовании услуг ОВД должен:

141.1. обеспечить, чтобы:

ОВД соответствующего воздушного пространства и применимые правила полетов использовались для всех полетов, когда это применимо;

эксплуатационные инструкции во время полета, касающиеся изменений в ATS FPL, согласовывались с соответствующим подразделением ОВД до передачи измененного ATS FPL на борт ВС;

141.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 141.1 настоящего пункта, использование ОВД не является обязательным при условии, что это не предусмотрено требованиями законодательства по использованию воздушного пространства для:

эксплуатации ВС, не относящимся к ВС сложной конструкции, по VFR днем;

вертолетов с MCTOM 3175 кг или менее, эксплуатируемых днем на маршрутах в VMC;

локальной эксплуатации вертолетов, осуществляемой в целях обеспечения поддержки

работы поисково-спасательной службы.

142. Эксплуатант ВС при использовании аэродромов или посадочных площадок должен руководствоваться следующим:

использовать только те аэродромы или посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС;

посадочные площадки использовать только при выполнении полетов вертолетов и самолетов, не относящимся к ВС сложной конструкции.

143. Эксплуатанту ВС для использования изолированного аэродрома в качестве аэродрома назначения для самолетов необходимо получить специальное разрешение в Департаменте по авиации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 391 настоящих авиационных правил.

144. Эксплуатант ВС должен рассматривать аэродром как пригодный к эксплуатации, если в планируемое время его использования аэродром приемлем, оборудован необходимыми службами обеспечения, такими как ОВД, достаточным светотехническим и связным оборудованием, метеорологическим обслуживанием, навигационными средствами и аварийными службами.

145. Эксплуатант ВС должен установить эксплуатационные минимумы аэродрома для каждого планируемого к использованию аэродрома вылета, назначения или запасного. Эти эксплуатационные минимумы должны быть не менее соответствующих величин, которые установлены для этих аэродромов государством, на территории которого расположен аэродром, за исключением случаев, когда такие минимумы специально утверждены этим государством. Величины приращения параметров эксплуатационных минимумов, указанных государством, на территории которого расположен аэродром, должны быть добавлены эксплуатантом ВС к рассчитанным значениям минимальных величин.

Эксплуатант ВС при использовании HUD, HUDLS или EVS может выполнять полеты при параметрах видимости, менее установленных эксплуатационными минимумами аэродрома, при условии, что такие полеты разрешены Департаментом по авиации и в эксплуатационных спецификациях к сертификату имеется соответствующее специальное разрешение.

При установлении эксплуатационных минимумов аэродрома эксплуатант ВС должен принять во внимание следующее:

тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС;

состав, уровень подготовки и опыт летного экипажа;

размеры и характеристики ВПП (зон конечного этапа захода на посадку и взлета), которые могут быть выбраны для использования;

принадлежность и эффективность имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств;

бортовое оборудование ВС для навигации и (или) контроля траекторий полета при взлете, заходе на посадку, маневрировании, посадке, выходе из крена и уходе на второй круг для посадки;

высоты прохода над препятствиями, препятствия на заходе на посадку, при уходе на второй круг и в зонах набора высоты, необходимых для выполнения действий в нештатных ситуациях;

OCA/H для схем захода на посадку по приборам;

средства для определения и сообщения метеорологических условий;

технику полета, которая будет использоваться на конечном заходе на посадку.

Эксплуатант ВС должен указать метод определения эксплуатационных минимумов аэродрома в РПП.

Эксплуатационные минимумы аэродрома для конкретных схем захода на посадку и посадки используются эксплуатантом ВС только при условии соблюдения всех следующих условий:

указанное на схеме в навигационной карте наземное оборудование, необходимое для выполнения захода на посадку по планируемой схеме находится в рабочем состоянии;

бортовые системы самолета, необходимые для выполнения захода на посадку по планируемой схеме находится в рабочем состоянии;

соблюдены летно-технические характеристики ВС;

экипаж ВС имеет соответствующую квалификацию.

146. Эксплуатант ВС при определении техники выполнения захода на посадку самолетами должен руководствоваться следующим:

146.1. все маневры захода на посадку должны выполняться как стабилизированные заходы, за исключением принятых Департаментом по авиации конкретных заходов на посадку на конкретную ВПП;

146.2. система неточного захода на посадку:

146.2.1. методика CDFA должна применяться для всех неточных заходов на посадку. CDFA с консультативным наведением VNAV, рассчитываемым бортовым оборудованием, считается трехмерным заходом на посадку по приборам. CDFA с расчетом требуемой вертикальной скорости снижения вручную считается двухмерным заходом на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFA, содержится в Doc 8168 "Производство полетов воздушных судов";

146.2.2. при наличии специального разрешения Департамента по авиации допускается использовать другую методику захода на посадку для конкретной комбинации маневра захода на посадку и ВПП. В таких случаях, RVR должна быть следующей:

увеличенной на 200 метров для самолетов категорий A и B и на 400 метров - для самолетов категорий C и D;

для аэродромов, где существует общественная заинтересованность постоянной поддержки эксплуатации, а методику CDFA нельзя применять, RVR должен быть определен и постоянно пересматриваться Департаментом по авиации с учетом опыта эксплуатанта ВС, его программ подготовки и повышения квалификации летного экипажа.

147. При использовании схем вылета и захода на посадку по приборам эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

147.1. обеспечить использование процедур вылета и захода на посадку по приборам, которые установлены государством, на территории которого расположен аэродром;

147.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 147.1 настоящего пункта, командир

ВС может принять разрешение диспетчера УВД и отклониться от официального маршрутов вылета или прибытия, при условии неукоснительного выполнения критериев пролета препятствий и полного учета конкретного эксплуатационного режима. В любом случае, окончательный заход ВС на посадку должен выполняться визуально или по приборам в соответствии с установленной процедурой;

147.3. эксплуатант ВС может использовать процедуры, которые отличаются от указанных в подпункте 147.1 настоящего пункта, для конкретного аэродрома при условии, что они были разрешены государством, на территории которого расположен аэродром, и содержатся в РПП;

147.4. для классификации заходов на посадку по приборам исходя из расчетных наиболее низких эксплуатационных минимумов, менее которых заход на посадку продолжается только при необходимом визуальном контакте с ориентирами, руководствоваться следующим:

147.4.1. заход на посадку по приборам типа A - минимальная относительная высота снижения или минимальная относительная высота принятия решения составляет 75 метров (250 футов) или более;

147.4.2. заход на посадку по приборам типа B - относительная высота принятия решения составляет менее 75 метров (250 футов). Заходы на посадку по приборам типа B подразделяются на следующие категории:

CAT I - точный заход на посадку и посадка с использованием ILS, MLS, GLS, радиолокационной станции точного захода на посадку или GNSS с SBAS с DH не менее 60 метров (200 футов) и либо при видимости не менее 800 метров, либо при RVR не менее 550 метров для самолетов и 500 метров для вертолетов;

CAT II - точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с DH менее 60 метров (200 футов), но не менее 30 метров (100 футов) и RVR не менее 300 метров;

CAT IIIA - точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с DH менее 30 метров (100 футов) или без ограничений по DH и RVR не менее 200 метров;

CAT IIIB - точный заход на посадку и посадка с использованием ILS или MLS с DH менее 30 метров (100 футов) или без ограничений по DH и RVR менее 200 метров, но не менее 75 метров;

147.4.3. если DH и RVR подпадают под разные категории, то заход на посадку и посадка по приборам будут выполняться в соответствии с требованиями самой жесткой категории (например, полет с DH в диапазоне CAT IIIA, но при RVR в диапазоне CAT IIIB будет рассматриваться как полет по CAT IIIB или полет с DH в диапазоне CAT II, но при RVR в диапазоне CAT I будет рассматриваться как полет по CAT II);

147.4.4. методы выполнения захода на посадку по приборам:

двухмерный заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;

трехмерный заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения;

147.4.5. 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 Doc 9365 "Руководство по всепогодным полетам".

148. В случаях, если для выполнения полета требуется PBN, эксплуатант ВС должен гарантировать, чтобы:

соответствующее утверждение для навигационной спецификации PBN было указано в руководстве по эксплуатации ВС или в другом документе, который был утвержден Департаментом по авиации в рамках оценки летной годности или на основе этой оценки летной годности;

ВС эксплуатируется в соответствии с соответствующими навигационными спецификациями и ограничениями, указанными в руководстве по эксплуатации ВС или ином документе, который был утвержден Департаментом по авиации в рамках оценки летной годности или на основе этой оценки летной годности.

149. Эксплуатант ВС должен установить соответствующие эксплуатационные процедуры вылета, прибытия, захода на посадку для каждого типа самолета, за исключением полетов по VFR на самолетах, не относящимися к ВС сложной конструкции, принимая при этом во внимание необходимость минимизации влияния авиационного шума.

Эти процедуры должны гарантировать приоритет безопасности полетов над проблемой снижения шума, быть простыми и безопасными на практике, а также не создавать значительного увеличения рабочей нагрузки на экипаж во время наиболее критических этапов полета.

150. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы процедуры вылета и посадки вертолетов учитывали необходимость минимизации влияния шума от вертолета.

Эти процедуры должны гарантировать приоритет безопасности полетов перед проблемой снижения шума, быть простыми и безопасными на практике, а также не создавать значительного увеличения рабочей нагрузки на экипаж во время самых ответственных этапов полета.

151. Эксплуатант ВС при выборе маршрутов и районов эксплуатации должен руководствоваться следующим:

151.1. обеспечить, чтобы эксплуатация ВС проводилась только по маршрутам или в пределах районов, для которых:

космические объекты, наземные средства и службы, в том числе метеорологические службы, задействованные для обеспечения полетов ВС, приемлемы для проведения плановой эксплуатации;

летно-технические характеристики ВС приемлемы для соблюдения минимальных требований относительно высоты полета;

оборудование ВС соответствует минимальным требованиям для проведения запланированной эксплуатации;

доступны соответствующие карты и диаграммы;

151.2. эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы полеты ВС на маршрутах или в районах авиационных работ выполнялись с учетом всех действующих ограничений, установленных уполномоченными органами в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС или авиационные работы;

151.3. требования, изложенные в абзаце втором подпункта 151.1 настоящего пункта, не применяются при выполнении полетов по VFR днем на ВС, не относящимися к ВС сложной конструкции, для которых один и тот же аэродром или посадочная площадка является одновременно местом взлета и посадки.

152. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы эксплуатация однодвигательных самолетов проводилась только на маршрутах или в районах, где есть площадки, пригодные для выполнения безопасной вынужденной посадки, за исключение случаев, когда эксплуатант ВС осуществляет

SET-IMC в соответствии со специальным разрешением Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

153. При эксплуатации вертолетов эксплуатант ВС должен обеспечить следующее:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 были подобраны площадки, пригодные для выполнения безопасной вынужденной посадки, за исключением, если вертолет имеет специальное разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих авиационных правил;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, выполняющих полеты "прибрежного транзита", РПП содержало процедуры, устанавливающие ширину прибрежных операций в соответствии с характеристиками установленного оборудования и высоты полета с условием выполнения безопасной вынужденной посадки.

154. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС без специального разрешения эксплуатации с EDTO руководствуется следующим:

154.1. эксплуатант ВС не имеет права эксплуатировать самолеты с двумя или более газотурбинными двигателями на маршруте без специального разрешения эксплуатации с EDTO Департаментом по авиации, указанного в эксплуатационных спецификациях к сертификату, если время полета до запасного аэродрома с увеличенным временем ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в МСА и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при OEI для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, превышает пороговое время, установленное для таких полетов:

для самолетов с летно-техническими характеристиками класса А, имеющих два газотурбинных двигателя с MOPSC 20 мест и более расстояние, которое самолет пролетает за 60 минут с OEI на крейсерской скорости, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.2 настоящего пункта, с MOPSC 19 мест или менее расстояние, которое самолет пролетает за 120 минут или, при условии разрешения Департаментом по авиации, - до 180 минут для самолетов с турбореактивными двигателями на крейсерской скорости с OEI, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.2 настоящего пункта, с МСТОМ 5700 кг и более расстояние, которое самолет пролетает за 60 минут с OEI на крейсерской скорости, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.2 настоящего пункта;

для самолетов с летно-техническими характеристиками класса А, имеющих более двух газотурбинных двигателей, расстояние, которое самолет пролетает за 180 минут на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.2 настоящего пункта;

для самолетов с летно-техническими характеристиками классов В или С в зависимости от того, что меньше, расстояние, пройденное за 120 минут на крейсерской скорости с OEI, которая определяется с учетом требований, изложенных в подпункте 154.2 настоящего пункта или 300 морских миль, в зависимости от того, что меньше;

154.2. при определении классов самолетов в зависимости от летно-технических характеристик учитывается следующее:

самолеты с летно-техническими характеристиками класса А - многодвигательные самолеты, оснащенные турбовинтовыми двигателями, с MOPSC более 9 мест или максимальной взлетной массой более 5700 кг и все многодвигательные турбореактивные самолеты;

самолеты с летно-техническими характеристиками класса В - самолеты, оснащенные

винтовыми двигателями, с MOPSC 9 или менее и максимальной взлетной массой 5700 кг или менее;

самолеты с летно-техническими характеристиками класса С - самолеты, оборудованные поршневыми двигателями, с MOPSC более 9 мест или максимальной взлетной массой более 5700 кг;

154.3. эксплуатант ВС должен определить крейсерской скорость полета самолета для расчета максимального расстояния до подходящего аэродрома для каждого типа или модели эксплуатируемых двухдвигательных самолетов, причем она не может превышать максимальную эксплуатационную скорость, которую может выдерживать самолет с одним неработающим двигателем;

154.4. эксплуатант ВС должен включить в РПП следующие данные, относящиеся к каждому типу или модели ВС:

рассчитанную крейсерскую скорость с OEI;

рассчитанное максимальное расстояние от соответствующего аэродрома;

154.5. для получения специального разрешения самолетам с летно-техническими характеристиками класса А, имеющих два газотурбинных двигателя, эксплуатант ВС должен предоставить подтверждение того, что:

установлены процедуры планирования и обеспечения полетов;

разработаны и включены в программу технического обслуживания ВС специальные инструкции по техническому обслуживанию ВС и процедуры для обеспечения поддержания летной годности и надежности самолета и двигателей.

155. Эксплуатант ВС для всех участков маршрута полета должен установить следующее:

минимальные высоты над средним уровнем моря, которые обеспечивают необходимую допустимую высоту над местностью;

способ, с помощью которого летный экипаж определяет эти высоты.

Способ установки минимальных высот полета над средним уровнем моря должен быть подан в Департамент по авиации и согласован им.

В случае, если минимальные высоты полета, установленные эксплуатантом ВС и государством над территорией которого пролетает самолет, отличаются, то применяется большая из двух величин.

156. Эксплуатант ВС в целях гарантированного обеспечения достаточным количеством топлива для целей планирования полетов, перепланирования во время полета, для обеспечения выполнения операций, а также отклонений от запланированного маршрута должен установить процедуры обеспечения запасом топлива, руководствуясь следующим:

156.1. процедуры обеспечения запасом топлива и любые их изменения эксплуатант ВС должен согласовать в Департаменте по авиации;

156.2. обеспечить, чтобы процесс планирования полетов базировался на основе не менее нижеперечисленных требований и условий:

процедур, содержащихся в РПП, включающие данные, полученные от производителя ВС, текущие данные для конкретного типа ВС, полученные от системы мониторинга расхода топлива;

условий эксплуатации, при которых будет осуществляться полет, включая данные о расходе топлива, об ожидаемых массах ВС, об ожидаемых метеорологических условиях, о процедурах и ограничениях поставщика услуг по аэронавигационному обслуживанию;

156.3. обеспечить, чтобы предполетный расчет количества используемого топлива, необходимого для полета, включал:

топливо для руления;

топливо для полета по маршруту;

запас топлива, состоящий из топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, запаса топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения, финального резерва топлива, дополнительного запаса топлива;

резервный запас топлива по требованию командира ВС;

156.4. обеспечить, чтобы процедуры перепланировки в полете расчета топлива, необходимого при выполнении полета по маршруту или на аэродром назначения, отличного от первоначально запланированного, включали следующее:

топливо для полета на оставшийся участок полета;

резервный запас топлива, состоящий из топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств, запаса топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения, финального резерва топлива, дополнительного запаса топлива;

резервный запас топлива по требованию командира ВС.

157. Эксплуатант ВС при расчете заправки топливом кроме требований, изложенных в подпунктах 156.2 - 156.4 пункта 156 настоящих авиационных правил, должен:

157.1. при эксплуатации самолетов класса В обеспечить, чтобы предполетный расчет топлива, необходимого для запланированного полета, включал следующее:

топливо для руления, если его объем является значительным;

топливо для полета по маршруту;

топливо на случай непредвиденных обстоятельств в размере не менее 5% от запланированного топлива для полета или, в случае перепланирования в полете, 5% топлива для полета на оставшийся участок маршрута и окончательного резервного топлива, которого хватит на дополнительные 45 минут для ВС с поршневыми двигателями, или 30 минут для ВС с газотурбинными двигателями;

запас топлива для выполнения полета до запасного аэродрома пункта назначения через пункт назначения;

резервный запас топлива по требованию командира ВС;

157.2. для выполнения взлета и посадки на одном и том же аэродроме или посадочной площадке на легких ВС второй категории по VFR днем, эксплуатант ВС должен указать минимальный запас окончательного резервного топлива в РПП. Этот окончательный минимальный запас топлива не должен быть менее количества, необходимого для полета в течение 45 минут;

157.3. для вертолетов с МСТОМ 3175 кг и менее, эксплуатируемых днем и по маршрутам в

VMC или локально, топливная политика должна обеспечить, чтобы после завершения полета или серии полетов, окончательный запас резервного топлива был не менее, чем объем топлива, достаточный для:

30 минут полета на крейсерской скорости;

20 минут полета на крейсерской скорости при работе в зоне, обеспечивающей запланированные и подходящие посадочные площадки для безопасной посадки.

158. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок SCPs должен обеспечить на борту ВС следующее:

SCPs должны перевозиться в условиях, обеспечивающих безопасность ВС и его пассажиров в соответствии с процедурами, установленными законодательством и эксплуатантом ВС;

SCPs не должны размещаться или занимать места, которые имеют прямой доступ к аварийным выходам или там, где их присутствие может препятствовать выполнению членами экипажа своих обязанностей, закрывать доступ к аварийно-спасательному оборудованию, препятствовать аварийной (экстренной) эвакуации с ВС;

экипаж ВС должен быть заранее проинформирован о запланированной перевозке SCPs. Процедуру информирования определяет эксплуатант ВС в РПП.

159. Эксплуатант ВС должен установить процедуры укладки багажа, грузов и почты для обеспечения того, чтобы:

в салоне ВС находилась только ручная кладь, которая должна быть надлежащим образом и надежно размещена;

багаж, грузы и почта на борту ВС, которые могут причинить травмы или повреждения, не препятствовали свободному проходу и не блокировали выходы в случае смещения и закреплялись (укладывались) таким образом, что любое их перемещение было ограничено.

160. Эксплуатант ВС должен установить процедуры, обеспечивающие чтобы пассажиры, размещающиеся на местах вблизи аварийных выходов, были ознакомлены с порядком экстренной эвакуации и, в случае необходимости, могли оказать помощь при эвакуации с борта ВС.

161. Эксплуатант ВС должен установить процедуры инструктажа, обеспечивающие чтобы пассажиры получили:

инструктаж и визуальную демонстрацию действий, касающихся безопасности полетов в такой форме, которая облегчает применение аварийных процедур в случае возникновения нештатной или аварийной ситуации на борту ВС;

карту с инструкцией по мерам безопасности, на которой в виде пиктограмм показаны правила и порядок применения аварийного оборудования, которыми смогут воспользоваться пассажиры, и указано расположение аварийных выходов, которыми пассажиры смогут воспользоваться.

162. Эксплуатант ВС при организации подготовки летных экипажей к полету должен руководствоваться следующим:

162.1. для каждого запланированного полета должен заполняться рабочий план полета на основе летно-технических характеристик, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых метеорологических условий на маршруте и на аэродромах или

посадочных площадках;

162.2. полет не начинается до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир ВС убедился в том, что:

все пункты, касающиеся предполетной подготовки, оборудования, включая средства связи и навигационные средства, которые необходимы для выполнения полета и обеспечения безопасной эксплуатации ВС, соответствуют запланированному типу ВС;

ВС не эксплуатируется с нарушениями требований CDL;

части РПП, которые необходимы для выполнения полета, имеются в наличии в легкодоступных для членов экипажа местах;

на борту ВС находятся документация в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 134 настоящих авиационных правил;

на борту ВС находятся текущие карты, схемы и соответствующая документация (или эквивалентные данные), необходимые для обеспечения эксплуатации ВС, включая любые возможные ожидаемые отклонения;

космические объекты, наземные средства и службы, необходимые для обеспечения запланированного полета, находятся в надлежащем техническом состоянии и доступны для использования;

положения, указанные в РПП в отношении топлива, масла, кислорода, безопасных высот, эксплуатационных минимумов аэродрома и наличия запасных аэродромов, где это необходимо;

любая навигационная база данных, требующаяся для PBN, является подходящей и актуальной;

любые дополнительные эксплуатационные ограничения должны быть соблюдены;

162.3. рабочий план полета не требуется для эксплуатации по VFR в следующих случаях:

для ВС, кроме ВС сложной конструкции, которые выполняют взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке;

для вертолетов с МСТОМ 3175 кг и менее, эксплуатируемых в дневное время по маршрутам в VMC в соответствии с положениями РПП.

163. Эксплуатант ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации самолетов должен руководствоваться следующим:

163.1. в случае невозможности использования аэродрома вылета в качестве запасного аэродрома из-за метеорологических условий или по эксплуатационным причинам, эксплуатант ВС должен выбрать другой подходящий запасной аэродром для взлета, который расположен от аэродрома вылета на расстоянии не более чем:

для двухдвигательных самолетов одного часа полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем согласно руководству по эксплуатации ВС в МСА в штилевых условиях, рассчитанном на основе фактической взлетной массы, либо времени отклонения при выполнении полетов ВС с EDTO, утвержденным согласно настоящим авиационным правилам, с учетом любых ограничений MEL, максимум до двух часов полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем в соответствии с руководством по эксплуатации ВС в МСА в штилевых условиях, рассчитанном на основе фактической взлетной массы;

для трех- и четырехдвигательных самолетов - два часа полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем согласно руководству по эксплуатации ВС в МСА в штилевых условиях, рассчитанном на основе фактической взлетной массы;

для самолетов с одним газотурбинным двигателем при выполнении полетов ночью или в IMC, разрешенными в соответствии с пунктом 468 настоящих авиационных правил - 30 минут полетного времени на крейсерской скорости в штилевых условиях, рассчитанном на основе фактической взлетной массы;

163.2. в случае многодвигательных самолетов, если в руководстве по эксплуатации ВС не указана величина крейсерской скорости с OEI, для расчетов используется скорость, которая достигается при работе всех двигателей(я) на режиме продолжительной максимальной мощности;

163.3. эксплуатант ВС должен выбрать, как минимум, один запасной аэродром назначения для каждого полета по IFR, за исключением, если аэродром назначения является изолированным аэродромом, в следующих случаях:

продолжительность запланированного полета от взлета до посадки или оставшееся время полета до пункта назначения в случае перепланировки расчета топлива в полете, с учетом требований подпункта 156.4 пункта 156 настоящих авиационных правил, не превышает шести часов;

на аэродроме назначения есть две отдельные доступные ВПП и метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома назначения указывают на то, что в течение периода, начинающегося за один час до прибытия и заканчивающегося через один час после ожидаемого времени прибытия на аэродром назначения, высота нижней границы облачности будет, как минимум, 600 метров (2000 футов) или высота полетов по кругу + 150 метров (500 футов) (в зависимости от того, какая величина из двух больше) и видимость на земле составит менее 5 км;

163.4. эксплуатант ВС должен выбрать два запасных аэродрома назначения, если:

фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома назначения указывают на то, что в течение периода, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром назначения, метеорологические условия будут менее применимых запланированных минимумов;

метеорологическая информация вообще отсутствует;

163.5. эксплуатант ВС должен указать в рабочем плане полета все необходимые запасные аэродромы (или аэродром).

164. Эксплуатант ВС или командир вертолета при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок при эксплуатации вертолетов должен руководствоваться следующим:

164.1. для полетов в IMC командир ВС должен выбрать запасной аэродром вылета на расстоянии одного часа полетного времени при полете на нормальной крейсерской скорости, если будет невозможно вернуться к месту вылета по метеорологическим условиям;

164.2. для выполнения полетов по IFR или по VFR с навигацией, отличной от использования визуальных ориентиров, командир ВС должен определить хотя бы один запасной аэродром назначения в рабочем плане полета, за исключением следующих случаев:

для полета на любой другой наземный пункт назначения, продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия таковы, что в ожидаемое время прибытия на место запланированной посадки маневры захода на посадку возможно выполнить в VMC;

посадочная площадка запланированной посадки является изолированной и нет запасного аэродрома (посадочной площадки), при этом, должен быть определен рубеж возврата;

164.3. эксплуатант ВС должен выбрать два запасных аэродрома назначения в случаях, если:

фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды для аэродрома назначения указывают на то, что в период, который длится один час до и заканчивается через один час после расчетного времени прибытия, метеорологические условия будут менее применимых запланированных минимумов;

метеорологическая информация отсутствует для аэродрома назначения;

164.4. эксплуатант ВС должен указать в рабочем плане полета все необходимые запасные аэродромы (или аэродром).

165. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие необходимых средств для навигации и посадки на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме назначения в случае невозможности выполнения расчетного захода на посадку и посадки.

166. Эксплуатант ВС при планировании минимумов для полетов самолетов по IFR должен руководствоваться следующим:

166.1. эксплуатант ВС должен выбрать аэродром в качестве запасного аэродрома для вылета только в случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, определенных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих авиационных правил. Высота нижней границы облачности должна быть учтена, если единственным способом захода на посадку является NPA и (или) заход на посадку по кругу. Также нужно учитывать любые ограничения, связанные с полетом с OEI;

166.2. эксплуатант ВС должен выбирать аэродром назначения, не являющийся изолированным аэродромом назначения только в случае, если:

166.2.1 фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимальных величин, в частности:

RVR или VIS соответствует значениям, указанным в эксплуатационных минимумах, рассчитанных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих авиационных правил;

для выполнения NPA или захода на посадку по кругу высота нижней границы облачности равна или более MDH;

166.2.2. выбрано два запасных аэродрома назначения;

166.3. эксплуатант ВС должен выбрать аэродром для запасного аэродрома назначения, изолированного аэродрома, промежуточного аэродрома дозаправки и запасного промежуточного аэродрома только в случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимальных величин, представленных в таблице 1.

Таблица 1. Метеорологические условия для запасного аэродрома назначения, изолированного аэродрома назначения, промежуточного аэродрома дозаправки и запасного промежуточного аэродрома

Тип захода на посадку	Запланированные минимальные величины
CAT II и III	CAT I, RVR
CAT I	NPA, RVS (VIS) Высота нижней границы облачности должна равняться или превышать MDH
NPA	NPA, RVS (VIS) + 1000 м Высота нижней границы облачности должна равняться или превышать MDH + 60 метров (200 футов)
Заход по кругу	Заход по кругу

167. Эксплуатант ВС при планировании минимумов для полетов вертолетов по IFR должен руководствоваться следующим:

167.1. в качестве запасного аэродрома вылета эксплуатант ВС должен выбрать такие аэродромы или посадочные площадки, на которых фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром назначения, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, определенных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих авиационных правил. Нижняя граница облачности так же должна быть учтена, если единственным способом захода на посадку является NPA. Необходимо учитывать любые ограничения, связанные с полетом с OEI;

167.2. аэродром назначения и (или) запасной аэродром (аэродромы) назначения эксплуатант ВС должен выбирать только в том случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в период времени, начинающийся за один час до и заканчивающийся через один час после расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых запланированных минимумов, в частности:

167.2.1. кроме случаев, предусмотренных пунктом 164 настоящих авиационных правил, запланированные минимумы аэродрома назначения должны быть:

RVR (VIS) соответствует значениям, указанным в эксплуатационных минимумах, рассчитанных в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 145 настоящих авиационных правил;

для выполнения NPA высота нижней границы облачности равна или более MDH;

167.2.2. эксплуатационные минимумы для запасного аэродрома (или аэродромов) назначения представлены в таблице 2.

Таблица 2. Эксплуатационные минимумы для запасного аэродрома назначения

Тип захода на посадку	Запланированные минимальные величины
CAT II и III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + видимость 60 метров (200 футов)
NPA	NPA RVS (VIS) + 400 метров Высота нижней границы облачности должна равняться или превышать MDH + 60 метров (200 футов)

168. Если ATS FPL не предоставлен, в связи с отсутствием требований по его подаче в правилах полетов государств, на территории которых выполняется эксплуатация ВС, соответствующая информация позволяющая активировать службы оповещения в случае необходимости должна храниться до завершения полета. Эксплуатант ВС должен установить процедуры, инструкции и список назначенных лиц, ответственных за оповещение поисково-спасательных служб.

При работе с места (рабочей посадочной площадки), откуда невозможно предоставить ATS FPL, командир ВС или эксплуатант ВС должны передать такой план как можно быстрее после взлета.

169. Эксплуатант ВС при осуществлении операций, связанных заправкой или скачиванием топлива, при посадке или высадке пассажиров должен руководствоваться следующим:

запрещается осуществлять заправку или скачивать топливо Avgas (авиационный бензин) или высокооктановое топливо, или смесь фракционных видов топлива, когда пассажиры находятся в процессе посадки, высадки или на борту ВС;

при выполнении заправки иными видами топлива должны быть соблюдены необходимые меры предосторожности, самолет должен быть укомплектован квалифицированным авиационным персоналом, который будет готов инициировать и управлять эвакуацией пассажиров с ВС наиболее применимым и оперативным способом.

170. При выполнении дозаправки (слива) фракционного топлива эксплуатант ВС должен установить соответствующие процедуры с учетом высокого риска использования таких типов авиационного топлива.

171. Эксплуатант ВС должен установить и указать в РПП процедуры буксировки хвостом вперед и стандартной буксировки.

172. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы члены экипажа ВС при выполнении полета находились на своих рабочих местах с учетом следующего:

172.1. члены летного экипажа, выполняющие служебные обязанности в кабине летного экипажа, должны:

во время взлета и посадки находиться на своих рабочих местах;

на всех этапах полета находиться на своих рабочих местах, кроме ситуаций, когда отсутствие на рабочем месте связано с физиологическими потребностями, при условии того, что, как минимум, один пилот соответствующей квалификации находится у органов управления самолетом;

на всех этапах полета всегда быть готовы к возникновению нештатных или аварийных ситуаций. В случае возникновения у члена летного экипажа чрезмерной усталости командир ВС может организовать процедуру контролируемого отдыха для такого лица, если рабочая нагрузка на летный экипаж позволяет это. Такой контролируемый отдых не должен считаться частью общего периода отдыха для целей расчета ограничений по времени полета, и не используется для обоснования какого-либо продления времени исполнения служебных обязанностей;

172.2. каждый член кабинного экипажа в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей, должен находиться на рабочем месте и не должен выполнять какие-либо действия, кроме тех, которые необходимы для безопасной эксплуатации ВС.

173. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы каждый член летного экипажа самолета

выполнял свои служебные обязанности в кабине летного экипажа в авиационной гарнитуре или ее эквивалент с учетом следующего:

173.1. авиационная гарнитура или ее эквивалент должны использоваться как основное устройство для радиосвязи со службой ОВД:

на земле - при получении диспетчерского разрешения на вылет по радиосвязи, и если двигатели запущены;

при выполнении полета в зависимости от того, что больше, с высоты перехода или с высоты 3050 метров (10000 футов);

в любом случае, когда командир ВС считает это необходимым;

173.2. микрофон авиационной гарнитуры или эквивалент должен быть установлен таким образом, чтобы позволял пользоваться двусторонней радиосвязью.

174. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы каждый член летного экипажа вертолета выполнял свои служебные обязанности в кабине летного экипажа в авиационной гарнитуре или ее эквиваленте и использовал ее как основное устройство для голосовой связи со службой ОВД.

175. Эксплуатант ВС должен разработать процедуры для обеспечения того, чтобы средства для экстренной эвакуации, срабатывающие автоматически, приводились с соблюдением мер безопасности в состояние полной готовности перед рулением, взлетом и посадкой.

176. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы во время полета ВС ремни безопасности и привязные системы использовались с соблюдением следующего:

176.1. для членов экипажа:

во время взлета, посадки и в любое время, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности, каждый член экипажа должен быть надлежащим образом пристегнут с помощью всех ремней безопасности и систем фиксации;

на других этапах полета, каждый член летного экипажа, находящийся на своем рабочем месте в кабине летного экипажа, должен пристегнуть ремень безопасности;

176.2. для пассажиров:

перед взлетом и посадкой, а также во время руления и каждый раз, когда это считается необходимым в интересах безопасности, командир ВС должен удостовериться, что каждый пассажир на борту ВС находится в своем кресле (или спальном месте) с должным образом пристегнутым ремнем безопасности или системой фиксации;

эксплуатант ВС должен предусмотреть возможность совместного использования сидений в самолете (что разрешается для специально определенных мест). Командир ВС должен удостовериться в том, что одновременное размещение нескольких человек возможно только одним взрослым и одним младенцем, которые должным образом закреплены дополнительным петлевым ремнем или другим удерживающим устройством.

177. Эксплуатант ВС должен установить процедуры, обеспечивающие, чтобы перед рулением, взлетом и посадкой ВС все аварийные выходы и пути к ним были беспрепятственными.

Командир ВС должен обеспечить, чтобы перед взлетом и посадкой, а также в тех случаях, когда это считается необходимым в интересах безопасности, все оборудование и багаж были надежно зафиксированы.

178. Эксплуатант ВС должен установить процедуры для обеспечения того, чтобы при осуществлении операций вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 над водной поверхностью при принятии решения о надевании спасательных жилетов пассажирами учитывались продолжительность полета и условия, которые могут возникнуть в процессе полета.

179. Командир ВС должен запретить курение на борту:

когда это необходимо в интересах безопасности полетов;

при заправке и сливе топлива;

во время нахождения ВС на земле, если эксплуатант ВС не определил процедуры снижения рисков при проведении наземных работ;

вне специальных мест для курения, в проходах и туалетах;

в грузовых отсеках и (или) других местах хранения грузов, не оборудованных огнестойкими контейнерами, либо не покрытых огнестойкой тканью (брезентом);

в тех местах пассажирской кабины, где предусмотрена подача кислорода.

180. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов в различных метеорологических условиях должен учитывать следующее:

командир ВС может начать взлет или продолжить полет после того, как пересмотренный ATS FPL применяется в случае перепланировки в полете при выполнении полетов по IFR, если имеющиеся метеорологические данные, указывающие на то, что ожидаемые метеорологические условия на момент прибытия в пункт назначения и (или) на запасной аэродром будут находиться на соответствующих или превышающих допустимые значения эксплуатационных минимумов аэродрома;

командир ВС может продолжать полет на запланированный аэродром назначения при выполнении полетов по IFR только в том случае, если последняя доступная информация указывает, что в ожидаемое время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов пункта назначения будут находиться на соответствующих или превышающих допустимые значения эксплуатационных минимумов аэродрома;

при выполнении полетов по VFR командир ВС может начинать взлет только в том случае, если фактические метеорологические данные и (или) прогнозы указывают на то, что метеорологические условия на участке маршрута полета, по которому будет выполняться полет по VFR, в соответствующее время будут на уровне или более установленных по VFR пределов.

181. Командир самолета может продолжать полет на аэродром назначения и (или) на запасной аэродром назначения после прохода точки принятия решения при использовании процедуры сокращенного запаса топлива на случай непредвиденных обстоятельств или предопределенной точки при использовании процедуры предопределенной точки при планировании полета на запасной аэродром назначения, когда расстояние между аэродромом назначения и запасным аэродромом назначения такое что полет может быть выполнен только через заранее определенную точку на один из этих аэродромов, дополнительно к требованиям, изложенным в пункте 180 настоящих авиационных правил, при выполнении полетов по IFR на самолетах, только в том случае, если есть метеорологическая информация о том, что на аэродроме назначения и (или) на запасном аэродроме назначения ожидаемые метеорологические условия в расчетное время прибытия равны или превышают соответствующий эксплуатационный минимум аэродрома.

182. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов в различных метеорологических условиях дополнительно к требованиям, изложенным в пункте 180 настоящих авиационных правил, должен учитывать следующее:

при выполнении полетов над водной поверхностью по VFR вне видимости береговой черты, командир вертолета может начинать взлет только если имеющиеся фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что высота нижней границы облачности будет не менее 180 метров (600 футов) днем или 360 метров (1200 футов) ночью;

полет к вертопалубе или FATO должен выполняться только в том случае, если средняя скорость ветра на вертопалубе или в FATO составляет не более 60 узлов, но не более ограничений, установленных руководством по летной эксплуатации ВС.

183. Эксплуатант ВС при выполнении наземных процедур перед выполнением полета, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения, должен руководствоваться следующим:

установить требования и процедуры по проверке на предмет обледенения ВС, устранению или предотвращению обледенения и контроль за выполнением этих операций, которые необходимы для обеспечения безопасной эксплуатации ВС;

командир ВС может начинать взлет, только в том случае, если на ВС нет каких-либо отложений, которые могут неблагоприятно сказаться на летных характеристиках и управляемости самолета, при условии соблюдения требований и процедур в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, и в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

184. Эксплуатант ВС должен установить порядок выполнения полетов в ожидаемых или фактических условиях обледенения с учетом следующего:

184.1. командир ВС может начинать и выполнять полет в ожидаемых или фактических условиях обледенения только в том случае, если самолет оборудован противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС данного типа ВС для полетов в таких условиях. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, запрещены;

184.2. командир ВС при попадании в зону обледенения должен немедленно покинуть такую зону путем изменения высоты и (или) маршрута полета и сообщить об этом органу УВД:

при выполнении полета на несертифицированном ВС для полетов в условиях обледенения;

при выполнении полета на сертифицированном ВС для полетов в условиях обледенения в случае, если интенсивность обледенения превышает допустимую для выполнения полетов на таком ВС;

184.3. если принятые меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командиру вертолета в данных условиях предоставляется право произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

185. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы при воздушных перевозках пассажиров или грузов не имитировались (искусственно не создавались):

аварийная обстановка или нештатные ситуации, которые требуют применения аварийных или нештатных процедур;

моделирование полета в IMC.

186. Перед выполнением взлета командир ВС должен убедиться в том, что:

согласно полученной метеорологической информации, метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке, а также состояние ВПП или FATO, которые будут использованы, не будут препятствовать безопасному взлету и посадке;

будут соблюдены установленные эксплуатационные минимумы аэродрома.

187. Командир ВС или пилот, которому поручено выполнение полета, не должен выполнять полет на высотах, ниже установленных минимальных высот за исключением следующих случаев:

если это требуется для взлета или посадки;

при выполнении снижения в соответствии с процедурами, которые утверждены Департаментом по авиации или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого расположен аэродром.

188. Эксплуатант ВС при определении запаса топлива на борту ВС должен руководствоваться следующим:

188.1. ВС должно быть заправлено достаточным количеством топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета;

188.2. запас используемого топлива на борту ВС основывается на:

данных относительно конкретного ВС, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются. В случае отсутствия таких данных относительно конкретного ВС эксплуатант ВС должен использовать данные, предоставленные изготовителем самолета;

условиях для выполнения запланированного полета, включая ожидаемую массу ВС, NOTAM, текущие метеорологические данные или комбинацию текущих метеорологических данных и прогнозов, процедуры ОВД, ограничения и ожидаемые задержки, последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания ВС и (или) отклонений от конфигурации.

189. Эксплуатант ВС должен установить процедуру предполетного расчета потребного топлива, включающего следующее:

189.1. топливо для руления - необходимое количество топлива для использования до взлета с учетом местных условий на аэродроме вылета и объема потребления топлива вспомогательной силовой установкой;

189.2. топливо для полета по маршруту - необходимое количество топлива для полета самолета с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения, с учетом условий, указанных в абзаце третьем подпункта 188.2 пункта 188 настоящих авиационных правил;

189.3. 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 менее требуемого для полета в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях. 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;

189.4. запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения, который обеспечивает:

при выборе одного запасного аэродрома пункта назначения уход на второй круг на аэродроме пункта назначения, набор до ожидаемой абсолютной высоты крейсерского полета, полет по ожидаемому маршруту, снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку, выполнение захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения;

при требуемых двух запасных аэродромов пункта назначения, самолету необходим рассчитанный в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором подпункта 189.4 настоящего пункта запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива;

в случае выполнения полета без запасного аэродрома пункта назначения на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий самолету выполнять полет в течение 15 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над превышением аэродрома пункта назначения в МСА;

если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 минут плюс 15% от полетного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение двух часов, в зависимости от того, какой период короче, для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение двух часов на крейсерской скорости над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

189.5. 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:

для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 минут со скоростью и на абсолютной высоте, определенными государством эксплуатанта ВС;

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

189.6. дополнительный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, требующегося в том случае, если минимальный запас топлива, рассчитанный в соответствии с требованиями подпунктов 189.2 - 189.5 настоящего пункта, не достаточен для:

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 при выполнении полета со скоростью полета в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 метров (1500 футов) над превышением аэродрома в стандартных условиях, либо при выполнении захода на посадку и посадки;

предоставления возможности самолету, выполняющему полеты с EDTO, выполнять полет в

соответствии с планом полета с EDTO с критическим запасом топлива, установленным Департаментом по авиации;

выполнения дополнительных требований, не указанных выше. Планирование запаса топлива в соответствии с требованиями абзаца второго подпункта 189.6 настоящего пункта на случай отказа, который может произойти в самой критической точке маршрута, может привести к тому, что самолет окажется в аварийной ситуации с точки зрения запаса топлива с учетом требований, изложенных в абзаце третьем пункта 193 настоящих авиационных правил;

189.7. резервный запас топлива представляет собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира ВС. Эксплуатантам ВС следует определять значение финального резерва топлива для каждого типа самолета и его моделей в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

190. В случае, если количество используемого на борту топлива не соответствует требованиям, изложенным в пункте 189 настоящих авиационных правил, полет не может быть начат.

Полет не может быть продолжен по измененному маршруту от точки изменения плана полета в том случае, если количество используемого на борту топлива не соответствует требованиям, изложенным в подпунктах 189.2 - 189.5 пункта 189 настоящих авиационных правил.

191. Несмотря на требования, изложенные подпунктах 189.1 - 189.4 и 189.6 пункта 189 настоящих авиационных правил, Департамент по авиации на основе результатов проведенной эксплуатантом ВС оценки рисков 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.

Оценка рисков для безопасности полетов включает в себя, как минимум, расчеты запаса топлива для полета по маршруту, возможности эксплуатанта ВС, позволяющие определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива и применять современные средства использования запасных аэродромов и конкретные меры по минимизации последствий.

192. 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.

193. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов в целях управления топливом руководствуется следующим:

эксплуатант ВС устанавливает и утверждает в Департаменте по авиации политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете;

командир ВС постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту ВС был не менее запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива. 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;

командир ВС 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;

командир ВС 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. Сообщение "MINIMUM FUEL" информирует 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 ее возникновения, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка;

командир ВС объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту, сообщением "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", когда расчет планируемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется менее запланированного уровня финального резерва топлива. Запланированный финальный резерв топлива равен значению, рассчитанному в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 189.5 пункта 189 настоящих авиационных правил, и является минимальным количеством топлива, требующимся на момент посадки на любом аэродроме.

194. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов в целях управления топливом руководствуется следующим:

эксплуатант ВС устанавливает и утверждает в Департаменте по авиации политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете;

командир вертолета должен убедиться, что остаток топлива в полете составляет не менее количества топлива, необходимого для выполнения полета до аэродрома или вертопалубы, на которые можно выполнить безопасную посадку с запланированным финальным резервом топлива;

командир вертолета сообщает органам УВД о минимальном остатке топлива путем объявления "MINIMUM FUEL" в тех случаях, когда он должен выполнить посадку в конкретном месте, но по его расчетам любое изменение действующего разрешения о посадке в этом месте или любые другие задержки, связанные с воздушным движением, могут привести к необходимости выполнения посадки с меньшим количеством топлива, чем запланированный финальный резерв. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность ее возникновения, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка;

командир вертолета должен объявить об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива, если фактический запас топлива на борту менее, чем финальный резерв топлива после посадки на ближайшей площадке, где может быть выполнена безопасная посадка, путем передачи сообщения "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL". Сообщение "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" информирует органы УВД о том, что все имеющиеся варианты посадки сократились до конкретного места посадки и часть финального резерва топлива может быть израсходована перед посадкой.

195. Командир ВС должен обеспечить, чтобы все члены летного экипажа, выполняющие обязанности на борту ВС, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, постоянно использовали дополнительный кислород, если высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов) в течение более чем 30 минут, а также, если высота в кабине превышает 4000 метров (13000 футов).

196. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли ответственный за управление пилот должен немедленно выполнить корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

197. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS должен установить эксплуатационные процедуры и программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II.

198. Командир ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку должен:

198.1. при выполнении полетов на самолетах:

убедиться, что, согласно имеющейся у него информации, метеорологические условия на аэродроме и состояние ВПП, предназначенной к использованию, не препятствуют безопасному выполнению захода на посадку и посадки или уходу на второй круг, с учетом соответствующих летно-технических характеристик, указанных в руководстве по эксплуатации ВС;

выполнить расчет потребной посадочной дистанции в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 199 настоящих авиационных правил;

198.2. при выполнении полетов на вертолетах убедиться в том, что, согласно имеющейся у него информации, метеорологические условия на аэродроме и состояние FATO, предназначенной для использования, не помешают безопасному заходу на посадку, посадке вертолета или уходу на второй круг с учетом соответствующих летно-технических характеристик, указанных в руководстве по эксплуатации ВС.

199. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов должен установить процедуру проверки посадочной дистанции в полете в момент прибытия с учетом следующего:

199.1. выполнение захода на посадку самолетами класса А может быть продолжено, если LDA на планируемой ВПП составляет не менее 115% LDTA, определенной в соответствии с информацией для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

199.2. для самолетов класса А, выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115% LDTA, определяемой в соответствии с информацией об эффективности для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки должна быть не менее требуемой посадочной дистанции, определяемой в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 228 или 229 настоящих авиационных правил;

199.3. для самолетов класса В выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115% посадочной дистанции, определяемой в соответствии с информацией об эффективности для оценки LDTA в расчетное время посадки;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки должна быть не менее требуемой посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 240 или 241 настоящих авиационных правил;

199.4. для самолетов класса C выполнение захода на посадку не может быть продолжено, за исключением любой из следующих ситуаций:

LDA на предполагаемой ВПП составляет не менее 115% LDTA, определяемой в соответствии с информацией для оценки посадочной дистанции к моменту прибытия;

если информация о характеристиках для оценки LDTA отсутствует, то LDA на предполагаемой ВПП в расчетное время посадки должна быть не менее требуемой посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными подпунктах 252.1 и 252.2 пункта 252 настоящих авиационных правил;

199.5. информация о характеристиках для оценки LDTA должна основываться на утвержденных данных, содержащихся в руководстве по эксплуатации ВС. В тех случаях, когда утвержденных данных, содержащихся в руководстве по эксплуатации ВС, недостаточно в отношении оценки LDTA, они дополняются другими данными, которые либо определяются в соответствии с применимыми стандартами сертификации самолетов, либо определяются Департаментом по авиации;

199.6. эксплуатант ВС должен указать в РПП информацию о характеристиках для оценки LDTA и допущения, сделанные для его разработки, включая другие данные, которые в соответствии с требованиями, изложенными подпункте 199.5 настоящего пункта, могут использоваться для дополнения к данным в руководстве по эксплуатации ВС;

199.7. заход на посадку не продолжается ниже 300 метров (1000 футов) над превышением аэродрома, если командир ВС не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

200. Командир ВС или пилот, которому передано управление ВС, при принятии решения на начало и продолжение захода на посадку должен руководствоваться следующим:

200.1. командир ВС или пилот, которому передано управление ВС, может начать выполнять заход на посадку по приборам независимо от сообщенных RVR (VIS);

200.2. если сообщенная RVR (VIS) менее применимого минимума заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном участке захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляет более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

200.3. если параметры RVR недоступны, они могут быть получены путем конвертации величин передаваемой видимости;

200.4. если после прохождения высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, то заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

200.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами;

200.6. RVR зоны приземления всегда контролируется. Если об этом сообщается и это применимо, сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка

приземления, средняя точка и дальний конец ВПП) также должны контролироваться. Минимальное значение RVR в средней точке должно составлять 125 метров, если менее для данного типа самолета - RVR, требуемая для зоны приземления, плюс 75 метров для остановки.

201. Эксплуатант ВС должен установить эксплуатационные процедуры, предназначенные для обеспечения того, чтобы:

самолет при выполнении точного захода на посадку пересекал порог ВПП с безопасным запасом высоты, при этом самолет должен находиться в посадочной конфигурации и положении;

самолет был 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.

202. Эксплуатант ВС должен предоставлять Департаменту по авиации количество часов налета каждого вертолета, который эксплуатировался в течение прошлого календарного года.

203. Эксплуатант ВС при определении категории самолетов руководствуется следующим:

определение категорий самолетов основывается на пороговом уровне приборной скорости на пороге (V_{AT}), равной скорости сваливания (V_{SO}), умноженной на 1,3 или скорости сваливания (V_{S1G}) при одном g (ускорение свободного падения), умноженной на 1,23 в посадочной конфигурации при МСТОМ. Если доступны обе скорости - V_{SO} и V_{S1G}, следует использовать большую из них величину V_{AT};

категории самолетов, в зависимости от приборной скорости, представлены в таблице 3;

Таблица 3. Категории самолетов и соответствующие величины V_{AT}

Категория ВС	V_{AT}
A	менее 91 узла
B	от 91 до 120 узлов
C	от 121 до 140 узлов
D	от 141 до 165 узлов
E	от 166 до 210 узлов

посадочная конфигурация, учитываемая при определении категории самолетов, должна содержаться в РПП;

эксплуатант ВС может применять меньшую величину посадочной массы для определения V_{AT}, если это утверждено Департаментом по авиации. В таком случае, такая уменьшенная величина посадочной массы должна быть константой, которая не зависит от непостоянных условий повседневной эксплуатации самолета.

ГЛАВА 15
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ И ПЛАНЕРОВ

204. Эксплуатант ВС должен использовать только те аэродромы или посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС.

205. Командир свободного аэростата или планера должен принимать во внимание эффект авиационного шума, учитывая при этом, что безопасность полетов имеет приоритет над снижением шума.

206. Эксплуатант ВС должен обеспечить запас топлива и балласта на борту ВС обеспечивал полет предполагаемой продолжительности, а также резервный запас для выполнения полета в течение 30 минут.

Расчеты запаса топлива или балласта должны основываться, как минимум, на следующем:

данных, предоставленных производителем свободного аэростата;

ожидаемой загрузки;

ожидаемых метеорологических условий, а также

процедур и ограничений провайдера услуг по аэронавигационному обслуживанию.

Расчеты должны быть оформлены в рабочем плане полета.

207. Лица, требующие особых условий, помощи или оборудования во время полета должны считаться SCPs и должны перевозиться в условиях, обеспечивающих безопасность полетов ВС и лиц, находящихся на его борту в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом ВС.

208. Эксплуатант ВС должен обеспечить проведение инструктажа для пассажиров по расположению и порядку использования соответствующих средств безопасности и аварийного оборудования в аварийной ситуации.

209. Командир свободного аэростата или планера перед началом полета должен:

определить всеми способами наземные средства обслуживания, включая средства связи и навигационные средства, которые непосредственно необходимы для безопасной эксплуатации ВС в течение полета;

ознакомиться со всей имеющейся метеорологической информацией, относящейся к назначенному полету. Предполетная подготовка должна включать изучение имеющихся текущих метеорологических сводок и прогнозов, планирование альтернативных действий на случай, если полет не может быть завершен как планировалось в связи с метеорологическими условиями.

210. Если ATS FPL не предоставлен в связи с отсутствием требований по его подаче в правилах полетов государств, на территории которых выполняется эксплуатация ВС, соответствующая информация позволяющая активировать службы оповещения в случае необходимости должна храниться до завершения полета. Эксплуатант ВС должен установить процедуры, инструкции и список назначенных лиц, ответственных за оповещение поисково-спасательных служб.

Если эксплуатация проводится с места (рабочей посадочной площадки), с которого невозможно представить ATS FPL, командир свободного аэростата или планера или эксплуатант ВС должен передать такой план как можно быстрее после взлета.

211. Командир свободного аэростата или планера перед взлетом, посадкой и в иных случаях для обеспечения безопасности полета должен убедиться, что все оборудование и багаж закреплены, возможно проведение аварийной эвакуации.

Курение на борту свободного аэростата или планера запрещено.

212. При выполнении полетов по VFR командир свободного аэростата или планера может

приступить к выполнению взлета только если соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что метеорологические условия на части маршрута полета будут на уровне или более установленных эксплуатационных минимумов VFR.

213. Командир свободного аэростата или планера может начинать взлет только если ВС не имеет никаких загрязнений (отложений), которые могут негативно сказаться на летных характеристиках и управляемости ВС, кроме ситуаций, разрешенных в соответствии с руководством по эксплуатации ВС.

214. Перед тем как начать взлет командир свободного аэростата или планера должен убедиться, что согласно полученной информации, фактические метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке не препятствуют безопасному взлету и посадке.

215. Командир свободного аэростата или планера должен гарантировать, что при воздушной перевозке пассажиров не будут имитироваться аварийная обстановка или нештатные ситуации, которые требуют применения аварийных или нештатных процедур.

216. Командир свободного аэростата или планера должен регулярно контролировать объем топлива и балласта, оставшегося в полете, который должен быть не менее чем общий объем топлива и балласта, необходимого для завершения назначенного полета, и резерва, который планируется использовать для посадки.

217. Командир свободного аэростата или планера должен обеспечить постоянное использование дополнительного кислорода членами летного экипажа при выполнении ими своих обязанностей для обеспечения безопасной эксплуатации ВС в случаях, если высота полета превышает 3050 метров (10000 футов) в период времени более чем 30 минут, а также, если высота полета превышает 4000 метров (13000 футов).

218. Перед принятием решения о начале выполнения захода на посадку командир свободного аэростата или планера должен убедиться, что, согласно имеющимся метеорологическим данным, фактические метеорологические условия на аэродроме или посадочной площадке и состояние поверхности ВПП не препятствует безопасному заходу на посадку и самой посадке.

219. Тепловые свободные аэростаты не должны выполнять посадку ночью, за исключением случаев нештатных или аварийных ситуаций.

Тепловые свободные аэростаты могут выполнять взлет ночью при условии, если имеется запас топлива для полета с выполнением посадки днем.

Планер должен эксплуатироваться только днем.

ГЛАВА 16
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИХ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК

220. Самолет должен эксплуатироваться в соответствии с требованиями к летно-техническим характеристикам, применимыми к его классу.

Если из-за особенностей конструкции самолет не соответствует летно-техническим характеристикам для обеспечения уровня безопасности, эксплуатант ВС должен применять утвержденные эксплуатационные стандарты. При этом 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, уклон ВПП, температура окружающего воздуха, ветер и состояние поверхности ВПП в планируемое время использования, 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.

221. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов должен руководствоваться следующим:

221.1. взлетная или посадочная масса самолета не должна быть более массы, которая отвечает требованиям руководства по эксплуатации ВС, для выполнения взлета или посадки в конкретных условиях соответственно:

в начале взлета;

в случае изменения плана полета в точке, начиная с точки, в которой должен применяться пересмотр рабочего плана полета, при этом, допустимое отклонение может быть применено в случаях ожидаемого уменьшения массы в полете, а также в расчете на аварийный слив топлива;

221.2. утвержденные данные, содержащиеся в руководстве по эксплуатации ВС, должны использоваться для определения взлетной или посадочной массы при различных условиях эксплуатации. При необходимости эксплуатант ВС может использовать иные данные для определения взлетной или посадочной массы при различных условиях эксплуатации, при этом эксплуатант ВС должен указать в РПП такие данные в целях исключения двойного применения таких данных при определении массы;

221.3. необходимо соответствующим образом учитывать конфигурацию самолета, метеорологические условия, а также на работу систем, оказывающие неблагоприятное влияние на эксплуатационные характеристики;

221.4. при оценке условий и взлетных характеристик ВС эксплуатант ВС должен учитывать требования руководства по эксплуатации ВС.

ГЛАВА 17
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА А

222. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с летно-техническими характеристиками класса А должен руководствоваться следующим:

данные о летно-технических характеристиках, указанные в руководстве по эксплуатации ВС при необходимости должны дополняться другими данными, если данные из руководства по эксплуатации ВС недостаточны в отношении учета разумно ожидаемых неблагоприятных условий эксплуатации, таких как взлет и посадка на загрязненную ВПП и возможности отказа двигателя на любом этапе полета;

в случае мокрых и загрязненных ВПП должны использоваться данные о характеристиках, определенные в соответствии с применимыми стандартами сертификации самолетов;

в РПП должен быть указан порядок использования вышеуказанных данных.

223. Командир ВС при выполнении взлета должен соблюдать следующие требования:

223.1. взлетная масса не должна превышать максимально допустимую взлетную массу, определенную в руководстве по эксплуатации ВС для конкретных метеорологических условий на аэродроме вылета;

223.2. при определении максимально допустимой взлетной массы должно быть соблюдено следующее:

дистанция прерванного взлета не должна превышать располагаемую дистанцию прерванного взлета;

взлетная дистанция не должна превышать свободную от препятствий взлетную дистанцию, причем свободная от препятствий дистанция не должна превышать половины имеющейся TORA;

дистанция разбега самолета не должна превышать величину TORA;

единственная величина V_1 должна использоваться как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не должна превышать массу, которая разрешена для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

223.3. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 223.2 настоящего пункта, необходимо учитывать барометрическое давление на аэродроме, температуру наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол уклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая должна быть не более 50% значения встречной составляющей ветра или не менее 150% значения попутной составляющей ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

224. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

224.1. траектория взлета должна определяться таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 10,7 метров (35 футов) или на горизонтальном расстоянии от препятствий не менее 90 метров плюс 0,125xD, где D является расстоянием по горизонтали, которое самолет прошел с конца имеющейся TODA или от конца взлетной дистанции, если поворот был рассчитан перед концом TODA. Для самолетов с размахом крыла менее 60 метров можно использовать величину горизонтального расстояния до препятствий, равному половине длины размаха крыльев самолета плюс 60 метров плюс 0,125xD;

224.2. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 224.1 настоящего пункта:

учитывается масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, скорость ветра, которая должна быть не более 50% значения встречной составляющей ветра или не менее 150% значения попутной составляющей ветра;

изменение линии заданного пути при выполнении взлета не допускается до достижения высоты на траектории взлета численно равной размеру половины размаха крыла, но не менее 15,2 метра (50 футов) над превышением конца TORA. После достижения этой высоты и до высоты 120 метров (400 футов) допускается крен самолета не более 15°. После набора высоты 120 метров (400 футов) можно планировать углы крена самолета более 15°, но не более 25°;

любая часть траектории взлета, на которой самолет кренится более чем на 15°, должна обходить препятствия в пределах горизонтального расстояния, указанного в подпункте 224.1, в абзацах седьмом и восьмом подпункта 224.2 настоящего пункта, при вертикальном расстоянии от препятствия (запасе высоты) не менее 15,2 метра (50 футов);

маневры, предусматривающие увеличение углов крена не более 20° между 60 и 120 метрами (между 200 и 400 футами) или не более 30° на высоте более 120 метров (400 футов)

должны проводиться в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 230 настоящих авиационных правил;

должна быть сделана соответствующая поправка на влияние угла крена на скорость полета и траекторию полета, включая увеличение расстояния в результате увеличения скорости полета;

в случаях, линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем 300 метров, если пилот способен поддерживать необходимую навигационную точность через зону пролета препятствий или 600 метров для полета в любых других условиях;

в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем 600 метров, если пилот способен поддерживать заданную навигационную точность через зону учета препятствий или 900 метров для полета в любых других условиях;

224.3. эксплуатант ВС должен установить процедуры на случай непредвиденных обстоятельств для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 224.1 и 224.2 настоящего пункта, и обеспечения безопасного маршрута, исключающего препятствия для обеспечения соответствия требованиям к полету по маршруту, изложенным в пункте 225 настоящих авиационных правил, либо выполнения посадки на аэродроме вылета или на запасном аэродроме вылета.

225. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI должен обеспечить следующее:

225.1. данные траектории полета с OEI, приведенные в руководстве по эксплуатации ВС, для ожидаемых метеорологических условий полета должны соответствовать требованиям, изложенным в подпунктах 225.2 и 225.3 настоящего пункта, во всех точках маршрута. В случае отказа двигателя чистая траектория полета должна быть не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом планируемой посадки. При полетах в условиях обледенения необходимо учитывать влияние применения противообледенительной системы на чистую траекторию полета;

225.2. градиент траектории полета должен быть положительным до высоты, как минимум, 300 метров (1000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от запланированной линии маршрута;

225.3. траектория полета должна рассчитываться так, чтобы самолет мог продолжать полет с крейсерской высоты полета до аэродрома, на котором должна выполняться посадка в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 228 или 229 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств. Чистая траектория полета должна проходить на высоте не менее 600 метров (2000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны маршрута, с учетом следующего:

предполагается отказ двигателя в точке принятия решения (на рубеже возврата);

учитывается влияние ветра на траекторию полета;

слив (сброс) топлива в полете разрешен при использовании безопасной процедуры слива (сброса) в таком количестве, чтобы остаток топлива на борту ВС после посадки на аэродроме, на котором на котором предполагается выполнение безопасной посадки после отказа двигателя, был не менее финального резерва топлива;

аэродром, на котором самолет приземлится в случае отказа двигателя, должен

соответствовать требованиям к ожидаемой посадочной массе самолета, а также метеорологические данные или прогнозы погоды и отчеты о состоянии ВПП указывают на то, что безопасная посадка может быть осуществлена в расчетное время посадки;

если руководство по эксплуатации ВС не содержит данных о чистой траектории полета по маршруту, общая траектория полета OEI по маршруту должна быть уменьшена на градиент набора высоты 1,1% для двухдвигательных самолетов, 1,4% для трехдвигательных самолетов и 1,6% для самолетов с четырьмя двигателями;

225.4. эксплуатант ВС должен увеличить запас ширины, предусмотренный требованиями, изложенными в подпунктах 225.2 и 225.3 настоящего пункта, до 18,5 км (10 морских миль), если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5.

226. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту самолета с тремя или более двигателями, два из которых являются неработающими, должен обеспечить следующее:

самолет с тремя или более двигателями не должен выполнять полет по маршруту, на котором не обеспечивается удаление из любой точки маршрута, соответствующее времени полета не более 90 минут со всеми работающими на крейсерском режиме двигателями в МСА при штилевых условиях, до аэродрома, на котором выполняются требования, изложенные в пункте 228 или в подпункте 229.1 пункта 229 для ожидаемой посадочной массы, если не соблюдаются требования, изложенные в абзацах третьем - седьмом настоящего пункта;

данные для чистой траектории полета с двумя неработающими двигателями должны быть рассчитаны таким образом, чтобы самолет смог продолжать полет в ожидаемых метеорологических условиях от точки, где одновременно отказывают два двигателя, к аэродрому, на котором возможно выполнить посадку при использовании предписанной процедуры посадки с двумя неработающими двигателями. Чистая траектория полета должна гарантировать вертикальное расстояние, как минимум, 600 метров (2000 футов) над всей территорией и препятствиями на протяжении всего маршрута в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от запланированной линии маршрутного пути. На высотах и в метеорологических условиях, требующих применения противообледенительной системы, необходимо учитывать влияние ее использования на чистую траекторию полета. Если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5, эксплуатант ВС должен обеспечить чистую траекторию полета в пределах 18,5 км (10 морских миль) по обе стороны от траектории полета;

для расчета принимается, что два двигателя отказали в наиболее критической точке того участка маршрута, где самолет находится на расстоянии от аэродрома, на котором соблюдены технические требования для обеспечения посадки при ожидаемой посадочной массе более чем расстояние, соответствующее 90 минутам полета (в расчете на дистанцию, которую самолет преодолевает со всеми двигателями на крейсерской скорости полета максимальной дальности в МСА при штилевых условиях);

высота полета должна быть не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом планируемой посадки после отказа двух двигателей;

слив (сброс) топлива в полете при использовании безопасной процедуры разрешается в количестве, необходимом для достижения аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива;

расчетная масса самолета в точке, где предполагается отказ двух двигателей, не должна быть менее чем та, в которую входит количество топлива, достаточное для достижения ожидаемого аэродрома посадки и прибытия туда на высоте, как минимум, 450 метров (1500 футов) над местом посадки и далее - достаточное для того, чтобы продолжить полет на эшелоне в течение 15 минут.

227. Эксплуатант ВС при выполнении посадки на аэродроме назначения или на любом из запасных аэродромов должен обеспечить, чтобы посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, не превышала максимальную посадочную массу, указанную для ожидаемых метеорологических условий в планируемое время посадки на аэродроме назначения или на запасном аэродроме.

228. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки ВС на сухие ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

228.1. посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, должна обеспечить выполнение остановки ВС с учетом пролета порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов) в пределах:

для самолетов с турбореактивными двигателями в пределах 60% от LDA;

для самолетов с турбовинтовыми двигателями в пределах 70% от LDA;

несмотря на требования абзацев второго и третьего подпункта 228.1 для самолетов, допущенных к выполнению посадок с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 233 настоящих авиационных правил, в пределах 80% от LDA;

228.2. для заходов на посадку по крутой глиссаде эксплуатант ВС должен использовать данные о посадочной дистанции с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 настоящего пункта, и при высоте пролета над препятствиями менее 20 метров (60 футов) но не менее 10,7 метров (35 футов), при этом эксплуатант ВС должен соблюдать требования, изложенные в пункте 231 настоящих авиационных правил;

228.3. для выполнения посадок с малой длиной пробега эксплуатант ВС должен рассчитывать потребную посадочную дистанцию с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 настоящего пункта, а также отвечать требованиям, изложенным в пункте 232 настоящих авиационных правил;

228.4. при определении посадочной массы эксплуатант ВС должен учитывать барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2%, скорость ветра, которая должна быть не более 50% составляющей встречного ветра или не менее 150% составляющей попутного ветра, все поправки, предусмотренные в руководстве по эксплуатации ВС;

228.5. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет должен выполнять посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет должен выполнять посадку на ВПП, которая должна быть наиболее пригодной с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая должным образом вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

228.6. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце третьем подпункта 228.5 настоящего пункта, для аэродрома назначения вылет может быть разрешен при условии, что есть запасной аэродром, который полностью соответствует одному из условий:

подпунктов 228.1 - 228.4 настоящего пункта, если ВПП в расчетное время прибытия сухая;

подпункта 229.1 пункта 229 настоящих авиационных правил, если ВПП в расчетное время прибытия мокрая или загрязнена.

229. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки ВС на мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

229.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA должна соответствовать одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП во время посадки, но не менее требуемой абзацами вторым и третьим подпункта 228.1 пункта 228 настоящих авиационных правил, что применимо;

не менее 115% требуемой посадочной дистанции, определенной с учетом требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 228.1 пункта 228 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по эксплуатации ВС;

посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем третьим подпункта 229.1 настоящего пункта, но не менее, требуемой абзацами вторым и третьим подпункта 228.1 пункта 228 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, если ВПП имеет специфические характеристики, улучшающие трение, и руководство по эксплуатации ВС включает конкретную дополнительную информацию о посадочной дистанции на таком типе ВПП;

несмотря на требования, изложенные в абзацах втором - четвертом подпункта 229.1 настоящего пункта для самолетов, допущенных к полетам с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии требованиями, изложенными в пункте 233 настоящих авиационных правил, посадочная дистанция определяется следующим образом - если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, посадочная дистанция должна определяться в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 199.1 или 199.2 пункта 199 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, либо должна составлять 115% посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

229.2. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA должна составлять:

не менее посадочной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 229.1 настоящего пункта, или не менее 115% посадочной дистанции, определенной в соответствии с утвержденными данными о посадочной дистанции при загрязнении или их эквивалентом в зависимости от того, что больше;

на специально подготовленных зимних ВПП может использоваться посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем вторым настоящего подпункта, но не менее, требуемой подпунктом 229.1 настоящего пункта, если руководство по эксплуатации ВС включает конкретную дополнительную информацию о посадочной дистанции на загрязненных ВПП. Такая посадочная дистанция должна составлять не менее 115% посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС;

229.3. в порядке частичной отмены требований, изложенных в подпункте 229.2 настоящего пункта, увеличение на 15% не должно применяться, если оно уже включено в утвержденные данные о посадочной дистанции или их эквивалент;

229.4. для подпунктов 229.1 и 229.2 настоящего пункта должны применяться требования,

изложенные в подпунктах 228.2 - 228.4 пункта 228 соответственно;

229.5. при подготовке самолета к вылету необходимо учитывать, что:

самолет должен выполнить посадку на наиболее благоприятную ВПП при штилевых условиях;

самолет выполнит посадку на ВПП, которая скорее всего будет определена с учетом вероятной скорости и направления ветра, характеристик наземного обслуживания самолета и других условий, таких как средства приземления и рельеф местности;

229.6. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце втором подпункта 229.5 настоящего пункта, для аэродрома назначения, когда соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть загрязнена и где посадка зависит от конкретной составляющей ветра, самолету разрешается вылет только в том случае, если определены два запасных аэродрома;

229.7. если эксплуатант ВС не может выполнить требования, изложенные в абзаце третьем подпункта 229.5 настоящего пункта, для аэродрома назначения, когда соответствующие метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, самолет должен вылетать только при наличии запасного аэродрома;

229.8. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 229.6 и 229.7 настоящего пункта, назначенный запасной аэродром или аэродромы должны обеспечивать соблюдение одного из следующих условий, изложенных в:

подпунктах 228.1 - 228.4 пункта 228 настоящих авиационных правил, если ВПП в расчетное время прибытия сухая;

подпунктах 229.1 - 229.4 настоящего пункта, если ВПП в расчетное время прибытия мокрая или загрязненная.

230. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением маневров с повышенными углами крена должен получить специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение полетов самолета с повышенными углами крена.

Для получения такого специального разрешения предоставить подтверждение соблюдения следующих условий:

руководство по эксплуатации ВС содержит утвержденные данные для заданного увеличения скорости полета и данные для построения траектории полета с учетом увеличенных углов крена и скорости;

в РПП предусмотрена процедура выполнения полетов с выполнением маневров с повышенными углами крена;

минимально необходимые метеорологические условия и ограничения по ветру определены для каждой ВПП;

летный экипаж подготовлен к выполнению полетов по планируемым маршрутам.

231. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением заходов на посадку по крутой глиссаде должен получить специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение захода на посадку по крутой глиссаде с углами наклона глиссады 4,5° или более и с высотой пролета над препятствиями в диапазоне 10,7 - 20 метров (35 - 60 футов).

Для получения такого специального разрешения предоставить доказательства соблюдения следующих условий:

в руководстве по эксплуатации ВС указан максимальный угол глиссады, любые другие ограничения, стандартные, нештатные или аварийные процедуры для захода на посадку по крутой глиссаде, а также поправки к длине ВПП при использовании критериев захода на посадку по крутой глиссаде;

для каждого аэродрома, на котором предполагается выполнение захода на посадку по крутой глиссаде, предусмотрена соответствующая система контроля глиссады, содержащая, как минимум, визуальную систему индикации глиссады, определены метеорологические минимумы, учитываются препятствия в зоне захода, тип контрольной точки глиссады и наведения на ВПП, минимально необходимая система визуализации на DH и MDA, соответствие бортового оборудования, квалификация пилота и детальное знание им аэродрома, ограничения и процедуры согласно руководству по эксплуатации ВС, критерии выбора маневра ухода на второй круг.

232. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением посадок с малой длиной пробега должен получить специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение посадки с малой длиной пробега.

Для получения такого специального разрешения предоставить доказательства соблюдения следующих условий:

дистанция, которая используется для вычисления допустимой посадочной массы, состоит из длины заявленной безопасной зоны плюс заявленная LDA;

государство, на территории которого расположен аэродром, определило необходимость проведения таких маневров посадки по причине месторасположения аэродрома или из-за отсутствия возможности расширить (продлить) ВПП;

вертикальное расстояние между направлением зрения пилота и траекторией нижней части колеса на самолете, который выполняет нормальную глиссаду, не превышает 3 метров;

минимум RVR (VIS) не должен быть менее 1500 метров, а ограничения по ветру должны быть определены в руководстве по эксплуатации ВС;

определены и соблюдены требования относительно необходимого опыта пилота, его подготовки и детального изучения им аэродрома;

высота пересечения начала полезной длины заявленной безопасной зоны составляет 15 метров (50 футов);

использование заявленной безопасной зоны, принятой государством, на территории которого расположен аэродром;

полезная длина заявленной безопасной зоны не превышает 90 метров;

ширина заявленной безопасной зоны не менее чем в два раза превышает ширину ВПП или в два раза превышает размах крыла, в зависимости от того, что больше, с центром на удлиненной осевой линии ВПП;

в объявленной безопасной зоне нет препятствий или неровностей на рельефе местности, которые могут создать опасность для самолета, подлетающему к ВПП, и в заявленной безопасной зоне не разрешается находиться передвижным объектам, пока ВПП используется для выполнения посадок с малой длиной пробега;

угол наклона заявленной безопасной зоны не превышает 5% вверх и 2% вниз в направлении посадки;

выполнение дополнительных условий, если такие определены Департаментом по авиации или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого расположен аэродром, с учетом характеристик типа самолета, географических характеристик в районе захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку, а также с учетом факторов ошибки при заходе на посадку и ухода на второй круг.

233. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с сокращенной требуемой посадочной дистанцией должен получить специальное разрешение Департамента по авиации.

Эксплуатант ВС может использовать процедуры выполнения посадок в пределах 80% LDA при соблюдении следующих условий:

самолет оборудован для перевозки не более 19 пассажиров;

в руководстве по эксплуатации ВС содержатся сведения о возможности выполнения полетов с уменьшенной требуемой посадочной дистанцией;

самолет используется в нерегулярных коммерческих воздушных перевозках;

посадочная масса самолета позволяет выполнить посадку с полной остановкой в пределах уменьшенной посадочной дистанции;

имеет специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией.

Для получения такого специального разрешения предоставить доказательства того, что проведена оценка рисков и продемонстрировано, что достигнут уровень безопасности для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией, с учетом требований, изложенных в абзацах втором или третьем подпункта 228.1 пункта 228 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, и выполняются следующие условия:

заходы на посадку по крутой глиссаде и с относительной высотой пролета препятствий в диапазоне 10,7 - 20 метров (35 - 60 футов), полеты в условиях низкой видимости, неточные заходы на посадку запрещены;

посадки с малой длиной пробега в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 232 настоящих авиационных правил запрещены;

посадки на мокрые и загрязненные ВПП запрещены;

эксплуатант ВС разработал соответствующую программу подготовки и проверки летного экипажа;

все оборудование, которое влияет на посадочные характеристики, находится в рабочем состоянии до начала полета;

летный экипаж квалифицирован, имеет опыт выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией на аэродроме, выполнил проверки в соответствии с программой подготовки и проверки, разрабатываемой эксплуатантом ВС;

исходя из условий для планируемого полета, командир ВС принимает окончательное решение о выполнении посадки с сокращенной посадочной дистанцией и может принять решение не выполнять такую посадку, если это несет угрозу безопасности полетов;

выполняются дополнительные условия аэродрома, если они определены уполномоченным органом по сертификации аэродромов в государствах, на территории которых расположен аэродром, с учетом физико-географических характеристик территории в зоне захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку и процедуры ухода на второй круг.

Эксплуатант ВС должен разработать процедуру выполнения посадок с сокращенной посадочной дистанцией на аэродроме с соблюдением следующего:

в расчетное время прибытия не прогнозируется попутный ветер;

если прогнозируется, что ВПП будет мокрой в расчетное время прибытия, посадочная дистанция определяется в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 199.1 или 199.2 пункта 199 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, либо должна составлять 115% от посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые условия загрязнения ВПП;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые неблагоприятные метеорологические условия.

ГЛАВА 18
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА В

234. Эксплуатант ВС не может эксплуатировать самолет с одним газотурбинным двигателем при выполнении полетов ночью и в IMC, за исключением специальных VFR, без специального разрешения Департамента по авиации на SET-IMC, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Эксплуатант ВС должен рассматривать двухдвигательные самолеты, которые не обеспечивают выполнение требований, изложенных в пункте 242 настоящих авиационных правил, для набора высоты как однодвигательные самолеты.

235. Командир ВС при выполнении взлета должен соблюдать следующие требования:

235.1. взлетная масса не должна превышать максимально допустимую взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, для конкретных метеорологических условий на аэродроме вылета;

235.2. указанная в руководстве по эксплуатации ВС потребная взлетная дистанция не должна превышать:

при умножении на коэффициент 1,25 - величину TORA;

если на аэродроме доступны концевая полоса безопасности и (или) чистая траектория взлета, то величину TORA, или при умножении на коэффициент 1,15 - величину TODA, или при умножении на коэффициент 1,3 - размер доступной дистанции прерванного взлета;

235.3. для выполнения требований, изложенных в подпункте 235.2 настоящего пункта, необходимо учитывать массу самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температуру наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол наклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая должна быть не более 50% значения встречной составляющей ветра или не менее 150% значения попутной составляющей ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

236. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета на многодвигательных самолетах необходимо руководствоваться следующим:

236.1. траектория взлета должна определяться таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 15,2 метров (50 футов) или на горизонтальном расстоянии от препятствий не менее 90 метров плюс 0,125xD, где D является расстоянием по горизонтали, которое самолет прошел с конца имеющейся TODA или от конца взлетной дистанции, если поворот был рассчитан перед концом TODA, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 236.2 и 236.3 настоящего пункта. Для самолетов с размахом крыльев менее 60 метров можно использовать величину горизонтального расстояния до препятствий, равному половине длины размаха крыльев самолета плюс 60 метров плюс 0,125xD. Предполагается, что:

траектория взлета начинается на высоте 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли в конце потребной взлетной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 235.2 пункта 235 настоящих авиационных правил, и заканчивается на высоте 450 метров (1500 футов) над поверхностью земли;

самолет выполняет полет без крена до высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли, после чего разрешается выполнение отворота с углом крена не более 15°;

отказ критического двигателя происходит в точке на траектории взлета, где ожидается потеря визуального контакта с целью обхода препятствий;

градиент траектории взлета с высоты 15,2 метра (50 футов) до предполагаемой высоты, на которой откажет двигатель, равен среднему градиенту со всеми работающими двигателями во время набора высоты и перехода в конфигурацию полета по маршруту, умноженному на коэффициент 0,77;

градиент траектории взлета с высоты, которая была достигнута в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце пятом настоящего подпункта, до конца взлетной траектории равен градиенту набора высоты с OEI, указанному в руководстве по эксплуатации ВС;

236.2. в случаях, когда линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем:

300 метров, если полет выполняется в условиях, обеспечивающих визуальное навигационное управление, или если доступны такие навигационные средства, которые позволяют пилоту выдерживать намеченную траекторию полета с той же точностью;

600 метров для полета в любых других условиях;

236.3. в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем:

600 метров, если полет выполняется в условиях, обеспечивающих визуальное навигационное управление;

900 метров для полета в любых других условиях;

236.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 236.1 - 236.3 настоящего пункта учитывается масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура окружающей среды на аэродроме, а также скорость ветра, которая должна быть не более 50% значения встречной составляющей ветра, или не менее 150% значения попутной

составляющей ветра;

236.5. требования, изложенные в абзацах четвертом - шестом подпункта 236.1, в абзаце третьем подпункта 236.2 и в абзаце третьем подпункта 236.3 настоящего пункта не применяются при эксплуатации по VFR днем.

237. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту многодвигательного самолета должен обеспечить следующее:

237.1. самолет в метеорологических условиях, ожидаемых для полета, в случае отказа одного двигателя и остальными двигателями работающими на крейсерском режиме, должен быть способен продолжать полет на соответствующих минимальных высотах безопасного полета или выше, указанных в РПП, до точки на высоте 300 метров (1000 футов) над аэродромом, в которой могут быть соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки;

237.2. предполагается, что на момент отказа двигателя:

самолет не летит на высоте, превышающей ту, на которой вертикальная скорость набора высоты составляет 90 метров (300 футов) в минуту со всеми двигателями, работающими на крейсерском режиме;

градиент на маршруте с OEI представляет собой общий градиент снижения или набора высоты в зависимости от ситуации соответственно увеличенный на 0,5% или уменьшенный на 0,5%.

238. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту однодвигательного самолета должен обеспечить следующее:

238.1. самолет в метеорологических условиях, ожидаемых для полета, в случае отказа двигателя должен быть способен достичь места, где можно выполнить безопасную вынужденную посадку, если он не имеет специального разрешения Департамента по авиации для выполнения полетов ночью и в IMC;

238.2. для соблюдения условий, определенных подпунктом 238.1 настоящего пункта, предполагается, что на момент отказа двигателя:

самолет не летит на высоте, на которой обеспечивается вертикальная скорость набора высоты не менее 90 метров (300 футов) в минуту с двигателем, работающем на крейсерском режиме;

маршрутный градиент траектории полета является общим градиентом снижения, увеличенным на 0,5%.

239. Эксплуатант ВС при выполнении посадки на аэродроме назначения или на любом из запасных аэродромов должен обеспечить, чтобы посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, не должна превышать максимальной посадочной массы, указанной для высоты и ожидаемой температуры наружного воздуха в расчетное время посадки на аэродроме назначения или на запасном аэродроме.

240. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки ВС на сухие ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

240.1. посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, должна обеспечить выполнение остановки ВС в

пределах 70% от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

240.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 240.1 настоящего пункта, при соблюдении требований, изложенных в пункте 241 настоящих авиационных правил, посадочная масса самолета для посадки в расчетное время на аэродроме назначения, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, должна обеспечить выполнение остановки ВС в пределах 80% от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

240.3. при определении посадочной массы эксплуатант ВС должен учитывать барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2%, скорость ветра, которая должна быть не более 50% от встречной составляющей скорости ветра или не менее 150% от попутной составляющей скорости ветра, тип покрытия ВПП и состояния ее поверхности;

240.4. для выполнения заходов на посадку по крутой глиссаде эксплуатант ВС должен использовать данные о посадочной дистанции, рассчитанные с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 настоящего пункта, и с учетом высоты пролета препятствий в диапазоне высот 10,7 - 20 метров (35 - 60 футов). При этом эксплуатант ВС должен соблюдать требования, изложенные в пункте 243 настоящих авиационных правил;

240.5. для выполнения посадок с малой длиной пробега эксплуатант ВС должен использовать данные о посадочной дистанции, рассчитанные в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 240.1 настоящего пункта, и соблюдать требования, изложенные в пункте 244 настоящих авиационных правил;

240.6. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет должен выполнять посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет должен выполнять посадку на ВПП, которая должна быть наиболее пригодной с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая должным образом вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

240.7. если эксплуатант ВС не может обеспечить выполнение условий для выполнения посадки на аэродроме назначения, изложенных в абзаце третьем подпункта 240.6 настоящего пункта, самолету может быть разрешен вылет при условии, что есть запасной аэродром, на котором будут выполнены условия, изложенные в подпунктах 240.1 - 240.6 настоящего пункта.

241. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки ВС на мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

241.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, LDA должна соответствовать одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП, но не менее требуемой пунктом 240 настоящих авиационных правил;

не менее 115% требуемой посадочной дистанции, определенной с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 пункта 240 настоящих авиационных правил, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по

эксплуатации ВС;

посадочная дистанция менее, чем требуется абзацем третьим настоящего подпункта, но не менее, чем требуется подпунктом 240.1 пункта 240 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, и может использоваться в том случае, если в руководстве по эксплуатации ВС содержится конкретная дополнительная информация относительно посадочной дистанции на мокрых или загрязненных ВПП, которые имеют особые характеристики для улучшения сцепления;

несмотря на требования, изложенные в абзацах втором - четвертом настоящего подпункта, для самолетов, допущенных к полетам с сокращенной посадочной дистанцией в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 245 настоящих авиационных правил, посадочная дистанция определяется исходя из того, что в расчетное время прибытия не прогнозируются условия загрязнения ВПП;

241.2. если в соответствующих с метеорологических данных или прогнозах погоды указывается на то, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, потребная посадочная дистанция не должна превышать LDA. Эксплуатант ВС должен указать в РПП данные посадочной дистанции, применяемые для таких условий.

242. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с двумя двигателями при выполнении набора высоты при взлете и при уходе на второй круг должен обеспечить:

242.1. при наборе высоты после взлета:

при всех работающих двигателях градиент набора высоты после взлета должен быть не менее 4% при условиях, что все двигатели работают на взлетном режиме; шасси выпущено, за исключением того, что если шасси может быть убрано за время не более чем семь секунд, можно считать, что оно убрано; механизация крыла находится во взлетном положении; скорость набора высоты не менее, чем большая величина из двух следующих: 1,1xV_{MC} (минимальная эволютивная скорость с неработающим критическим двигателем) и 1,2xV_{S1} (скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в установленной конфигурации);

при одном не работающем двигателе градиент набора высоты на высоте 120 метров (400 футов) над взлетной поверхностью должен быть положительным, при этом критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального сопротивления, второй двигатель работает на взлетном режиме, шасси убрано, механизация крыла находится во взлетном положении, скорость набора высоты не менее скорости, достигнутой на высоте 15,2 метров (50 футов); градиент набора высоты должен составлять не менее 0,75% на высоте 450 метров (1500 футов) над взлетной поверхностью, при этом, критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального сопротивления, второй двигатель работает на взлетном режиме, не превышая ограничение по времени работы на этом режиме, шасси убрано, механизация крыла убрана, скорость набора высоты поддерживается не менее 1,2xV_{S1};

242.2. при уходе на второй круг в посадочной конфигурации:

при всех работающих двигателях градиент набора высоты после взлета должен быть не менее 2,5% при мощности двигателей через восемь секунд после перемещения рычага управления двигателем с режима полетного малого газа на увеличение режима работы двигателей; шасси выпущено; механизация крыла в посадочном положении; скорость набора высоты равна V_{REF} (расчетная скорость захода на посадку);

при одном не работающем двигателе, градиент набора высоты должен быть не менее 0,75% на высоте 450 м (1500 футов) над поверхностью земли при этом критический двигатель не работает и его винт находится в зафлюгированном положении для обеспечения минимального

сопротивления; второй двигатель работает на взлетном режиме, не превышая ограничение по времени работы на этом режиме; шасси убрано; механизация крыла убрана; скорость набора высоты поддерживается не менее 1,2xV_{S1}.

243. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением заходов на посадку по крутой глиссаде должен получить специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение захода на посадку по крутой глиссаде с углами наклона глиссады 4,5° или более и с высотой пролета над препятствиями в диапазоне 10,7 - 20 метров (35 - 60 футов).

Для получения такого специального разрешения предоставить доказательства соблюдения следующих условий:

в руководстве по эксплуатации ВС указан максимальный угол глиссады, любые другие ограничения, стандартные, нештатные или аварийные процедуры для захода на посадку по крутой глиссаде, а также поправки к длине ВПП при использовании критериев относительно захода на посадку по крутой глиссаде;

для каждого аэродрома, на котором предполагается выполнение захода на посадку по крутой глиссаде, предусмотрена соответствующая система контроля глиссады, содержащая, как минимум, визуальную систему индикации глиссады, определены и указаны метеорологические минимумы, учитываются препятствия в зоне захода на посадку, тип контрольной точки глиссады и наведения на ВПП, минимальная необходимая система визуализации на DH и MDA, соответствие бортового оборудования, квалификация пилота и детальное знание им аэродрома, ограничения и процедуры согласно руководству по эксплуатации ВС, критерии выбора маневра ухода на второй круг.

244. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с выполнением посадок с малой длиной пробега должен получить специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение посадки с малой длиной пробега.

Для получения такого специального разрешения предоставить доказательства соблюдения следующих условий:

дистанция, которая используется для вычисления допустимой посадочной массы, состоит из длины заявленной безопасной зоны плюс заявленная LDA;

использование заявленной безопасной зоны разрешено уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого расположен аэродром;

в объявленной безопасной зоне нет препятствий или неровностей на рельефе местности, которые могут создать опасность для самолета, подлетающего к ВПП, и в заявленной безопасной зоне не разрешается находиться передвижным объектам пока ВПП используется для посадок с сокращенной посадочной дистанцией;

угол наклона заявленной безопасной зоны не превышает 5% вверх и 2% вниз в направлении посадки;

полезная длина заявленной безопасной зоны не превышает 90 метров;

ширина заявленной безопасной зоны не менее чем в два раза превышает ширину ВПП с центром на удлиненной осевой линии ВПП;

высота пересечения начала полезной длины заявленной безопасной зоны составляет 15 метров (50 футов);

метеорологические минимумы указаны для каждой используемой ВПП, и они не должны

быть менее наибольшего из минимумов VFR или NPA;

определены и соблюдены требования относительно необходимого опыта пилота, его подготовки и детального изучения аэродрома;

выполнение дополнительных условий, если такие определены Департаментом по авиации или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого расположен аэродром, с учетом характеристик типа самолета, географических характеристик в районе захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку, а также с учетом факторов ошибки при заходе на посадку и ухода на второй круг.

245. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС с сокращенной требуемой посадочной дистанцией должен получить специальное разрешение Департамента по авиации для полетов с посадочной массой самолета, которая позволяет совершить посадку с полной остановкой в пределах 80% LDA.

Такое специальное разрешение должно быть получено для каждой ВПП, на которой выполняются посадки с сокращенной требуемой посадочной дистанцией.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен провести оценку рисков и продемонстрировать, что что достигнут уровень безопасности для выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией, с учетом требований, изложенных в подпункте 240.1 пункта 240 настоящих авиационных правил, достигнут и, как минимум, соблюдены следующие условия:

государство, на территории которого расположен аэродром, определило необходимость проведения таких маневров посадки, по причине месторасположения аэродрома или из-за отсутствия возможности расширить (продлить) ВПП;

посадки с малой длиной пробега в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 244 настоящих авиационных правил, и неточные заходы на посадку запрещены;

посадки на мокрые или загрязненные ВПП запрещены;

эксплуатант ВС разработал, определил в РПП и реализовал конкретную процедуру управления ВС в зоне приземления. Эта процедура включает соответствующие инструкции по уходу на второй круг, когда приземление в определенной зоне не может быть выполнено;

эксплуатант ВС разработал соответствующую программу подготовки и проверки летного экипажа;

летный экипаж квалифицирован, имеет опыт выполнения посадок с сокращенной требуемой посадочной дистанцией на аэродроме, выполнил проверки в соответствии с программой подготовки и проверки, разрабатываемой эксплуатантом ВС;

установлены эксплуатационные процедуры, обеспечивающие поддержание в рабочем состоянии всего оборудования, влияющего на посадочные характеристики, и правильное использование летным экипажем систем и устройств торможения ВС;

эксплуатант ВС разработал и внедрил специальные инструкции по техническому обслуживанию ВС и эксплуатационные процедуры для систем торможения самолета в целях повышения надежности и работоспособности этих систем;

окончательный заход на посадку и посадка выполняются только в VMC;

выполняются дополнительные условия аэродрома, если они определены уполномоченным

органом по сертификации аэродромов в государствах, на территории которых расположен аэродром, с учетом физико-географических характеристик территории в зоне захода на посадку, доступных аэродромных средств захода на посадку и процедуры ухода на второй круг.

Эксплуатант ВС должен разработать процедуру выполнения посадок с сокращенной посадочной дистанцией на аэродроме с соблюдением следующего:

в расчетное время прибытия не прогнозируется попутный ветер;

если прогнозируется, что ВПП будет мокрой или загрязненной в расчетное время прибытия, посадочная дистанция определяется в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 199.3 пункта 199 настоящих авиационных правил, в зависимости от обстоятельств, либо должна составлять 115% от посадочной дистанции, определенной для сухой ВПП, в зависимости от того, что больше;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые условия загрязнения ВПП;

в расчетное время прибытия отсутствуют прогнозируемые неблагоприятные метеорологические условия.

ГЛАВА 19
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА С

246. Командир ВС при выполнении взлета должен соблюдать следующие требования:

246.1. взлетная масса не должна превышать максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, с учетом метеорологических условий на аэродроме вылета;

246.2. для самолетов, руководства по эксплуатации ВС, которых содержат данные о необходимой длине ВПП для взлета без учета возможности отказа двигателя, потребная взлетная дистанция до достижения высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью со всеми двигателями, работающими на взлетном режиме, умноженная на один из следующих коэффициентов - 1,33 - для самолетов с двумя двигателями, 1,25 - для самолетов с тремя двигателями, 1,18 - для самолетов с четырьмя двигателями, не должна превышать TORA на аэродроме взлета;

246.3. для самолетов руководства по эксплуатации ВС которых содержат данные о длине ВПП и учитывают возможность отказа двигателя, должны выполняться следующие требования в соответствии с положениями руководства по эксплуатации ВС:

дистанция прерванного взлета не должна превышать располагаемую дистанцию прерванного взлета;

взлетная дистанция не должна превышать располагаемую взлетную дистанцию, причем свободная от препятствий дистанция не должна превышать половины TORA;

дистанция разбега самолета не должна превышать величину TORA;

скорость V_1 должна использоваться как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не должна превышать разрешенную взлетная массу для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

246.4. при выполнении взлета должны учитываться барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, тип покрытия ВПП и состояние ее поверхности, угол уклона ВПП в направлении взлета, скорость ветра, которая должна быть не

более 50% известного значения встречной составляющей скорости ветра или не менее 150% известного значения попутной составляющей скорости ветра, сокращение дистанции располагаемой длины ВПП после выруливания самолета на ВПП и выравнивания по курсу перед взлетом.

247. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

247.1. траектория взлета с OEI должна определяться таким образом, чтобы самолет пролетал над всеми препятствиями с запасом высоты (вертикальной дистанцией) не менее 15,2 метра (50 футов) плюс 0,01 x D, или на горизонтальном расстоянии не менее 90 метров плюс 0,125 x D, где D - расстояние по горизонтали, которое самолет пролетел от конца TODA. Для самолетов с размахом крыла менее 60 метров можно использовать величину горизонтальной дистанции до препятствий, равный половине размаха крыла самолета плюс 60 метров плюс 0,125 x D;

247.2. траектория взлета начинается на высоте 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли в конце потребной взлетной дистанции, определенной в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 246.1 и 246.2 пункта 246 настоящих авиационных правил, и заканчивается на высоте 450 метров (1500 футов) над поверхностью земли;

247.3. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 247.1 настоящего пункта, учитываются масса самолета в начале разбега, барометрическое давление на аэродроме, температура наружного воздуха на аэродроме, скорость ветра, которая должна быть не более 50% значения встречной составляющей ветра или не менее 150% значения попутной составляющей ветра;

247.4. изменение линии заданного пути при выполнении взлета не допускается до достижения высоты 15,2 метра (50 футов) над поверхностью земли. Изменение линии заданного пути на траектории взлета до высоты 120 метров (400 футов) допускается с креном самолета не более 15°. На высоте более 120 метров (400 футов) можно увеличивать углы крена самолета более 15°, но не более 25°. Должна быть сделана соответствующая поправка на влияние угла крена на рабочие скорости и траекторию полета, включая увеличение расстояния в результате увеличения рабочих скоростей;

247.5. в случаях, когда линия заданного пути на взлете не включает отклонения от линии курса более чем на 15°, эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем:

300 метров, если пилот способен выдерживать необходимую навигационную точность полета в зоне учета препятствий;

600 метров для полета при остальных условиях;

247.6. в случаях, когда линия заданного пути на взлете включает отклонения от линии курса более чем на 15° эксплуатанту ВС не нужно учитывать препятствия по обе стороны от линии заданного пути, расположенные на расстоянии более чем:

600 метров, если пилот способен выдерживать необходимую навигационную точность полета в зоне учета препятствий;

900 метров, для полета в любых других условиях;

247.7. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 247.1 - 247.6 настоящего пункта, эксплуатант ВС должен установить порядок действий в нештатной или аварийной ситуациях и обеспечить безопасный маршрут избегая препятствий таким образом, чтобы самолет смог продолжить полет с соблюдением требований, изложенных в пункте 248 настоящих

авиационных правил, или выполнить посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме для вылета.

248. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту должен обеспечить, чтобы в ожидаемых метеорологических условиях полета на протяжении всего маршрута или на участках запланированного изменения маршрута самолет должен обеспечить изменение высоты с вертикальной скоростью набора не менее 90 метров (300 футов) в минуту со всеми работающими двигателями на расчетном режиме для:

минимальных высот полета на всех этапах маршрута или запланированного изменения маршрута, указанных или рассчитанных на основе информации, содержащейся в РПП;

минимальных высот для обеспечения соответствия условиям, предусмотренными пунктами 249 и 250 настоящих авиационных правил.

249. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI должен обеспечить следующее:

249.1. в ожидаемых метеорологических условиях полета при отказе одного двигателя в любой точке маршрута (или в точке запланированного изменения маршрута), когда остальные двигатели работают на крейсерском режиме, самолет должен быть способен продолжить полет с крейсерской высоты полета до аэродрома, на котором можно выполнить посадку в соответствии с требованиями, изложенными в подпунктах 252.1 или 252.2 пункта 252 настоящих авиационных правил, в зависимости от ситуации. Самолет должен обойти препятствия в пределах 9,3 км (или 5 морских миль) по обе стороны от намеченного маршрута с запасом высоты не менее:

300 метров (1000 футов), если самолет может выполнять горизонтальный полет и обеспечить при необходимости положительный градиент набора высоты;

600 метров (2000 футов), если самолет может обеспечить только отрицательный градиент изменения высоты;

249.2. высота полета должна быть не менее 450 метров (1500 футов) над аэродромом, где должна выполняться посадка в случае отказа одного двигателя;

249.3. допустимая вертикальная скорость набора высоты должна быть на 45 метров (150 футов) в минуту меньше, чем располагаемая вертикальная скорость набора высоты;

249.4. запас ширины, указанный в подпункте 249.1 настоящего пункта, должен быть увеличен до 18,5 км (10 морских миль), если точность навигации не отвечает, как минимум, требованиям RNAV 5;

249.5. слив (сброс) топлива в полете, при использовании соответствующей безопасной процедуры слива (сброса), разрешается в количестве, обеспечивающим остаток топлива на борту для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

250. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту самолета с тремя или более двигателями, два из которых являются неработающими должен обеспечить следующее:

самолет с тремя или более двигателями не должен выполнять полет по маршруту, на котором не обеспечивается удаление из любой точки маршрута, соответствующее времени полета не более 90 минут со всеми работающими на крейсерском режиме двигателями в МСА при штилевых условиях, до аэродрома, на котором выполняются требования, изложенные в подпункте 252.1 пункта 252 настоящих авиационных правил, для ожидаемой посадочной массы, если не соблюдаются требования, изложенные в абзацах третьем - седьмом настоящего пункта;

траектория полета с двумя неработающими двигателями должна позволять самолету продолжать полет в ожидаемых метеорологических условиях с запасом высоты не менее 600 метров (2000 футов) над всеми препятствиями в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от намеченной линии пути до аэродрома, на котором соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки;

для расчета принимается, что два двигателя вышли из строя в наиболее критической точке того участка маршрута, где самолет находится на расстоянии от аэродрома, на котором соблюдены соответствующие требования для обеспечения посадки при ожидаемой посадочной массе, более, чем расстояние, соответствующее более 90 минут полета (в расчете на дистанцию, которую самолет преодолевает со всеми двигателями на крейсерской скорости полета максимальной дальности в МСА при штилевых условиях);

расчетная масса самолета в точке, где предполагается, что оба двигателя вышли из строя, не должна быть менее той, которая включает в себя достаточное количество топлива для полета на аэродром, на котором предполагается посадка, и, после этого, обеспечивается полет на высоте не менее 450 метров (1500 футов) в зоне аэродрома, в течение 15 минут на крейсерской скорости или крейсерском режиме работы двигателей, в зависимости от ситуации;

вертикальная скорость набора высоты должна быть на 45 метров (150 футов) в минуту меньше, чем располагаемая вертикальная скорость набора высоты, указанная в руководстве по эксплуатации ВС для конкретных условий;

если точность навигации не соответствует, как минимум, навигационным требованиям RNAV 5, эксплуатант ВС должен обеспечить чистую траекторию полета в пределах 18,5 км (10 морских миль) по обе стороны от траектории полета;

слив (сброс) топлива в полете, при использовании соответствующей безопасной процедуры слива (сброса), разрешается в количестве, обеспечивающим остаток топлива на борту для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку, при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

251. Посадочная масса самолета, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, не должна превышать максимальную посадочную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для метеорологических условий, ожидаемых в расчетное время посадки на аэродроме назначения и запасном аэродроме.

252. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки ВС на сухие, мокрые или загрязненные ВПП осуществлялись с соблюдением следующего:

252.1. посадка на сухие ВПП:

252.1.1. посадочная масса самолета, для посадки в расчетное время на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме, определенная с учетом требований, изложенных в подпункте 221.1 пункта 221 настоящих авиационных правил, должна обеспечить выполнение остановки ВС в пределах 70% от LDA с учетом пролета над порогом ВПП на высоте 15 метров (50 футов);

252.1.2. при определении посадочной массы самолета эксплуатант ВС должен учитывать барометрическое давление аэродрома, уклон ВПП в направлении посадки, если он превышает 2%, скорость ветра, которая должна быть не более 50% от встречной составляющей скорости ветра или не менее 150% от попутной составляющей скорости ветра, тип покрытия ВПП и состояния ее поверхности;

252.1.3. при подготовке самолета к вылету расчет посадочной массы выполняется исходя из того, что:

самолет должен выполнять посадку на ВПП при наиболее благоприятных условиях и в наиболее благоприятном направлении при штилевых условиях;

самолет должен выполнять посадку на ВПП, которая должна быть наиболее пригодной с точки зрения параметров ветра, ожидаемых на аэродроме в момент посадки, учитывая должным образом вероятную скорость и направление ветра, характеристики управляемости самолета на земле, средства обеспечения посадки и рельеф местности;

252.1.4. если эксплуатант ВС не может обеспечить выполнение условий для выполнения посадки на аэродроме назначения, изложенные в абзаце третьем подпункта 252.1.3 настоящего пункта, самолету может быть разрешен вылет только при наличии запасного аэродрома, на котором будут выполнены условия, изложенные в подпунктах 252.1.1 и 252.1.2 настоящего пункта;

252.2. посадка на мокрые или загрязненные ВПП:

252.2.1. если предоставленные метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой, LDA должна соответствовать одному из следующих значений:

посадочной дистанции, указанной в руководстве по эксплуатации ВС для использования на мокрых или загрязненных ВПП, но не менее требуемой подпунктом 252.1 настоящего пункта;

не менее 115% требуемой посадочной дистанции, определенной в соответствии с учетом требований, изложенных в подпункте 252.1 настоящего пункта, если посадочная дистанция для выполнения посадки на мокрых или загрязненных ВПП не указана в руководстве по эксплуатации ВС;

252.2.2. если в соответствующих метеорологических данных и (или) прогнозах погоды указывается, что ВПП в расчетное время прибытия может быть мокрой или загрязненной, потребная посадочная дистанция не должна превышать LDA. Эксплуатант ВС должен указать в РПП данные посадочной дистанции, применяемые для таких условий.

ГЛАВА 20
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССОВ

253. Эксплуатант ВС должен осуществлять эксплуатацию вертолетов в соответствии с применимыми требованиями к летно-техническими характеристикам классов и руководствоваться следующим:

253.1 вертолеты при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 должны эксплуатироваться:

при осуществлении эксплуатации от (до) аэродромов или посадочных площадок, расположенных в густонаселенном районе, за исключением эксплуатации на (с) рабочей посадочной площадке в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 261 настоящих авиационных правил;

при MOPSC более 19 мест, за исключением эксплуатации от (до) вертопалубы в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 при наличии полученного специального разрешения в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 271 настоящих авиационных правил;

253.2. вертолеты, имеющие MOPSC 19 мест или менее, но более 9 мест, должны эксплуатироваться в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2;

253.3 вертолеты, имеющие MOPSC 9 мест или менее, должны эксплуатироваться в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 или 3.

254. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов должен руководствоваться следующим:

254.1. масса вертолета перед взлетом и в точке, начиная с которой должен быть пересмотрен рабочий план полета в случае изменения рабочего плана полета не должна быть более, чем масса для запланированного полета, с учетом ожидаемого уменьшения массы в полете, а также в расчете на аварийный слив топлива;

254.2. данные, содержащиеся в руководстве по эксплуатации ВС, должны использоваться для определения соответствия требованиям к летно-техническим характеристикам классов при необходимости эксплуатант ВС может определить дополнительные требования для расчетов с указанием таких данных в РПП. При осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3 необходимо учитывать все данные, включенные в руководство по эксплуатации ВС, с целью предотвращения двойного применения таких данных;

254.3. для соблюдения требований при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1, 2 и 3 необходимо учитывать следующие параметры:

массу вертолета;

конфигурацию вертолета;

метеорологические условия, в частности барометрическое давление, температуру наружного воздуха, скорость ветра применительно к взлету, траектории взлета и посадки при учете скорости ветра должно учитываться не более 50% от любой сообщенной составляющей встречного ветра, равной 5 узлов или более, либо в случаях, когда руководством по эксплуатации ВС разрешено выполнение взлета и посадки с попутным ветром, и во всех случаях для траектории взлета учитывается не менее 150% любой сообщенной попутной составляющей ветра, либо в случаях, когда оборудование для измерения скорости ветра позволяет выполнять точные измерения скорости ветра над точками взлета и посадки, составляющая ветра более 50% может быть установлена эксплуатантом ВС при условии, если эксплуатант ВС продемонстрирует Департаменту по авиации, что близость к FATO и повышение точности измерительного оборудования скорости ветра обеспечивают эквивалентный уровень безопасности;

эксплуатационные процедуры;

эксплуатацию любых систем, оказывающих неблагоприятное влияние на летно-технические характеристики;

254.4. командир вертолета может выполнять полеты над густонаселенными районами при условии, что:

вертолет сертифицирован по категории A или B;

меры безопасности устанавливаются для предотвращения неоправданной опасности для людей или имущества на земле, и операция и ее SOP разрешены;

254.5. эксплуатант ВС обязан:

установить эксплуатационные процедуры для минимизации последствий отказа двигателя;

разработать программу подготовки членов экипажа в случае критического отказа двигателя;

обеспечить, чтобы все члены экипажа и специалисты по выполнению задач на борту вертолета были проинформированы о процедурах, которые должны быть выполнены в случае

вынужденной посадки;

254.6. эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы масса вертолета при взлете, посадке или зависании не превышала максимальной массы:

для выполнения зависания вне зоны влияния земной поверхности со всеми двигателями, работающими на соответствующей мощности;

если преобладают условия, при которых зависание выполняется в зоне влияния земной поверхности, масса вертолета не должна превышать максимальную массу, указанную для зависания в зоне влияния земной поверхности со всеми двигателями, работающими на соответствующей мощности, при условии, что преобладающие условия позволяют выполнять зависание в зоне влияния земной поверхности при максимальной заданной массе.

255. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

255.1. в целях соблюдения требований к пролету препятствий, должны учитываться препятствия, расположенные за пределами FATO, на траектории взлета или ухода на второй круг, если боковое расстояние от ближайшей точки на поверхности ниже предполагаемой траектории и находится не далее, чем:

для эксплуатации согласно VFR - половины минимальной ширины FATO или эквивалентной зоны, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, или если такая ширина не определена, величины 0,75 x D, где D - размер вертолета с вращающимися винтами плюс наибольшая величина из следующих двух 0,25 x D или 3 метра, плюс 0,10хдистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов днем по VFR или 0,15хдистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов ночью по VFR;

для эксплуатации по IFR наибольшую величину из следующих - 1,5 x D или 30 метров, плюс 0,10 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR с точным наведением по курсу или 0,15 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR со стандартным наведением по курсу или 0,30 x дистанция, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции, для выполнения полетов по IFR без наведения по курсу, при этом при рассмотрении траектории ухода на второй круг, отклонение зоны учета препятствий учитываются только после окончания располагаемой взлетной дистанции;

для эксплуатации, при которой первоначальный взлет выполняется визуально с дальнейшим переходом на полет по IFR или в IMC в точке перехода, условия, указанные в абзаце втором подпункта 255.1 настоящего пункта, применяются до точки перехода, а условия, указанные в абзаце третьем подпункта 255.1 настоящего пункта, применяются после точки перехода. Точка перехода не может быть расположена до окончания потребной взлетной дистанции для вертолетов при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 или до характерной точки после взлета для вертолетов, при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2;

255.2. при взлете с применением процедуры резервного или бокового перехода для целей соблюдения требований к пролету препятствий, должны учитываться препятствия, расположенные в зоне резервного или бокового перехода, если ее боковое расстояние от ближайшей точки на поверхности ниже предполагаемой траектории полета не превышает:

половины минимальной ширины, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, или, если такая ширина вообще не определена, величины 0,75 x D;

плюс набольшую величину из следующих двух - 0,25 x D или 3 метра;

плюс следующее, для дневной эксплуатации согласно VFR - 0,1 x расстояние, пройденное от точки окончания FATO, для ночной эксплуатации согласно VFR - 0,15 x расстояние, пройденное от точки окончания FATO;

255.3. препятствиями можно пренебречь, если расстояние до них более:

7храдиус несущего винта при выполнении полетов днем, если обеспечивается точность навигации в VMC во время набора высоты;

10храдиус несущего винта при выполнении полетов ночью, если обеспечивается точность навигации в VMC во время набора высоты;

300 метров, если точность навигации обеспечивается использованием навигационных технических средств;

900 метров во всех остальных случаях.

ГЛАВА 21
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 1

256. Для операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1 вертолеты (при наличии сертификата типа) эксплуатанта ВС должны быть сертифицированы по категории A или ее эквиваленте.

257. Командир ВС при выполнении взлета должен соблюдать следующие требования:

257.1. взлетная масса не должна превышать максимальную взлетную массу, которая приведена в руководстве по эксплуатации ВС для выполнения соответствующей процедуры;

257.2. взлетная масса должна быть такой, чтобы:

сохранялась возможность прервать взлет и приземлиться в FATO в случае отказа критического двигателя;

RTODRH не превышала RTODAH;

TODRH не превышала TODAH;

несмотря на требования, изложенные в абзаце четвертом подпункта 257.2 настоящего пункта, TODRH может превышать TODAH, если вертолет с отказавшим критическим двигателем, выявленным в TDP, может при продолжении взлета обойти все препятствия на пути к концу потребной взлетной дистанции с запасом высоты не менее 10,7 метров (35 футов);

257.3. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 257.1 и 257.2 настоящего пункта, должны учитываться соответствующие параметры, изложенные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих авиационных правил, для взлета с аэродрома или посадочной площадки;

257.4. часть взлета до TDP включительно должна выполняться в условиях четкой видимости поверхности, чтобы можно было осуществить маневр прерванного взлета;

257.5. при взлете с применением процедуры резервного или бокового перехода в случае отказа критического двигателя, выявленного в TDP или ранее, все препятствия в зоне резервного или бокового перехода должны проходиться с достаточным запасом высоты над ними.

258. При определении высоты пролета препятствий при маневре взлета необходимо руководствоваться следующим:

258.1. с конца потребной взлетной дистанции в случае отказа критического двигателя, выявленного в TDP:

взлетная масса должна быть такой, чтобы траектория взлета обеспечивала вертикальный запас высоты над всеми препятствиями, расположенными на траектории набора высоты не менее 10,7 метра (35 футов) для выполнения полетов по VFR и 10,7 метра (35 футов) + 0,01 х дистанцию, которую вертолет преодолел от конца располагаемой взлетной дистанции для выполнения полетов по IFR. Учитываться должны препятствия как определено в пункте 255 настоящих авиационных правил;

в случае изменения направления более чем на 15°, нужно внести соответствующие изменения для влияния угла крена на способность отвечать требованиям облета препятствий. Такой поворот не должен быть начат до достижения высоты в 61 метр (200 футов) над взлетной поверхностью, исключая ситуации, когда указанный поворот является частью разрешенной процедуры и содержится в руководстве по эксплуатации ВС;

258.2. для соблюдения требований, изложенных в подпункте 258.1 настоящего пункта, должны учитываться параметры на аэродроме или посадочной площадке, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих авиационных правил.

259. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту с OEI должен обеспечить, чтобы:

259.1. масса вертолета и траектория его полета во всех точках маршрута при неработающем критическом двигателе и в ожидаемых метеорологических условиях должны обеспечить соблюдение следующих требований:

если предполагается, что полет будет выполняться при отсутствии видимости поверхности, масса вертолета должна обеспечить набор высоты со скоростью не менее 15 метров (50 футов) в минуту с неработающим критическим двигателем на высоте не менее 300 метров (1000 футов) в равнинной местности или 600 метров (2000 футов) в горной местности над рельефом местности и над всеми препятствиями на маршруте в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от линии пути;

если предполагается, что полет будет выполняться при отсутствии видимости поверхности, траектория полета должна обеспечить продолжение полета с крейсерской высоты до высоты 300 метров (1000 футов) над посадочной площадкой, где посадка может быть выполнена в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 260 настоящих авиационных правил. Траектория полета должна иметь вертикальный запас, как минимум, 300 метров (1000 футов) в равнинной местности и 600 метров (2000 футов) в горной местности над рельефом местности и над всеми препятствиями на маршруте в пределах 9,3 км (5 морских миль) по обе стороны от линии запланированной линии пути. Можно использовать различную технику снижения;

если предполагается, что полет будет выполняться в VMC при условии видимости поверхности, траектория полета должна обеспечить продолжение полета с крейсерской высоты до высоты 300 метров (1000 футов) над посадочной площадкой, где посадка может быть выполнена в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 260 настоящих авиационных правил, не находясь при этом ниже соответствующей минимальной высоты полета. Препятствия должны учитываться в пределах 900 метров по обе стороны от траектории полета;

259.2. в целях соблюдения требований, изложенных в абзацах втором и третьем подпункта 259.1 настоящего пункта:

предполагается, что критический двигатель откажет в наиболее критической точке

маршрута;

учитывается влияние ветра на траекторию полета;

в случае необходимости, слив (сброс) топлива производить только в той мере, в какой это соответствует достижению аэродрома или рабочей посадочной площадки с необходимыми запасами топлива и с использованием безопасной процедуры;

в случае необходимости, слив (сброс) топлива над местностью должен выполняться на высотах не менее 300 метров (1000 футов);

259.3. ширина полосы учета препятствий по обе стороны от линии пути, определяемая абзацами вторым и третьим подпункта 259.1 настоящего пункта, должна быть увеличена до 18,5 км (10 морских миль), если в течение 95% общего времени полета нельзя достичь соответствующей навигационной точности.

260. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы посадки вертолета осуществлялись с соблюдением следующего:

260.1. посадочная масса вертолета в ожидаемое время посадки не должна превышать максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС, для соответствующего полета;

260.2. в случае отказа критического двигателя, выявленного в или до LDP, можно выполнить посадку и остановиться в пределах FATO или выполнить прерванную посадку с обходом всех препятствий на траектории полета с вертикальным запасом в 10,7 метров (35 футов). При этом должны учитываться только те препятствия, которые предусмотрены пунктом 255 настоящих авиационных правил;

260.3. в случае отказа критического двигателя, выявленного в LDP или после ее прохождения, можно:

обойти все препятствия на пути захода на посадку;

выполнить посадку и остановиться в пределах FATO;

260.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 260.1 - 260.3 настоящего пункта, должны учитываться соответствующие параметры, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих авиационных правил, для расчетного времени посадки на аэродроме назначения, посадочной площадки или на любом запасном аэродроме (посадочной площадке) при наличии такой необходимости;

260.5. часть посадки от LDP к точке приземления должна выполняться в условиях видимости поверхности.

261. Эксплуатант ВС при выполнении полетов на (с) рабочие посадочные площадки должен руководствоваться следующим:

261.1. полеты на (с) рабочую посадочную площадку могут выполняться вертолетами при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 без соблюдения требований, изложенных в подпункте 264.2 пункта 264 или в подпункте 267.2 пункта 267 настоящих авиационных правил, с условием соблюдения всех следующих условий:

рабочая посадочная площадка использовалась до 1 июля 2002 г.;

размер рабочей посадочной площадки или высота препятствий на подходах к ней не обеспечивают соблюдение требований для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1;

эксплуатация осуществляется на вертолете с MOPSC 6 мест или менее;

эксплуатант ВС соответствует требованиям, изложенным в абзацах третьем и четвертом подпункта 263.2 пункта 263 настоящих авиационных правил;

масса вертолета не превышает максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для 8% градиента набора высоты в штилевых условиях при безопасной взлетной скорости, с неработающим критическим двигателем, а остальные двигатели работают на соответствующем режиме мощности;

эксплуатант ВС получил от Департамента по авиации, а также от уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется осуществление эксплуатации ВС, специальное разрешение на выполнение таких полетов;

261.2. в РПП должны быть установлены процедуры для конкретной рабочей посадочной площадки - с целью минимизировать период, в течение которого будет существовать опасность для пассажиров в вертолете и людей на поверхности в случае отказа двигателя вертолета во время взлета и посадки;

261.3. для каждой рабочей посадочной площадки в РПП должно быть определено и приведено следующее: диаграммы или аннотированные фотографии, показывающие основные виды, размеры, несоответствия требованиям к работе при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, основные риски, угрозы и план действий на случай возникновения чрезвычайных ситуаций.

ГЛАВА 22
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 2

262. Для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2 вертолеты (при наличии сертификата типа) эксплуатанта ВС должны быть сертифицированы по категории А или ее эквиваленте.

263. Эксплуатант ВС при выполнении полетов без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки должен руководствоваться следующим:

263.1. полеты без гарантированной возможности выполнить безопасную вынужденную посадку при выполнении маневров взлета и посадки должны выполняться только в случае, если эксплуатант ВС получил на выполнение таких полетов специальное разрешение от Департамента по авиации;

263.2. для получения и сохранения действия такого специального разрешения эксплуатант ВС должен:

проводить оценку риска с указанием типа вертолета, видов авиационных работ;

соблюдать и поддерживать стандарт модели вертолета, двигателя, определенный производителем, проводить техническое обслуживание, рекомендованное производителем вертолета или двигателя, включить процедуры взлета и посадки в РПП, если они не описаны в руководстве по эксплуатации ВС, определить программу подготовки летных экипажей, организовать систему для сообщения производителю о проблемах снижения мощности, случаях самовыключения или отказа двигателя;

внедрить систему мониторинга за работоспособностью вертолета.

264. Командир вертолета при выполнении взлета должен соблюдать следующие

требования:

264.1. взлетная масса не должна превышать максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для набора высоты со скоростью 45 метров (150 футов) в минуту на высоте 300 метров (1000 футов) над уровнем аэродрома или посадочной площадки с одним неработающим критическим двигателем, а оставшийся двигатель (двигатели) работает на соответствующем режиме мощности;

264.2. для выполнения полетов, которые отличаются от указанных в пункте 263 настоящих авиационных правил, взлет должен выполняться таким образом, чтобы безопасную вынужденную посадку можно было выполнять до точки, в которой возможно безопасное продолжение полета;

264.3. при выполнении полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих авиационных правил, в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 264.1 настоящего пункта:

взлетная масса не должна превышать максимальную взлетную массу, указанной в руководстве по эксплуатации ВС при зависании вне зоны влияния земной поверхности в штилевых условиях со всеми работающими двигателями на соответствующем режиме мощности;

при эксплуатации с вертопалубы рассчитанная взлетная масса должна обеспечивать пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты на траектории с учетом высоты вертопалубы при отказе критического двигателя вертолетами с MOPSC более 19 мест, а также любыми вертолетами, которые эксплуатируются с вертопалубы в неблагоприятной обстановке;

264.4. для соответствия требованиям, изложенным в подпунктах 264.1 - 264.3 настоящего пункта, должны учитываться соответствующие параметры, требуемые подпунктом 254.3 пункта 254 настоящих авиационных правил для точки (посадочной площадки) отправления;

264.5. часть взлета до выполнения условий, изложенных в пункте 265 настоящих авиационных правил, должна выполняться в условиях видимости поверхности земли.

265. Командир вертолета при определении высоты пролета препятствий при маневре взлета с точки в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до которой возможность безопасного продолжения полета вертолета при неработающем критическом двигателе не гарантирована и может потребоваться вынужденная посадка, или до высоты не более 60 метров (200 футов) над поверхностью взлета с неработающим критическим двигателем должен соблюдать требования, изложенные в пункте 258 настоящих авиационных правил.

266. Командир вертолета при выполнении полета по маршруту с OEI должен соблюдать требования, изложенные в пункте 259 настоящих авиационных правил.

267. Командир вертолета при выполнении посадки должен соблюдать следующие требования:

267.1. посадочная масса в расчетное время посадки не должна превышать максимальную взлетную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для набора высоты со скоростью 45 метров (150 футов) в минуту на высоте 300 метров (1000 футов) над уровнем аэродрома или посадочной площадки с неработающим критическим двигателем, и оставшиеся двигатели работают с соответствующей номинальной мощностью;

267.2. если критический двигатель отказал в любой точке глиссады захода на посадку:

маневр прерванной посадки (ухода на второй круг) может выполняться с соблюдением требований, изложенных в пункте 265 настоящих авиационных правил;

при выполнении полетов, отличающихся от указанных в пункте 263 настоящих авиационных правил, вертолет может выполнить безопасную вынужденную посадку;

267.3. при выполнении полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих авиационных правил, в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 267.1 настоящего пункта:

посадочная масса не должна превышать максимальную массу, указанную в руководстве по эксплуатации ВС для висения вне зоны влияния земли в штилевых условиях со всеми работающими двигателями на соответствующем режиме мощности;

при эксплуатации с вертопалубы рассчитанная посадочная масса должна обеспечивать пролет всех препятствий с надлежащим запасом высоты на глиссаде с учетом высоты вертопалубы при отказе критического двигателя вертолетами с MOPSC более 19 мест, а также любыми вертолетами, которые эксплуатируются с вертопалубы в неблагоприятной обстановке;

267.4. для соблюдения требований, изложенных в подпунктах 267.1 - 267.3 настоящего пункта, должны учитываться соответствующие параметры, указанные в подпункте 254.3 пункта 254 настоящих авиационных правил для аэродрома назначения (посадочной площадки) или, в случае необходимости, для запасного аэродрома (посадочной площадки) назначения.

Этап посадки, после которого требования, изложенные в абзаце втором подпункта 267.2 настоящего пункта, не могут быть выполнены, должен выполняться в условиях видимости поверхности земли.

ГЛАВА 23
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ В СООТВЕТСТВИИ С ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ КЛАССА 3

268. Эксплуатант ВС при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 должен руководствоваться следующим:

268.1 для осуществления операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3, вертолеты (при наличии сертификата типа) должны быть сертифицированы по категории А или ее эквиваленте либо должны быть сертифицированы по категории В;

268.2. эксплуатация должна выполняться исключительно в благоприятной обстановке, за исключением:

эксплуатации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих авиационных правил;

для этапов взлета и посадки при эксплуатации согласно требованиям, изложенным в подпункте 268.3 настоящего пункта;

268.3. при наличии специального разрешения от Департамента по авиации в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 263 настоящих авиационных правил, эксплуатант ВС может выполнять полеты до (от) аэродрома или посадочной площадки, расположенной за пределами густонаселенного района без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки:

при взлете, до достижения V_Y (наивыгоднейшей скорости набора высоты) или 61 метр (200 футов) над взлетной поверхностью;

при посадке менее 61 метр (200 футов) над посадочной поверхностью;

268.4. эксплуатация не должна выполняться:

без видимости поверхности земли;

ночью;

если высота нижней границы облачности составляет менее 180 метров (600 футов);

если видимость составляет менее 800 метров.

269. Командир вертолета при выполнении взлета должен соблюдать следующие требования:

269.1. взлетная масса должна быть менее:

МСТОМ;

максимальной взлетной массы, указанной для выполнения висения в зоне влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности;

взлетной массы, указанной для выполнения висения вне зоны влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности если условия таковы, что нельзя выполнить висение в зоне влияния земной поверхности;

269.2. за исключением случаев, предусмотренных в подпункте 268.2 пункта 268 настоящих авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет должен иметь возможность выполнить безопасную вынужденную посадку.

270. Эксплуатант ВС при выполнении полета по маршруту должен обеспечить следующее:

вертолет должен иметь возможность при всех работающих двигателях на максимальной продолжительной мощности выполнять полет по намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутам, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной безопасной высоты в любой точке полета;

за исключением случаев, предусмотренных пунктом 272 настоящих авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет должен иметь возможность выполнить безопасную вынужденную посадку.

271. Командир вертолета при выполнении посадки должен соблюдать следующие требования:

271.1. посадочная масса вертолета в расчетное время посадки должна быть наименьшей из:

максимальной сертифицированной посадочной массы;

максимальной посадочной массы, определенной для выполнения висения в зоне влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности;

посадочной массы для выполнения висения вне зоны влияния земной поверхности со всеми работающими двигателями на взлетной мощности если условия таковы, что выполнение висения в зоне влияния воздушной подушки невозможно;

271.2. за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 272.2 пункта 272 настоящих авиационных правил, в случае отказа двигателя вертолет должен иметь возможность выполнить безопасную вынужденную посадку.

272. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов в неблагоприятной обстановке за пределами густонаселенного района должен руководствоваться следующим:

272.1 выполнение полетов вертолетов с газотурбинным двигателем с MOPSC 6 мест или менее в неблагоприятной обстановке без возможности выполнить безопасную вынужденную посадку должна выполняться только в тех случаях, когда эксплуатант ВС после выполнения оценки рисков для безопасности полетов получил специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение таких полетов. Перед выполнением таких полетов над территорией иных государств эксплуатант ВС должен получить разрешение от уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется выполнение таких полетов;

272.2. для получения и постоянного поддержания действия такого разрешения эксплуатант ВС должен:

выполнять операции в соответствии с указанными в полученном специальном разрешении условиями;

не выполнять такие операции согласно специальному разрешению на выполнение полетов HEMS;

привести достаточные основания того, что летно-технические ограничения вертолетов или другие факторы обеспечивают безопасную эксплуатацию;

для получения такого специального разрешения от Департамента по авиации эксплуатант ВС должен руководствоваться требованиями, изложенными в подпункте 263.2 пункта 263 настоящих авиационных правил;

272.3. несмотря на требования, изложенные в пункте 339 настоящих авиационных правил, такая эксплуатация может выполняться без дополнительного кислородного оборудования при условии, что высота в кабине не превышает 3050 метров (10000 футов) в течение периода времени, превышающего 30 минут, и никогда не превышает высоты 4000 метров (13000 футов).

ГЛАВА 24
ТРЕБОВАНИЯ К МАССЕ И ЦЕНТРОВКЕ ВС

273. Эксплуатант ВС при выполнении расчетов массы и центровки ВС должен руководствоваться следующим:

на любой этапе эксплуатации загрузка, масса и центровка ВС должны соответствовать ограничениям, которые указаны в руководстве по эксплуатации ВС или в РПП, если в последнем содержатся более строгие ограничения;

эксплуатант ВС должен определить массу и центровку ВС путем взвешивания до начала эксплуатации для получения его фактического веса. В последующем, такое взвешивание проводится с интервалом в четыре года. Эксплуатант должен обеспечивать определение массы и центровки ВС в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС;

взвешивание должно выполняться производителем ВС или организацией по техническому обслуживанию, допущенной к проведению данного вида работ;

эксплуатант ВС должен определить массу всех эксплуатационных элементов и членов экипажа, включенных в сухую эксплуатационную массу ВС, путем их взвешивания или с помощью стандартных значений масс, применяемых к эксплуатационным элементам и членам экипажа, а также определить влияние их расположения на центровку ВС;

эксплуатант ВС должен установить массу коммерческой загрузки, включая балласт, путем взвешивания или определения массы коммерческой загрузки в соответствии со стандартными значениями массы пассажиров и багажа;

в дополнение к стандартным массам пассажиров и зарегистрированного багажа, эксплуатант ВС может использовать стандартные величины массы для других грузовых предметов, если сможет продемонстрировать Департаменту по авиации, что эти предметы имеют одинаковую массу или их масса находится в пределах предоставленных допусков;

эксплуатант ВС должен определить массу топлива путем учета ее фактической плотности или, если она неизвестна, рассчитать в соответствии с методом, указанным в РПП;

эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы загрузки его ВС выполнялись под наблюдением квалифицированного авиационного персонала, коммерческая загрузка соответствовала данным расчета массы и центровки ВС;

эксплуатант ВС должен соблюдать требования относительно дополнительных конструктивных ограничений, таких как прочность пола, максимальная нагрузка на погонный метр, максимальная масса на грузовой отсек и максимальное число пассажиров. Кроме этого, для вертолетов эксплуатант ВС должен учитывать динамику нагрузок в полете;

эксплуатант ВС должен определить и указать в РПП принципы и методы, используемые при загрузке ВС, а также систему определения массы, центровки и взвешивания ВС. Такая система должна охватывать все типы запланированной эксплуатации.

274. Эксплуатант ВС при подготовке данных по массе и центровке ВС и оформлении соответствующей документации должен руководствоваться следующим:

274.1. перед каждым полетом эксплуатант ВС должен установить данные по массе и центровке и подготовить соответствующую документацию с указанием загрузки и центровки ВС. Документация по массе и центровке ВС должна позволять командиру ВС определять, что вес и расположение груза не превышают установленные ограничения по массе и центровке ВС. Документация, относящаяся к массе и центровке ВС, должна содержать следующую информацию:

регистрацию и тип ВС;

номер и дату рейса;

фамилию и инициалы командира ВС;

фамилию и инициалы лица, готовившего эту документацию;

сухую эксплуатационную массу и центровку ВС. Для самолетов с летно-техническими характеристиками класса В и вертолетов положение центра тяжести может не указываться в документации по массе и центровке, если распределение загрузки соответствует предварительно рассчитанной таблице центровок или если можно показать, что для запланированного полета можно применить рассчитанную центровку независимо от реальной загрузки;

массу топлива при взлете и запас топлива на полет;

массу расходных материалов, кроме топлива (если расход имеет место);

составляющие загрузки, включая пассажиров, багаж, грузы и балласт;

взлетную массу, посадочную массу и сухую массу (то есть без топлива);

диапазон центровок ВС;

предельные величины массы и центровки ВС.

Вышеуказанная информация должна быть доступной в документах по планированию полета или в системах определения массы и центровки ВС. Часть этой информации может также содержаться в иной доступной для использования документации;

274.2. в случаях, если документация по массе и центровке ВС рассчитывается с помощью компьютерной системы, то эксплуатант ВС должен:

проверить достоверность полученных данных на соответствие ограничениям, определенным руководством по эксплуатации ВС;

указать в РПП процедуры по использованию таких компьютерных систем;

274.3. лицо, осуществляющее контроль загрузки ВС, должно письменно подтвердить (заверить собственноручной подписью или эквивалентным вариантом), что груз и его распределение на борту ВС соответствуют документации по массе и центровке ВС, которая была предоставлена командиру ВС. Командир ВС должен подтвердить свое согласие с проведенными расчетами собственноручной подписью или эквивалентным вариантом;

274.4. эксплуатант ВС должен определить процедуры контроля всех изменений в загрузке для обеспечения следующего:

любые изменения загрузки после завершения оформления документации по массе и центровке доводятся до сведения командира ВС и вносятся в документы, содержащие информацию по массе и центровке ВС;

указаны максимальные изменения перед взлетом по количеству пассажиров и массе загрузки;

в случаях превышения максимальных значений подготовлена новая документация по массе и центровке.

ГЛАВА 25
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

275. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации ВС должен соблюдать следующие требования, предъявляемым к приборам и оборудованию, которыми оборудуются самолеты:

275.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются самолеты, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности, за исключением запасных предохранителей, переносного портативного осветительного прибора, хронометров, держателя навигационных карт, комплектов первой помощи (FIRST AID KIT), универсальных профилактических комплектов (PRECAUTION KIT), комплектов медицинских средств (MEDICAL KIT), мегафонов, сигнального и спасательного оборудования, якорей и оборудование для швартовки, детских удерживающих систем (устройств);

275.2. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, но перевозятся на борту ВС, должны отвечать следующим требованиям:

информация, предоставляемая этими приборами или оборудованием, не должна использоваться летным экипажем для соблюдения требований к летной годности и положений пунктов 314 - 317 настоящих авиационных правил;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность самолета, даже в случае их

отказов или неисправности;

275.3. оборудование, которое используется во время полета одним членом летного экипажа на его рабочем месте, должно быть легкодоступным с его рабочего места. В случае, если требуется использование какого-либо элемента оборудования более чем одним членом летного экипажа, то такой элемент должен быть установлен таким образом, чтобы им можно было легко управлять с каждого рабочего места члена экипажа, который должен их использовать;

275.4. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, должны быть расположены таким образом, чтобы член летного экипажа, который должен их использовать, мог легко использовать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

275.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно находиться в легкодоступных местах и быть готовым для немедленного использования.

276. Командиру ВС запрещено начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или бортовых систем самолета, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

самолет эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС;

эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации на эксплуатацию самолета согласно MMEL.

277. Эксплуатант ВС должен обеспечить оснащение самолетов запасными электрическими предохранителями с номиналами, которые необходимы для обеспечения полной защиты бортовой электросети и предназначены для замены неисправных предохранителей.

Количество запасных предохранителей, которые необходимо иметь на борту ВС, должно быть не менее:

10% от количества предохранителей каждого номинала;

трех предохранителей для каждого номинала.

278. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования самолетов:

278.1. при эксплуатации самолетов днем:

системы огней для предотвращения столкновений;

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточную освещенность всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации самолета;

освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных портативных работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, легкодоступных для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

278.2. при эксплуатации самолетов ночью:

аэронавигационных (габаритных) огней;

двух посадочных фар или одной, имеющей две нити накала с раздельным питанием;

в случае эксплуатации самолета как гидросамолета, огней согласно Международных правил предупреждения столкновений судов в море, предусматривающих использование различных огней для каждой из следующих ситуаций:

в состоянии "на ходу";

буксируя другой плавучий объект или самолет;

будучи буксируемым;

будучи неуправляемым и не в движении;

находясь в движении, но будучи неуправляемым;

находясь на якоре;

находясь на мели.

279. Остекление кабины каждого рабочего места пилота самолета с МСТОМ более 5700 кг должно быть оборудовано стеклоочистителями.

280. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов днем по VFR должен обеспечить наличие и работоспособность пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

280.1. для использования с рабочего места пилота:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса ВС, температуры наружного воздуха, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

280.2 в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, то для второго пилота должны быть доступны дополнительные отдельные приборы, отображающее барометрическую высоту, воздушную скорость, вертикальную скорость, поворот и скольжение, пространственное положение, курс;

280.3. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения, должны быть установлены на самолетах:

с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест;

которые впервые получили сертификат летной годности 1 апреля 1999 г. или после этой даты;

280.4. самолеты с одним двигателем, впервые получившие сертификат летной годности до 22 мая 1995 г., освобождаются от оборудования указателями поворота и скольжения, пространственного положения, курса, температуры наружного воздуха, если такое соблюдение потребует переоборудования ВС.

281. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов по IFR или ночью должен обеспечить наличие и работоспособность пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними

оборудования:

281.1. средств для измерения и отображения на рабочем месте пилота магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, или, в случае самолетов, оборудованных резервными средствами определения и отображения пространственного положения, скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

281.2. двух устройств для измерения и отображения барометрической высоты;

281.3. устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

281.4. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

281.5. средств оповещения летного экипажа об отказе устройств, для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости для самолетов:

которые впервые получили сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

которые впервые получили сертификат летной годности до 1 апреля 1998 г., с МСТОМ более 5700 кг и с MOPSC более 9 мест;

281.6. двух независимых систем статического давления кроме винтовых самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее;

281.7. одной системы статического давления и одного резервного источника статического давления - для винтовых самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее;

281.8. в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, на рабочем месте второго пилота отдельных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса;

281.9. резервного средства определения и отображения пространственного положения, которое пилоты могут использовать с обоих рабочих мест, для самолетов с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест:

непрерывно обеспечивающегося электропитанием при нормальной работе основной системы электропитания и при полном отказе основной системы электропитания получает электропитание от источника, независимого от основной системы электропитания;

обеспечивающего надежную работу в течение, как минимум, 30 минут после полного отказа основной системы электропитания с учетом других нагрузок на аварийный источник электроэнергии;

работающего независимо от любых других средств измерения и отображения пространственного положения;

работающего автоматически после полного отказа основной системы электропитания;

имеющего соответствующую подсветку на всех этапа, за исключением самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее, зарегистрированных до 1 апреля 1995 г. и оборудованных резервным средством определения и отображения пространственного положения на левой панели приборов;

имеющего четкую индикацию об электропитании от аварийного источника питания при отказе основной системы электропитания;

при наличии собственного источника питания, независимого от бортовых систем электропитания, имеющего четкую соответствующую индикацию об электропитании от такого источника на самом приборе или на панели приборов;

281.10. держателя навигационных карт, который должен быть расположен в удобном для считывания данных положении, и при использовании ночью должен быть обеспечен освещением.

282. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов по IFR, пилотируемых одним пилотом, только в том случае, если такие самолеты оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

283. Эксплуатант ВС при эксплуатации бортовой системы оповещения об опасных изменениях высоты должен руководствоваться следующим:

283.1. системой оповещения об опасных изменениях высоты должны оборудоваться следующие самолеты:

самолеты с турбовинтовыми двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест;

самолеты с турбореактивными двигателями;

283.2. бортовая система оповещения об опасном изменении высоты должна быть способна:

оповестить летный экипаж о приближении к заранее выбранной высоте;

оповестить летный экипаж, по крайней мере, звуковым сигналом, об отклонении от заранее выбранной высоты.

284. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС системой предупреждения о рельефе местности должен руководствоваться следующим:

284.1. все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест оборудуются GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета;

284.2. все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ 5700 кг или менее и с MOPSC более 5 мест но не более 9 мест, должны быть оборудованы GPWS, обеспечивающей выдачу предупреждений о чрезмерной скорости снижения, чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг, о недостаточном запасе высоты над местностью и функцию оценки рельефа местности в направлении полета;

284.3. все самолеты с поршневыми двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест оборудуются GPWS, обеспечивающей выдачу предупреждений о чрезмерной скорости снижения, чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг, о недостаточном запасе высоты над местностью и функцию оценки рельефа местности в направлении полета;

284.4. эксплуатант ВС должен разработать и внедрить процедуры управления базами данных, обеспечивающие своевременную рассылку и обновление текущих данных о рельефе местности и препятствиях, используемых системой предупреждения о близости земли.

285. Эксплуатант ВС для эксплуатации самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест должен оборудовать такие самолеты системой ACAS II.

286. Эксплуатант ВС для выполнения полетов ночью или в IMC в районах, где можно

ожидать наличие гроз (штормов) или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, должен обеспечить оборудование метеорадиолокатором:

самолетов с гермокабиной;

самолетов без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг;

самолетов без гермокабины с MOPSC более 9 мест.

287. Эксплуатант ВС в фактических или ожидаемых условиях обледенения ночью может осуществлять эксплуатацию самолетов, которые оборудованы средствами для индикации и сигнализации о процессе образования льда.

Такие средства для индикации и сигнализации процесса образования льда не должны создавать блики на остеклении кабины экипажа, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

288. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов, эксплуатируемых более чем одним членом летного экипажа при условии оборудования таких самолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

289. Эксплуатант должен обеспечить оборудование самолетов с МСТОМ более 15000 кг или с MOPSC более 19 мест системой внутренней связи членов экипажа, за исключением самолетов, впервые получивших сертификат летной годности до 1 апреля 1965 г. и имеющих регистрацию по состоянию на 1 апреля 1995 г.

290. Эксплуатант должен обеспечить оборудование самолетов с MOPSC более 19 мест системами громкой связи.

291. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования по оборудованию самолетов CVR:

291.1. следующие самолеты должны быть оборудованы CVR:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг;

все самолеты с газотурбинными двигателями с МСТОМ 5700 кг или менее, с MOPSC более 9 мест и впервые получившие сертификат летной годности 1 января 1990 г. или после этой даты;

291.2. CVR должен сохранять данные, записанные, как минимум, в течение:

предыдущих 25 часов для самолетов с МСТОМ более 27000 кг и впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2022 г. или после этой даты;

предыдущих двух часов во всех других случаях;

291.3. CVR должен вести запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

291.4. CVR должен регистрировать с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему

обращения к пассажирам (громкой связи), если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

291.5. CVR должен начинать запись с момента начала запуска двигателя (двигателей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки. Для самолетов, впервые получивших сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты, CVR должен начинать запись автоматически с момента начала движения самолета с использованием тяги своих двигателей и до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и его двигатели, используемые в качестве основной силовой установки;

291.6. в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 291.5 настоящего пункта, CVR должен начинать запись с момента начала предполетной проверки в кабине экипажа и до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки, в случаях:

самолетов, указанных в абзаце втором подпункта 291.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

самолетов, указанных в абзаце третьем подпункта 291.1 настоящего пункта;

291.7. если CVR неотделяемый, он должен иметь надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он должен иметь автоматический ELT;

291.8. резервный, независимый от основного источник электропитания, подающего электропитание на CVR, источник питания должен включаться автоматически и обеспечивать в течение 10 мин (+/- 1 мин) работу CVR в том случае, если на самолете прекращается подача электропитания на самописец или это происходит в результате штатного отключения электропитания или прекращения его подачи по любым другим причинам. Резервный источник питания должен обеспечивать электропитанием CVR и относящиеся к нему микрофоны, установленные в кабине экипажа. CVR должен размещаться как можно ближе к резервному источнику питания;

291.9. использование аккумуляторов самолета или других источников питания в качестве резервного источника питания может являться приемлемым при условии, что будут выполнены вышеуказанные требования и под угрозу не ставиться электропитание жизненно важных потребителей или не возникнет перегрузки электросети. Если функция CVR объединена в одном блоке с другими записывающими функциями, в этом случае разрешается обеспечивать электропитание и других функций;

291.10. все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2018 г. или после этой даты, должны оборудоваться резервным источником электропитания, который обеспечивает электропитанием основной CVR в случае применения комбинации самописцев;

291.11. все самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой более 27000 кг, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2018 г. или после этой даты, должны оснащаться запасным источником питания, который, как минимум, обеспечивает электропитание

одного CVR.

292. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования по оборудованию самолетов FDR:

292.1. следующие самолеты должны быть оборудованы FDR, в котором используется метод цифровой записи и хранения данных, и для которого существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 июня 1990 г. или после этой даты;

самолеты с газотурбинным двигателем и МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности до 1 июня 1990 г.;

самолеты с несколькими газотурбинными двигателями и МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC более 9 мест, впервые получившие сертификат летной годности 1 апреля 1998 г. или после этой даты;

292.2. FDR должен регистрировать:

время, высоту, скорость полета, нормальное ускорение и курс и быть способным сохранять данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 25 часов в случае самолетов, указанных в абзаце третьем подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ менее 27000 кг;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей и конфигурацию подъемных устройств и устройств аэродинамического торможения, а также должен сохранять эти данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзаце втором подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ менее 27000 кг и впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, которые необходимы для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей, его конфигурации и параметров эксплуатации, FDR должен хранить данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзацах втором и третьем подпункта 292.1 настоящего пункта, с МСТОМ более 27000 кг и впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, необходимые для точного определения траектории полета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей и конфигурации подъемных устройств и устройств аэродинамического торможения, а также должен сохранять эти данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 10 часов для самолетов, указанных в абзаце четвертом подпункта 292.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

параметры, которые необходимы для точного определения траектории полета самолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателей, его конфигурации и параметров эксплуатации, а также должен сохранять данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 25 часов для самолетов, указанных в абзацах втором и четвертом подпункта 292.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

292.3. данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с информацией, отображаемой летному экипажу;

292.4. FDR должен начинать запись с момента начала запуска двигателя (двигателей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его

двигателей, используемых в качестве основной силовой установки. Кроме того, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 апреля 1998 г. или после этой даты, FDR должен начинать автоматическую запись еще до движения самолета с использованием тяги своих двигателей и автоматически закончить такую запись после того, как самолет прекратил движение с использованием тяги своих двигателей;

292.5. если FDR неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной радиомаяк.

293. Эксплуатант ВС при оборудовании самолетов системой записи канала передачи данных должен руководствоваться следующим:

293.1. самолеты, впервые получившие сертификат летной годности 8 апреля 2014 г. или после этой даты, которые могут поддерживать связь по каналу передачи данных и должны быть оборудованы CVR и должны обеспечивать запись на регистраторе, если применимо:

сообщений по линии передачи данных, относящиеся к двухсторонней связи службы ОВД и самолета, включая сообщения о таких типах обмена данными, как инициирование передачи данных по каналу, связь между диспетчером и пилотом, адресное наблюдение в полете, полетная информация, обзорное наблюдение за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы, данные об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

любой информации, имеющей отношение к записям сообщений, передаваемым по каналам передачи данных и сохраненная вне самолета;

информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

293.2. регистратор должен применять метод цифровой записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи должен обеспечивать схожесть данных, записанных на борту ВС, с данными, которые записаны на земле;

293.3. регистратор должен быть способным сохранять записанные данные, как минимум, в течение срока, который определен для CVR в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 291.2 пункта 291 настоящих авиационных правил;

293.4. если регистратор неотделяемый, то он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, то он должен иметь автоматический аварийный приводной радиомаяк;

293.5. требования, которые являются пригодными для логики регистратора "пуск-остановка", аналогичны требованиям, которые существуют для логики "пуск-остановка" в CVR, изложенными в подпунктах 291.4 и 291.5 пункта 291 настоящих авиационных правил.

294. Эксплуатант ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 291 и 292 настоящих авиационных правил, установкой комбинированного регистратора:

в случае самолетов, которые должны быть оборудованы CVR или FDR, использование одного комбинированного регистратора, который сочетает CVR и FDR;

в случае самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее, которые должны быть оборудованы CVR или FDR, использование одного комбинированного регистратора, который CVR и FDR;

в случае самолетов с МСТОМ более 5700 кг, которые должны оборудоваться CVR и FDR, использование двух комбинированных регистраторов, которые сочетают CVR и FDR.

295. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, привязными системами и детскими удерживающими системами (устройствами):

295.1. самолеты должны быть оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту ВС, возраст которого составляет 24 месяца и более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте, за исключением случаев, указанных в абзаце четвертом настоящего подпункта;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте в случае самолетов с МСТОМ менее 5700 кг и MOPSC менее 9 мест, которые впервые получили сертификат летной годности 8 апреля 2015 г. или после этой даты;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту ВС моложе 24 месяцев;

ремнем безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа и на любых сиденьях, расположенных в кабине летного экипажа, а также ремнем безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье для минимально необходимого кабинного экипажа;

295.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами тела должен иметь:

одну точку открытия замка фиксатора;

на сиденьях для кабинного экипажа два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга;

на сиденьях членов летного экипажа и сиденьях рядом с сиденьем пилота два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга или диагональные плечевые ремни и ремни безопасности, которые могут быть использованы независимо друг от друга, для самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее и с MOPSC 9 мест и менее, которые отвечают стандартам характеристик, определенным в ходе динамических испытаний и для самолетов с МСТОМ 5700 кг и менее и с MOPSC 9 мест и менее, которые не отвечают стандартам характеристик, определенным в ходе динамических испытаний, и имеют сертификат летной годности впервые выданный до 28 октября 2014 г.

296. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы самолеты, в которых не все пассажирские сиденья видны с мест летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности "Пристегните ремни" и запрете курения "Не курить".

297. Эксплуатант ВС при оборудовании самолетов внутренними дверями и шторами должен руководствоваться следующим:

в случае самолетов с MOPSC более 19 мест дверью между пассажирской кабиной и кабиной летного экипажа с табличкой "Только для экипажа" и средством блокировки двери, не

позволяющим пассажирам открыть ее без разрешения члена летного экипажа;

устройством для открывания дверей, которые отделяют пассажирскую кабину от других отсеков с аварийными выходами;

средствами для фиксации дверей в открытом положении в дверном проеме или штор, которые отделяют пассажирскую кабину от других зон с аварийными выходами, проходы должны быть легкодоступными для того, чтобы добраться до необходимого аварийного выхода с любого пассажирского сиденья;

табло на каждой внутренней двери или рядом со шторкой, которая является средством доступа к аварийному выходу, и указывает, что такие двери должны быть открыты во время взлета и посадки;

ключом, с помощью которого любой член экипажа сможет открыть замок любых дверей, доступных для пассажиров и которые могут быть заперты пассажирами.

298. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на самолетах комплектов первой помощи (FIRST AID KIT) как представлено в таблице 4.

Таблица 4. Количество комплектов первой помощи, которые необходимо иметь на борту ВС

Количество установленных пассажирских кресел	Количество комплектов первой помощи
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 или более	6

Комплекты первой помощи должны:

находиться в легкодоступном для использования месте;

поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

299. Эксплуатант ВС при оснащении ВС комплектом медицинских средств (MEDICAL KIT) должен руководствоваться следующим:

самолеты с MOPSC более 30 мест оснащаются комплектом медицинских средств (MEDICAL KIT), если время полета из любой точки маршрута до аэродрома, на котором может быть оказана квалифицированная медицинская помощь, занимает более 60 минут полета на нормальной крейсерской скорости;

командир ВС должен обеспечить, чтобы назначение лекарственных препаратов комплекта медицинских средств (MEDICAL KIT) осуществлялось только квалифицированным медицинским персоналом, при этом в случае, если на борту самолета нет квалифицированного медицинского персонала в экстренных медицинских ситуациях разрешается применение пероральных препаратов;

комплект медицинских средств (MEDICAL KIT), требуемый абзацем вторым настоящего пункта, должен находиться в пыле- и влагостойкой укладке, в месте, предотвращающем несанкционированный доступ к нему, поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

300. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту самолета кислорода для оказания первой помощи с соблюдением следующего:

самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на барометрической высоте более 8200 метров (25000 футов), должны иметь запас чистого кислорода для пассажиров, которым по физиологическим причинам может понадобиться кислород в случае разгерметизации кабины;

запас кислорода, в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, должен быть достаточным на оставшееся время полета после разгерметизации кабины, когда высота в кабине превышает 2700 метров (8000 футов), но не превышает 4950 метров (15000 футов), как минимум, для 2% перевозимых пассажиров на борту ВС (но в любом случае не менее чем на одного человека);

должно быть достаточное количество распределителей кислорода, но в любом случае не менее двух, со средствами, предназначенными для использования запаса кабинным экипажем;

кислородное оборудование для оказания первой помощи пассажирам должно быть способно генерировать поток кислорода для каждого человека.

301. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с гермокабиной должен обеспечить наличие на борту самолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

301.1. самолеты с гермокабиной, выполняющих полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), должны быть оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, способным хранить и распределять кислород как представлено в таблице 5;

Таблица 5. Минимальные требования относительно подачи кислорода для самолетов с гермокабиной

Требования для	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1. Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине	1. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4000 метров (13000 футов). 2. Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает 4000 метров (13000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах, но при никаких обстоятельствах не менее: а) 30-ти минутный запас для самолетов, которые сертифицированы для эксплуатации на высотах меньших 8200 метров (25000 футов) б) 2-х часовой запас для самолетов, которые сертифицированы для эксплуатации на высотах больших 8200 метров (25000 футов)
2. Необходимые члены кабинного экипажа	1. Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4000 метров (13000 футов), но не менее 30-ти минутного запаса. 2. Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает 4000 метров (13000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах
3. 100% пассажиров <*>	Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4950 метров (15000 футов), но не менее 10-ти минутного запаса
4. 30% пассажиров <*>	Все полетное время, когда барометрическая высота в кабине превышает 4200 метров (14000 футов) и не

	превышает 4950 метров (15000 футов)
5. 10% пассажиров <*>	Остаток полетного времени, когда барометрическая высота в кабине превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает 4200 метров (14000 футов), после начальных 30 минут на соответствующих высотах
<*> Количество пассажиров в таблице 5 означает фактическое количество пассажиров на борту самолета, включая лиц моложе 24 месяцев.	

301.2. самолеты с гермокабиной, выполняющих полеты на барометрической высоте более 8200 метров (25000 футов), должны быть оборудованы:

быстро надеваемыми масками для членов летного экипажа;

достаточным количеством устройств для подключения масок, масок или переносных кислородных устройств с масками, которые равномерно распределены по пассажирской кабине для обеспечения немедленной доступности кислорода для использования каждым нуждающимся членом экипажа;

распределителем кислорода, соединенным с терминалами подачи кислорода, непосредственно доступным каждому члену кабинного экипажа, дополнительным членам экипажа и пассажирам на своих местах;

устройством предупреждения летного экипажа о разгерметизации;

301.3. самолеты с гермокабиной, впервые получившие сертификат летной годности 8 ноября 1998 г. или после этой даты, эксплуатируемые на высотах более 8200 метров (25000 футов) или эксплуатируемые на высотах 8200 метров (25000 футов) и менее в условиях, которые не позволяют им безопасно снижаться до 4000 метров (13000 футов) в течение четырех минут, должны иметь автоматически развертываемые индивидуальные распределители кислорода в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце четвертом подпункта 301.2 настоящего пункта;

301.4. общее количество распределителей кислорода, в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце четвертом подпункта 301.2 и в подпункте 301.3 настоящего пункта, должно превышать количество пассажирских мест минимум на 10%. Эти распределители должны быть равномерно расположены по всей пассажирской кабине;

301.5. несмотря на требования, изложенные в подпункте 301.1 настоящего пункта, требования относительно подачи кислорода членам кабинного экипажа, дополнительным членам экипажа и пассажирам для самолетов, не сертифицированных для полетов на высотах более 8200 метров (25000 футов), могут быть снижены на все время полета между 3050 метров (10000 футов) и 4000 метров (13000 футов) для всех обязательных членов кабинного экипажа и, как минимум, для 10% пассажиров, если во всех точках по маршруту самолет способен снизиться безопасно до барометрической высоты в кабине 4000 метров (13000 футов) за четыре минуты;

301.6. необходимый минимум подачи кислорода, указанный в подпункте а) части второй строки 1 и строке 2 таблицы 5, должен обеспечиваться в течение следующих временных интервалов - 10 минут при выполнении снижения на постоянной скорости с максимальной сертифицированной высоты полета самолета до высоты полета 3050 метров (10000 футов), после чего в течение 20 минут для полета на высоте 3050 метров (10000 футов);

301.7. необходимый минимум подачи кислорода, указанный в подпункте б) части второй строки 1 таблицы 5, должен обеспечиваться в течение следующих временных интервалов - 10 минут при выполнении снижения на постоянной скорости с максимальной сертифицированной высоты полета самолета до высоты полета 3050 метров (10000 футов), после чего в течение 110

минут для полета на высоте 3050 метров (10000 футов);

301.8. необходимый минимум подачи кислорода, указанный в строке 3 таблицы 5, должен обеспечиваться в течение 10 минут при постоянной скорости снижения с максимальной сертифицированной высоты полета самолета до высоты полета 4950 метров (15000 футов).

302. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов без гермокабины, выполняющих полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), должен обеспечит наличие дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить и распределять кислород. Порядок распределения и подачи кислорода представлены в таблице 6.

Таблица 6. Минимальные требования относительно подачи кислорода для самолетов без гермокабины

Требования для	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1. Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине, а также члены экипажа, которые помогают летному экипажу выполнять их обязанности	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов)
2. Необходимые члены кабинного экипажа	Все полетное время на барометрической высоте более 13000 футов (4000 метров) и для любого интервала времени более 30 минут - когда барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает 4000 метров (13000 футов)
3. Дополнительные члены экипажа и 100% пассажиров <*>	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 13000 футов (4000 метров)
4. 10% пассажиров <*>	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3050 метров (10000 футов), и не превышает 4000 метров (13000 футов)
<*> Количество пассажиров в таблице 6 означает фактическое количество пассажиров на борту самолета, включая лиц моложе 24 месяцев.	

303. Эксплуатант ВС при оборудовании самолетов защитным дыхательным оборудованием экипажа должен руководствоваться следующим:

303.1. самолеты с гермокабиной, а также самолеты без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест должны быть оборудованы защитным дыхательным оборудованием для защиты глаз, носа и рта и способным, как минимум, в течение не менее 15 минут обеспечить:

кислородом для каждого члена летного экипажа, выполняющего обязанности в кабине летного экипажа;

воздухом для каждого назначенного члена кабинного экипажа на своем рабочем месте;

воздухом для переносного защитного дыхательного оборудования на одного члена летного экипажа на своем рабочем месте для самолетов, эксплуатируемых летным экипажем из более чем одного члена и без члена кабинного экипажа;

303.2. защитное дыхательное оборудование для летного экипажа должно быть установлено в кабине летного экипажа и быть доступным для немедленного использования каждым членом

летного экипажа на своем рабочем месте;

303.3. защитное дыхательное оборудование для кабинного экипажа должно быть установлено рядом с каждым рабочим местом члена кабинного экипажа;

303.4. самолеты должны быть оборудованы дополнительным переносным защитным дыхательным оборудованием, которое устанавливается рядом с переносным огнетушителем, указанным в пункте 304 настоящих авиационных правил, или рядом с входом в грузовой отсек, в случае если переносной огнетушитель установлен в грузовом отсеке;

303.5. защитное дыхательное оборудование при применении не должно препятствовать использованию средств связи, указанных в пунктах 289, 290, 308, 314 настоящих авиационных правилах.

304. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту самолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

самолет должен быть оборудован, как минимум, одним переносным огнетушителем в кабине летного экипажа;

как минимум, один переносной огнетушитель должен располагаться или быть легко доступным для использования на каждой кухне, не расположенной в основной пассажирской кабине;

как минимум, один переносной огнетушитель должен быть доступен для использования в каждом багажном отделении, к которому в полете имеют доступ члены экипажа;

тип и количество огнегасящего вещества для необходимых огнетушителей на борту ВС должны соответствовать предполагаемому типу пожара, который может возникнуть в данном отсеке. Тип огнегасящего вещества должен быть выбран таким образом, чтобы свести к минимуму эффект концентрации токсичного газа в пассажирских кабинах и кабинах экипажа;

минимальное количество переносных огнетушителей, которыми должны быть оборудованы самолеты, представлено в таблице 7. Такие огнетушители должны быть удобно расположены и легкодоступны в каждой пассажирской кабине при их применении в случаях необходимости.

Таблица 7. Количество переносных огнетушителей

MOPSC	Количество огнетушителей
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 или более	8

305. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест должен обеспечить наличие на борту самолета не менее одного аварийного топора или лома, которые следует располагать в кабине летного экипажа.

В случае самолетов с MOPSC более 200 мест в задней части бортовой кухни или возле нее должен находиться дополнительный аварийный топор или лом.

Аварийные топоры в пассажирской кабине размещаются вне зоны видимости пассажиров.

306. Если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже самолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, такие места должны маркироваться в соответствии с изображением на рисунке 1.

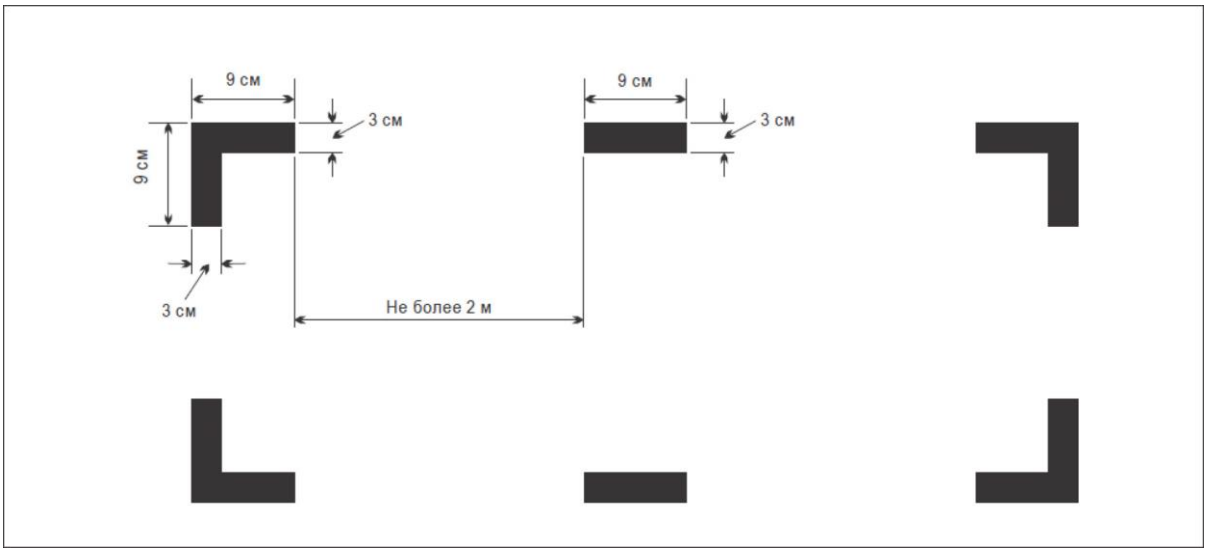

Рисунок 1. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости для контраста с окружающим фоном обводятся белой полосой.

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

307. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС средствами аварийной эвакуации из ВС:

самолеты с высотой порога пассажирского аварийного выхода 1,83 метра (6 футов) над поверхностью земли должны на каждом из таких выходов быть оборудованы средствами аварийной эвакуации, обеспечивающими пассажирам и экипажу безопасную эвакуацию с борта ВС на землю после возникновения аварийной ситуации;

несмотря на требования, изложенные в абзаце втором настоящего пункта, такие средства не требуются для аварийных выходов на крыло, если назначенное место в конструкции самолета, в котором путь отхода завершается менее чем в 1,83 метра (6 футов) от земли при условии, что самолет находится на земле, его шасси выпущено и закрылки находятся в взлетном или посадочном положении, в зависимости от того, какое положение закрылков выше от земли;

самолеты с обязательным отдельным аварийный выходом для летного экипажа, для которого высота самой низкой точки превышает 1,83 метра (6 футов) над землей, должны быть оборудованы вспомогательными средствами, благодаря которым члены летного экипажа смогут безопасно спуститься на землю после возникновения аварийной ситуации;

высоты, требуемые абзацами вторым и четвертым настоящего пункта, должны быть измерены с выпущенным шасси, а в случае самолетов с сертификатом типа, выданным позже 31 марта 2000 г. - после смятия или при невыходе одной или нескольких стоек шасси.

308. Эксплуатант ВС при эксплуатации самолетов с MOPSC более 60 мест вне зависимости от

количества перевозимых пассажиров должен обеспечить наличие на борту переносных мегафонов, имеющих независимый источник питания, легкодоступных для использования членами экипажа в случае аварийной эвакуации. Количество таких мегафонов должно быть:

для каждой пассажирской кабины в зависимости от количества пассажирских мест как представлено в таблице 8;

Таблица 8. Количество мегафонов

Количество пассажирских мест	Количество мегафонов
От 61 до 99	1
100 или более	2

для самолетов, имеющих более одной пассажирской кабины, нужен, как минимум, один мегафон во всех случаях, когда общее количество пассажиров превышает 60.

309. Эксплуатант ВС должен при обеспечении наличия и работоспособности на самолетах аварийного освещения и маркировки должен руководствоваться следующим:

309.1. самолеты с MOPSC более 9 мест должны быть оборудованы системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения процесса эвакуации из самолета;

309.2. самолеты с MOPSC более 19 мест должны быть оборудованы системой аварийного освещения, которая включает:

источники общего освещения кабины;

освещение пола в зонах аварийных выходов;

освещение аварийных выходов с соответствующей маркировкой;

внешнее аварийное освещение на всех аварийных выходах на крыло, где необходимы средства помощи при спуске, при выполнении полетов ночью на самолетах, заявка на сертификат типа которых (или его эквивалент) была предоставлена до 1 мая 1972 г.;

внешнее аварийное освещение на всех аварийных выходах при выполнении полетов ночью на самолетах, заявка на сертификат типа которых (или его эквивалент) была предоставлена 30 апреля 1972 г. или после этой даты;

система маркировки дорожки аварийной эвакуации в пассажирской кабине на самолетах, заявка на выдачу сертификата типа (или его эквивалент) была предоставлена 31 декабря 1957 г. или после этой даты;

309.3. самолеты с MOPSC с 19 мест или менее должны быть оборудованы системой аварийного освещения, которая должна включать, как минимум, источники общего освещения кабины;

309.4. самолеты с MOPSC менее 9 мест при эксплуатации ночью должны быть оборудованы источником общего освещения кабины для содействия процессу эвакуации из самолета.

310. Эксплуатант ВС должен оборудовать самолеты ELT с соблюдением следующего:

310.1. самолеты с MOPSC более 19 мест должны быть оборудованы, как минимум, следующими ELT:

двумя ELT, один из которых должен быть автоматическим, или одним ELT и одним средством определения местоположения ВС, отвечающим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих авиационных правил, в случае самолетов, впервые получивших сертификат летной годности 1 июля 2008 г. или после этой даты;

одним автоматическим ELT или двумя ELT любого типа или одним средством определения местоположения ВС, отвечающим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих авиационных правил, в случае самолетов, впервые получившие сертификат летной годности до 1 июля 2008 г.;

310.2. самолеты с MOPSC 19 мест или менее должны быть оборудованы, как минимум, следующими ELT:

одним автоматическим ELT или одним средством определения местоположения ВС, удовлетворяющим требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих авиационных правил, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 июля 2008 г. или после этой даты;

одним ELT любого типа или одним из средств определения местоположения ВС, которые удовлетворяет требованиям, изложенным в пункте 140 настоящих авиационных правил, в случае самолетов, которым сертификат летной годности впервые был выдан до 1 июля 2008 г.;

310.3. ELT любого типа должен иметь функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

311. Эксплуатант ВС при выполнении полетов над водной поверхностью должен соблюдать следующее:

311.1. спасательными жилетами по одному на каждое лицо, которое находится на борту ВС, или в случае наличия лиц моложе 24 месяцев эквивалентными плавсредствами и указанные средства должны располагаться в легкодоступных местах кресел или мест, где располагаются лица, для которых они предназначены, должны быть оборудованы следующие самолеты:

сухопутные самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии более 50 морских миль от берега или самолеты, выполняющие взлет или посадку на аэродроме по траекториям, проходящим над водной поверхностью, и существует определенная вероятность вынужденной посадки на воду;

гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью;

311.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство должен быть оборудован источником света в целях содействия определению местонахождения лиц;

311.3. гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью, должны быть оборудованы следующим:

якорем и другим оборудованием для помощи в швартовке, постановке на якорь или перемещении гидросамолета на воде, соответствующими его весу, размерам и характеристикам управляемости;

оборудованием, которое генерирует звуковые сигналы, согласно положениям Международных правил предупреждения столкновения на море (если это применимо);

311.4. самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, позволяющем выполнить аварийную посадку на сушу, более чем расстояние,

соответствующее:

120 минутам полета на крейсерской скорости или 400 морских миль в зависимости, что меньше, для самолетов, способных продолжить полет на аэродром при отказе критического двигателя (или двигателей) в любой точке маршрута или запланированного отклонения;

30 минутам полета на крейсерской скорости или 100 морских миль в зависимости, что меньше, для всех остальных самолетов, которые должны быть оборудованы согласно требованиям, изложенным в подпункте 311.5 настоящего пункта;

311.5. самолеты, которые соответствуют требованиям, изложенным в подпункте 311.4 настоящего пункта, должны иметь следующее оборудование:

спасательные плоты в достаточном количестве для размещения всех пассажиров и экипажа, расположенные в доступных местах таким образом, чтобы их можно было немедленно применять в аварийной ситуации и имеющие достаточный размер, чтобы вместить всех спасенных в случае, если один плот с наибольшей вместимостью поврежден или утерян;

световую сигнализацию на каждом спасательном плоту;

спасательное оборудование, которое соответствует климатогеографическим условиям, в которых выполняется рейс, для обеспечения выживания в этих условиях;

не менее двух ELT;

311.6. самолеты с MCTOM более 27000 кг и с MOPSC более 19 мест и самолеты с MCTOM более 45500 кг должны быть обеспечены надежно подсоединенным и автоматически приводимым в действие устройством, обеспечивающим обнаружение и определение местонахождения под водой, которое работает на частоте 8,8 кГц +/- 1 кГц, за исключением:

самолетов, эксплуатируемых по маршрутам, на удалении от береговой черты не более 180 морских миль;

самолетов, оснащенных надежными автоматическими средствами для точного определения местонахождения точки завершения полета при авиационном происшествии, в случае сильного повреждения самолета.

312. Эксплуатант ВС при выполнении полетов самолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, должен оборудовать самолеты снаряжением для выживания, руководствуясь следующим:

312.1. самолеты, выполняющие полеты над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, должны быть оборудованы следующими средствами аварийного спасения:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT(S);

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС;

312.2. наличие на борту самолета дополнительного аварийно-спасательного оборудования применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета не требуется, если самолет:

находится на расстоянии от зоны, где поисково-спасательные работы не затруднены, что соответствует 120 минутам полета на крейсерской скорости с OEI для самолетов, способных

продолжать полет на аэродром при отказе критического двигателя (или двигателей) из любой точки маршрута или запланированного отклонения или 30 минутам полета на крейсерской скорости для всех других самолетов;

находится на расстоянии от района, пригодного для выполнения аварийной посадки, что соответствует не более чем 90 минутам полета на крейсерской скорости.

313. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту самолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) в расчете на каждого члена летного экипажа, который находится на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

Самолеты, выполняющие полеты по IFR или ночью, должны быть оборудованы кнопкой радиопередачи на органах управления для каждого члена летного экипажа.

314. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие и работоспособность на самолетах радиосвязного оборудования для осуществления двусторонней радиосвязи в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

315. Эксплуатант ВС может эксплуатировать самолеты по IFR при условии их оборудования щитком управления переговорным устройством, которым можно управлять с каждого рабочего места члена экипажа.

316. Эксплуатант ВС может эксплуатировать самолеты по VFR по маршрутам с навигацией в VMC при условии их оборудования радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

обмен информацией с наземными станциями;

обмен информацией с УВД станциями с любой точки контролируемого воздушного пространства, в котором запланирован соответствующий маршрут;

получение метеорологической информации.

317. Эксплуатант ВС для выполнения полетов по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым не осуществляется в VMC должен обеспечить наличие радиосвязного и навигационного оборудования с соблюдением следующего:

самолеты, выполняющие полеты по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым невозможна в VMC, оснащается оборудованием радиосвязи и навигации в соответствии с применимыми требованиями по использованию воздушного пространства;

радиосвязное оборудование должно включать не менее двух независимых систем радиосвязи, которые при нормальных условиях эксплуатации нужны для общения с соответствующей наземной станцией с любой точки на маршруте или точки отклонения от маршрута;

несмотря на требования, изложенные в абзаце третьем настоящего пункта, самолеты, выполняющие полеты на короткие расстояния в воздушном пространстве Северной Атлантики с MNPS и не пересекающие Северную Атлантику, должны быть оборудованы, как минимум, одной системой связи дальнего действия, в случае если альтернативные процедуры связи опубликованы в соответствующих документах по использованию воздушного пространства;

самолеты должны иметь достаточное количество комплектов навигационного

оборудования для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного комплекта оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно продолжить полет в соответствии с планом полета;

самолеты, которые эксплуатируются на маршрутах, где планируется посадка в IMC, должны быть оборудованы соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, из которой может быть выполнен визуальный заход на посадку для каждого аэродрома посадки и любого назначенного запасного аэродрома;

для выполнения полетов с PBN ВС должно соответствовать требованиям к летной годности для соответствующей навигационной спецификации.

318. Эксплуатант ВС должен обеспечить оборудование самолетов обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, и, в случае необходимости, любым другим типом радиолокационного ответчика, который необходим для выполнения данного полета.

319. Эксплуатант ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных должен руководствоваться следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, должны соответствовать требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

должно обеспечиваться своевременное обновление и введение текущих и обновленных аэронавигационных баз данных для всех самолетов;

эксплуатант ВС должен сообщать поставщикам базы данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета.

В таких случаях эксплуатант ВС должен информировать членов экипажа ВС, а также должен исключить использование ошибочных данных.

ГЛАВА 26
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ

320. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования, предъявляемым к приборам и оборудованию, которыми оборудуются вертолеты:

320.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются вертолеты, должны приниматься в соответствии с применимыми требованиями к летной годности, за исключением запасных предохранителей, переносного портативного осветительного прибора, хронометров, держателя навигационных карт, комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), мегафонов, сигнального и спасательного оборудования, якорей и оборудования для швартовки, детских удерживающих систем (устройств);

320.2. приборы и оборудование, которыми не оборудуются вертолеты и не должны приниматься в соответствии с применимыми требованиями к летной годности, но перевозятся на борту вертолета, должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые приборами и оборудованием, не должны использоваться летным экипажем для соблюдения положений пунктов 352 - 355 настоящих авиационных правил;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность вертолета, даже в случае их отказов или неисправности;

320.3. оборудование, которое используется во время полета одним членом летного экипажа на его рабочем месте, должно быть легкодоступным с его рабочего места. В случае, если требуется использование какого-либо элемента оборудования более чем одним членом летного экипажа, то такой элемент должен быть установлен таким образом, чтобы им можно было легко управлять с каждого рабочего места члена экипажа, который должен их использовать;

320.4. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, должны быть расположены таким образом, чтобы член летного экипажа, который должен их использовать, мог легко использовать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

320.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно находиться в легкодоступных местах и быть готовым для немедленного использования.

321. Командиру вертолета запрещено начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или бортовых систем вертолета, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

вертолетов, эксплуатируемых в соответствии с MEL эксплуатанта ВС;

случаев, когда эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации на эксплуатацию вертолета согласно MMEL.

322. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования вертолетов:

322.1. вертолеты, которые эксплуатируются днем по VFR, должны быть оборудованы системой огней для предотвращения столкновений;

322.2. вертолеты, эксплуатируемые ночью или по IFR, в дополнение к требованиям, изложенным в пункте 322.1 настоящих авиационных правил, должны быть оборудованы следующим:

освещением, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточную подсветку всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации вертолета;

освещением, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносными портативными работоспособными осветительными приборами для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

аэронавигационными (габаритными) огнями;

двумя посадочными фарами, как минимум одна из которых регулируется во время полета, так чтобы освещать земную поверхность впереди, ниже и по обе стороны вертолета;

если вертолет эксплуатируется как вертолет-амфибия - огнями согласно Международным правилам предупреждения столкновений судов в море.

323. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов днем по VFR должен обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

323.1. для использования с рабочего места пилота:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, температуры наружного воздуха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

323.2. в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, то для второго пилота должны быть доступны дополнительные отдельные приборы, отображающее барометрическую высоту, воздушную скорость, вертикальную скорость, скольжение;

323.3. на вертолетах с МСТОМ более 3175 кг или вертолетах, которые эксплуатируются над водной поверхностью при отсутствии видимости береговой черты или видимость составляет менее 1500 метров, также должны быть индикатор пространственного положения, индикатор стабилизированного курса;

323.4. на вертолетах с МСТОМ более 3175 кг или MOPSC более 9 мест должны быть устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые возможны из-за обледенения или конденсата.

324. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов по IFR или ночью должен обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

324.1. средств для измерения и отображения для использования с рабочего места пилота: магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха;

324.2. двух устройств для измерения и отображения барометрической высоты. При выполнении полетов одним пилотом в VMC ночью один барометрический высотомер может быть заменен на радиовысотомер;

324.3. устройства для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

324.4. устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

324.5. средств оповещения летного экипажа об отказе устройств для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые должны быть установлены на вертолетах:

которые впервые получили сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты;

которые впервые получили сертификат летной годности до 1 августа 1999 г., с МСТОМ более 3175 кг и с MOPSC более 9 мест;

324.6. резервного устройства измерения и отображения пространственного положения, которое:

непрерывно обеспечивается электропитанием при нормальной работе основной системы электропитания и при полном отказе основной системы электропитания получает электропитание

от источника, независимого от основной системы электропитания;

работает независимо от любых других средств измерения и отображения пространственного положения;

четко видимое с рабочих мест обоих пилотов;

работает в автоматическом режиме после полного отказа основной системы электропитания;

обеспечивает надежную работу в течение, как минимум, 30 минут или в течение времени, необходимого для достижения запасной посадочной площадки при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке или в открытом море, после полного отказа основной системы электропитания с учетом других нагрузок на аварийный источник электроэнергии;

должным образом освещается на всех режимах работы;

имеет четкую индикацию об электропитании, как от резервного, так и автономного источника питания при отказе основной системы электропитания;

324.7. резервного источника статического давления для средств измерения высоты, воздушной скорости и вертикальной скорости;

324.8. в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, на рабочем месте второго пилота отдельных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса.

Держатель навигационных карт должен быть расположен в удобном для считывания данных положении и при использовании ночью должен быть обеспечен освещением.

325. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов по IFR, пилотируемых одним пилотом, должны быть оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

326. Эксплуатант ВС может выполнять полеты вертолетов над водной поверхностью при наличии на вертолете радиовысотомера, способного выдавать звуковые и визуальные предупреждения, в случаях снижения ниже предварительно заданной высоты, а также на высоте, которую устанавливает пилот при выполнении полета:

при отсутствии видимости земной поверхности;

если видимость составляет менее 1500 метров;

ночью;

если для преодоления расстояния до береговой черты необходимо более 3 минут полета на нормальной крейсерской скорости.

327. Эксплуатант ВС может выполнять полеты по IFR или ночью при наличии в прогнозах погоды по маршруту или району планируемых полетов гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, на вертолетах с MOPSC более 9 мест, оборудованных метеорадиолокатором.

328. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию в фактических или ожидаемых условиях обледенения ночью вертолетов, оборудованных визуальным датчиком обледенения и

средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

329. Вертолеты, эксплуатируемые более чем одним членом летного экипажа, должны быть оборудованы системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

330. Эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов, эксплуатируемых более чем одним членом летного экипажа при условии оборудования таких вертолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

331. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования по оборудованию вертолетов системой громкой связи:

331.1. вертолеты с MOPSC более 9 мест должны быть оборудованы системой громкой связи, за исключением вертолетов, указанных в подпункте 331.2 настоящего пункта;

331.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 331.1 настоящего пункта, вертолеты с MOPSC более 9 мест и менее 20 мест не подлежат обязательному оборудованию системами громкой связи, если:

конструкция вертолета не предусматривает перегородки между пилотом и пассажирами;

эксплуатант ВС сможет наглядно продемонстрировать, что во время полета голос пилота хорошо слышен и разборчив на всех сиденьях пассажиров.

332. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования по оборудованию вертолетов бортовыми голосовыми регистраторами:

332.1. следующие вертолеты должны быть оборудованы CVR:

все вертолеты с MCTOM более 7000 кг;

вертолеты с MCTOM более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 1987 г. или после этой даты;

332.2. все вертолеты, которые требуется оснащать CVR, оснащаются CVR, которые сохраняют информацию, записанную в течение по крайней мере последних двух часов его работы;

332.3. CVR должен записывать на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

332.4. CVR должен регистрировать с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам (громкой связи), если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств

обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

332.5. CVR должен начинать запись до запуска двигателя(ей) и продолжать запись до момента выключения двигателя(ей);

332.6. в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 332.5 настоящего пункта, для вертолетов, впервые получившим сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты:

CVR должен начинать автоматическую запись с момента включения электропитания до запуска двигателя(ей) и продолжать запись до окончания полета, а именно до момента остановки несущего винта после выключения двигателя(ей);

CVR должен начинать запись с момента предполетной проверки в кабине экипажа и до выключения двигателей после завершения полета;

332.7. если CVR неотделяемый, он должен иметь надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он должен иметь автоматический ELT.

333. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования по оборудованию вертолетов бортовыми регистраторами полетных данных:

333.1. следующие вертолеты должны быть оборудованы FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных и для которого существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации:

вертолеты с МСТОМ более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты;

вертолеты с МСТОМ более 7000 кг или MOPSC более 9 мест, впервые получившие сертификат летной годности в период с 1 января 1989 г. по 1 августа 1999 г.;

333.2. FDR должен записывать и регистрировать следующие параметры, необходимые для точного определения:

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR должен быть способным хранить данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 10 часов в случае вертолетов, указанных в абзаце втором подпункта 333.1 настоящего пункта, впервые получивших сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR должен быть способным хранить данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 8 часов в случае вертолетов, указанных в абзаце втором подпункта 333.1 настоящего пункта, впервые получили сертификат летной годности до 1 января 2016 г.;

траектории полета вертолета, скорости, пространственного положения, мощности двигателя, полетных данных. FDR должен быть способным хранить данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 5 часов для вертолетов, указанных в абзаце третьем подпункта 333.1 настоящего пункта;

333.3. данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с

информацией, отображаемой летному экипажу;

333.4. FDR должен автоматически начинать запись с момента начала запуска двигателя(ей) и продолжать запись до окончания полета, а именно до момента полной остановки винтов;

333.5. если FDR неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной радиомаяк.

334. Эксплуатант ВС при оборудовании вертолетов системой записи канала передачи данных должен руководствоваться следующим:

334.1. вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 8 апреля 2014 г. или после этой даты, имеющие техническую возможность использовать линии канала связи данных и должны быть оборудованы CVR, должны обеспечивать запись на регистратор следующей информации:

сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД и вертолета, включая сообщения от таких типов обмена данными как инициирование передачи данных по каналу, связь между диспетчером и пилотом, адресное наблюдение в полете, полетная информация, обзорное наблюдение за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы, данные об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

любой информации, имеющей отношение к записям сообщений, передаваемым по каналам передачи данных и сохраненная вне вертолета;

информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

334.2. регистратор должен применять метод цифровой записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи должен обеспечивать схожесть данных, записанных на борту ВС, с данными, которые записаны на земле;

334.3. регистратор должен сохранять записанные данные, как минимум, в течение срока, который определен для CVR требованиями, изложенными в пункте 332 настоящих авиационных правил;

334.4. если регистратор неотделяемый, то он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, то он должен иметь автоматический аварийный приводной радиомаяк;

334.5. требования, которые являются пригодными для логики регистратора "пуск-остановка", аналогичны требованиям, которые существуют для логики "пуск-остановка" в CVR, изложенными в подпунктах 332.4 и 332.5 пункта 332 настоящих авиационных правил.

335. Эксплуатант ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 332 и 333 настоящих авиационных правил, установкой комбинированного регистратора.

336. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию вертолетов сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

336.1. вертолеты должны быть оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту вертолета, возраст которого составляет 24 месяца и более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

для вертолетов, которые впервые получили сертификат летной годности 1 августа 1999 г. или после этой даты - ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом пассажирском сиденье для всех лиц старше 24 месяцев;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту вертолета, возраст которого моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части на каждом сиденье для минимально необходимого кабинного экипажа;

336.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части должен иметь:

одну точку открытия замка фиксатора;

два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, на сиденьях летного экипажа, на сиденьях рядом с сиденьем пилота и на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа.

337. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы вертолеты, в которых не все пассажирские сиденья видны с мест летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности "Пристегните ремни" и запрете курения "Не курить".

338. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на вертолетах, как минимум, один комплект первой помощи (FIRST AID KIT).

Комплекты первой помощи должны быть легкодоступными для использования и поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком годности.

339. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов без гермокабины, выполняющих полеты на барометрической высоте более 3050 метров (10000 футов), должен обеспечить наличие на борту вертолетов дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить и распределять кислород. Порядок распределения и подачи кислорода представлены в таблицах 9 и 10.

Таблица 9. Минимальные требования относительно подачи кислорода для вертолетов без гермокабины, относящимся к ВС сложной конструкции

Требования для	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1. Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине, а также члены экипажа, которые помогают летному экипажу выполнять их	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов)

обязанности	
2. Члены кабинного экипажа, которые необходимы	Все полетное время на барометрической высоте более 4000 метров (13000 футов), и для любого интервала времени более 30 минут - когда барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает более 4000 метров (13000 футов)
3. Дополнительные членов экипажа и 100% пассажиров <*>	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает более 4000 метров (13000 футов)
4. 10% пассажиров <*>	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3050 метров (10000 футов), но не более 4000 метров (13000 футов)
<*> Количество пассажиров в таблице 9 означает фактическое количество пассажиров на борту, включая лиц моложе 24 месяцев.	

Таблица 10. Минимальные требования относительно подачи кислорода для вертолетов без гермокабины

Требования для	Продолжительность и барометрическая высота в кабине
1. Авиационный персонал кабины летного экипажа при исполнении служебных обязанностей в кабине, члены экипажа, которые помогают летному экипажу выполнять их обязанности, а также необходимые члены кабинного экипажа	Все полетное время на барометрической высоте более 4000 метров (13000 футов), и для любого интервала времени более 30 минут - когда барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов) и не превышает 4000 метров (13000 футов)
2. Дополнительные членов экипажа и 100% пассажиров <*>	Все полетное время, когда барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов)
3. 10% пассажиров <*>	Все полетное время после 30 минут на барометрической высоте, превышающей 3050 метров (10000 футов), и не превышает 4000 метров (13000 футов)
<*> Количество пассажиров в таблице 10 означает фактическое количество пассажиров на борту, включая лиц моложе 24 месяцев.	

340. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту вертолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

вертолеты должны иметь на борту, как минимум, один переносной огнетушитель в кабине летного экипажа;

как минимум, один переносной огнетушитель должен располагаться или быть легко доступным для использования в каждом отсеке, не расположенном в основной пассажирской кабине;

как минимум, один переносной огнетушитель должен быть расположен в любом грузовом отсеке, к которому в полете имеют доступ члены экипажа;

тип и количество огнегасящего вещества для необходимых огнетушителей на борту ВС должны соответствовать предполагаемому типу пожара, который может возникнуть в данном отсеке, также тип огнегасящего вещества должен быть выбран таким образом, чтобы свести к минимуму эффект концентрации токсичного газа в пассажирских кабинах и кабине экипажа;

минимальное количество переносных огнетушителей, которыми должны быть оборудованы вертолеты, представлено в таблице 11.

Таблица 11. Количество переносных огнетушителей

MOPSC	Количество огнетушителей
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

Такие огнетушители должны быть удобно расположены и легкодоступны в каждой пассажирской кабине при их применении в случаях необходимости.

341. Если на вертолете маркируются подходящие места вскрытия фюзеляжа, производимого спасательными командами в аварийной обстановке, эти места должны маркироваться в соответствии с изображением на рисунке 2.

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

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

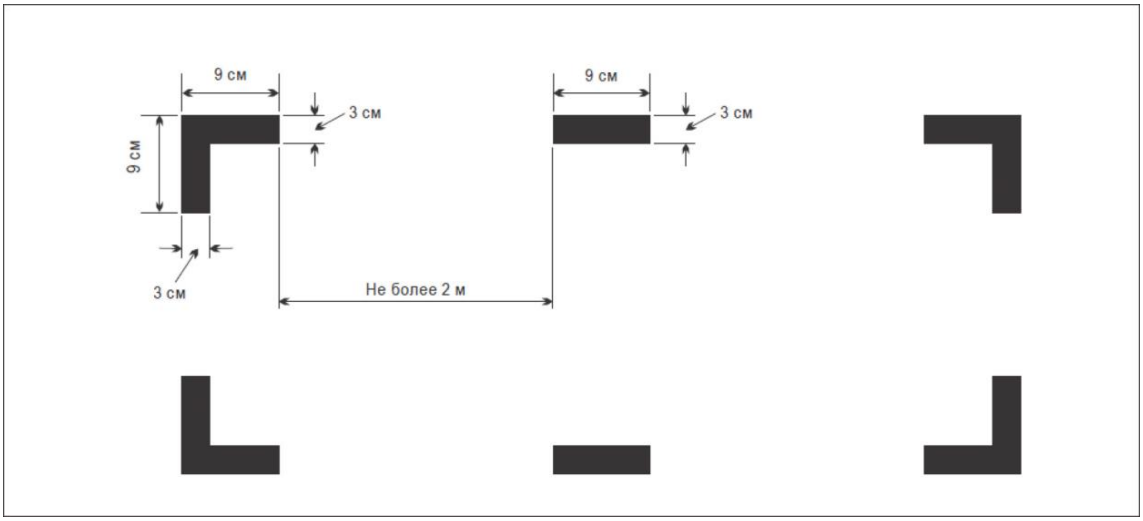

Рисунок 2. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

342. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов с MOPSC более 19 мест обеспечить наличие на борту одного переносного мегафона, имеющего независимый источник питания, легкодоступного для использования членами экипажа в случае аварийной эвакуации.

343. Эксплуатант ВС должен при обеспечении наличия и работоспособности на вертолетах аварийного освещения и маркировки должен руководствоваться следующим:

343.1. вертолеты с MOPSC более 19 мест должны быть оборудованы:

системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения процесса эвакуации из вертолета;

освещенными аварийными выходами с соответствующей маркировкой, которая просматривается днем и ночью;

343.2. вертолеты должны быть оборудованы аварийными выходами с видимой днем и ночью маркировкой:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 - для полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более чем 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 - для полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение трех минут и более.

344. Эксплуатант ВС должен оборудовать вертолеты, как минимум, одним автоматическим ELT.

ELT любого типа должен иметь функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

345. Эксплуатант ВС при выполнении полетов над водной поверхностью должен соблюдать следующее:

345.1. вертолеты должны быть оборудованы спасательными жилетами по одному на каждое лицо, находящееся на борту или в случае наличия лиц моложе 24 месяцев, эквивалентными плавсредствами. Указанные средства должны располагаться в легкодоступных местах с кресла или спального места лица, для которого они предназначены для обеспечения безопасности:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 - при полетах над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более чем 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 - при полетах над водной поверхностью за пределами расстояния до береговой черты, на котором обеспечивается посадка на авторотации на сушу;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 2 и 3 - при взлете и посадке на аэродроме (посадочной площадке), где траектория взлета или захода на посадку проходит над водной поверхностью;

345.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство должны быть оборудованы средствами электрического освещения в целях содействия определению местонахождения лиц.

346. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы при полетах над водной поверхностью за пределами расстояния до береговой черты, на котором обеспечивается посадка на авторотации или безопасная вынужденная посадка на сушу, когда полученные командиром ВС метеорологические данные или прогнозы погоды указывают, что в течение полета температура морской воды составит + 10 °C и менее, каждый член экипажа был одет в спасательный костюм для обеспечения безопасности при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3.

347. Эксплуатант ВС при выполнении длительных полетов над водной поверхностью должен оснащать вертолеты спасательными плотами, спасательными авиационными аварийными приводными передатчиками и средствами аварийного спасения руководствуясь следующим:

347.1. вертолеты при осуществлении операций:

в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2 для выполнения полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более чем 10 минут;

347.2. в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 для выполнения полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение трех минут и более, должны быть оборудованы следующим:

вертолет, который имеет на борту менее 12 человек - не менее чем одним спасательным плотом с номинальной вместимостью не менее максимального числа людей на борту, расположенным на борту ВС таким образом, что максимально облегчает быстрое развертывание плота в аварийной ситуации;

вертолет, который имеет на борту более 11 человек - не менее чем двумя спасательными плотами, расположенными таким образом, чтобы их можно было немедленно применить в аварийной ситуации, такие плоты должны иметь достаточный размер, чтобы вместить всех спасенных в случае, если один плот с наибольшей вместимостью поврежден или утерян;

не менее чем одним спасательным ELT (ELT(S) для каждого необходимого спасательного плота;

спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, которое отвечает климатогеографическим условиям запланированного полета.

348. Эксплуатант ВС при выполнении полетов вертолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, должен оборудовать вертолеты снаряжением для выживания, руководствуясь следующим:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT;

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием применительно к климатогеографическим условиям маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС.

349. Эксплуатант ВС при эксплуатации вертолетов-амфибий, сертифицированных для эксплуатации на поверхности воды, должен обеспечить их оборудование:

якорем и другим оборудованием для помощи в швартовке, постановке на якорь или перемещении вертолета в воде. Такие бортовые устройства должны иметь соответствующий вес и размеры;

оборудованием, которое генерирует звуковые сигналы, согласно положениям Международных правил предупреждения столкновения на море (если это уместно).

350. Эксплуатант при осуществлении эксплуатации вертолетов над водной поверхностью должен руководствоваться следующим:

350.1. вертолеты должны быть спроектированы и сертифицированы в соответствии с нормами летной годности для посадки на водную поверхность при эксплуатации в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2 в случае выполнения полетов в неблагоприятной обстановке на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение не менее 10 минут;

350.2. вертолеты должны быть спроектированы и сертифицированы в соответствии с нормами летной годности для посадки на водную поверхность или должны быть оснащены аварийно-спасательным оборудованием:

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 или 2 - над водной поверхностью в благоприятной обстановке на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерский скорости в течение более 10 минут;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 2, если во время взлета или посадки, за исключением случаев эксплуатации вертолетов с целью выполнения полетов HEMS, когда в целях минимизации внешнего воздействия при посадке и взлете на посадочных площадках HEMS, расположенных в густонаселенных районах, траектория проходит над водной поверхностью;

при осуществлении операций в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 над водной поверхностью за пределами безопасного расстояния, необходимого для выполнения вынужденной посадки на земную поверхность.

351. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту вертолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) с кнопкой радиопередачи на органах управления вертолетом в расчете на каждого члена летного экипажа, который находится на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

352. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие и работоспособность на вертолетах радиосвязного оборудования для осуществления двусторонней радиосвязи в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

353. Эксплуатант ВС может эксплуатировать вертолеты по IFR при условии их оборудования щитком управления переговорным устройством, которым можно управлять с каждого рабочего места члена экипажа.

354. Эксплуатант ВС может эксплуатировать вертолеты по VFR по маршрутам с навигацией в VMC при условии их оборудования радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

обмен информацией с наземными станциями;

обмен информацией с УВД станциями с любой точки контролируемого воздушного пространства, в котором запланирован соответствующий маршрут;

получение метеорологическую информацию.

355. Эксплуатант ВС для выполнения полетов по IFR или в VFR по маршрутам, навигация по которым не осуществляется в VMC должен обеспечить наличие радиосвязного и навигационного оборудования с соблюдением следующего:

вертолеты, которые эксплуатируются по IFR или в VFR по маршрутам без навигации в VMC, должны быть оборудованы радиосвязным и навигационным оборудованием в соответствии с применимыми требованиями по использованию воздушного пространства;

радиосвязное оборудование должно включать не менее двух независимых систем радиосвязи, которые при нормальных условиях эксплуатации нужны для общения с

соответствующей наземной станцией с любой точки на маршруте или точки отклонения от маршрута;

вертолеты должны иметь достаточное количество комплектов навигационного оборудования для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного комплекта оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно продолжить полет в соответствии с планом полета;

вертолеты, которые эксплуатируются на маршрутах, где планируется посадка в IMC, должны оснащаться соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, с которой может быть выполнен визуальный заход на посадку для каждого аэродрома посадки и любого назначенного запасного аэродрома;

для выполнения полетов с PBN ВС должно соответствовать требованиям сертификации летной годности для соответствующей навигационной спецификации.

356. Эксплуатант ВС должен обеспечить оборудование вертолетов обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, и, в случае необходимости, любым другим типом радиолокационного ответчика, который необходим для выполнения данного полета.

357. Эксплуатант ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных должен руководствоваться следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, должны соответствовать требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

должно обеспечиваться своевременное обновление и введение текущих и обновленных аэронавигационных баз данных для всех вертолетов;

эксплуатант ВС должен сообщать поставщикам баз данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, которые представляют опасность для полета.

В таких случаях, эксплуатант ВС должен информировать членов экипажа ВС, а также должен исключить использование ошибочных данных.

ГЛАВА 27
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ

358. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации планеров должен соблюдать следующие требования, предъявляемым к приборам и оборудованию, которыми оборудуются планеры:

358.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются планеры должны приниматься в соответствии с применимыми требованиями к летной годности, если они:

используются летным экипажем для контроля траектории полета;

используются в соответствии с положениями пунктов 366 и 367 настоящих авиационных правил;

установлены на планере;

358.2. приборы и оборудование, при наличии их на борту планера, к которым не

применяются требования к летной годности:

переносной портативный осветительный прибор;

хронометр;

аварийно-спасательное и сигнальное оборудование;

358.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту планера должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, не должны использоваться летным экипажем;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность планера, даже в случае их отказов или неисправности;

358.4. приборы и оборудование должны быть удобными в работе и легкодоступными с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

358.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно находиться в легкодоступных местах и быть готовым для немедленного использования.

359. Командиру планера запрещено начинать выполнение полета, если любой из приборов, элементов оборудования или бортовых систем планера, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением, если планер эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС.

360. Эксплуатант ВС для эксплуатации планеров днем по VFR должен обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

средств для измерения и отображения магнитного курса в случае мотопланеров, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости;

планеры, которые эксплуатируются днем по VFR в условиях, когда пилот планера не может выдерживать заданную высоту без показаний одного или более дополнительных приборов должны в дополнение к требованиям, изложенным в абзаце втором настоящего пункта, быть оборудованы средствами для измерения и отображения вертикальной скорости, пространственного положения или поворота и скольжения, магнитного курса.

361. Эксплуатант ВС для эксплуатации планеров в облаках должен обеспечить наличие и работоспособность устройств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, пространственного положения или поворота и скольжения.

362. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать требования по оборудованию сиденьями, ремнями безопасности, системами фиксации:

планеры должны оснащаться сиденьем для каждого человека на борту планера, ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

конструкция ремней безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела должна иметь одну точку открытия замка фиксатора.

363. Эксплуатант ВС при выполнении полетов планеров на барометрических высотах более 3050 метров (10000 футов) должен обеспечить наличие на борту дополнительного кислородного оборудования, которое может хранить и распределять кислород для:

членов экипажа на любой период времени более 30 минут, если барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), но не превышает 4000 метров (13000 футов);

всех членов экипажа и пассажиров на все время полета, когда барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

364. Пилот планера, совершающий полет над водной поверхностью, должен определить соответствующие риски для выживания всех лиц, находящихся на борту планера в случае вынужденной посадки на воду, на основании чего определить наличие:

364.1. спасательных жилетов или аналогичных устройств обеспечения плавучести для каждого человека на борту, которые должны располагаться в легко доступном месте с сиденья человека, для использования которого они предназначены;

364.2. ELT или индивидуального радиомаяка, который способен одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

364.3. оборудования для подачи сигналов бедствия, если:

полет выполняется над водной поверхностью на расстоянии, превышающем расстояние планирования до береговой черты;

траектории взлета или захода на посадку проходят над водной поверхностью и в случае неисправности существует вероятность вынужденной посадки на воду.

365. Эксплуатант ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, должен оснащать планеры сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

366. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на борту планера радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

радиосвязное оборудование должно быть способным поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

радиосвязное оборудование, в соответствии с требованиями, изложенными в абзаце втором настоящего пункта, должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

367. Эксплуатант ВС должен обеспечить оборудование планеров навигационным оборудованием в соответствии с:

планом полета службы ОВД, если применимо;

требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

368. Эксплуатант ВС должен оборудовать планеры обзорным ответчиком вторичной радиолокации со всеми необходимыми функциями в соответствии с требованиями правил использования воздушного пространства, в котором выполняется полет.

ГЛАВА 28
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ

369. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации свободных аэростатов должен соблюдать следующие требования, предъявляемым к приборам и оборудованию, которыми оборудуются свободные аэростаты:

369.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются свободные аэростаты, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности, если они:

используются в соответствии с положениями пунктов 380 и 381 настоящих авиационных правил;

установлены на свободном аэростате;

369.2. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, при наличии их на свободном аэростате:

используемые летным экипажем для контроля траектории полета;

переносной портативный осветительный прибор;

хронометр;

комплект первой помощи (FIRST AID KIT);

аварийно-спасательное и сигнальное оборудование;

дополнительное устройство для хранения и распределения кислорода;

резервный источник электропитания для оборудования зажигания;

кошма для тушения огня или огнеупорное полотно;

переносной огнетушитель;

трос;

нож;

369.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на свободном аэростате, должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью настоящих приборов и оборудования, не должны использоваться летным экипажем для соблюдения основных требований к летной годности;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность свободного аэростата, даже в случае их отказов или неисправности;

369.4. приборы и оборудование должны быть удобными в управлении и легкодоступными с рабочего места члена летного экипажа, который должен их использовать;

369.5. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно находиться в легкодоступных местах и быть готовым для немедленного использования.

370. Командиру свободного аэростата запрещено начинать выполнение полета, если любой

из приборов, элементов оборудования или систем свободного аэростата, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением, если свободный аэростат эксплуатируется в соответствии с MEL эксплуатанта ВС.

371. Эксплуатант ВС для эксплуатации свободных аэростатов, ночью, должен обеспечить наличие на борту следующего оборудования:

огней для предупреждения столкновений;

средств обеспечения соответствующую освещенность всех приборов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации свободного аэростата;

переносных автономных осветительных приборов для каждого члена экипажа.

372. Эксплуатант ВС для эксплуатации свободных аэростатов днем по VFR должен обеспечить наличие на свободном аэростате следующего оборудования:

устройств, которые способны отображать направление полета;

средств для измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах, вертикальной скорости, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, барометрической высоты, если это требуется руководством по эксплуатации ВС или правилами использования воздушного пространства или если необходимо контролировать высоту для определения момента использования кислорода, давления каждой линии подачи газа для сгорания, за исключением газовых свободных аэростатов.

373. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на свободных аэростатах сидений с ремнями безопасности и удерживающими устройствами для командира, если они оборудованы:

отдельной кабиной для командира;

поворотными вентиляционными отверстиями.

374. Эксплуатант ВС должен обеспечить оборудование свободных аэростатов комплектом первой помощи (FIRST AID KIT), который должен быть:

легкодоступным для использования;

поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком действия.

375. Эксплуатант ВС должен оборудовать свободные аэростаты устройствами для хранения и выдачи кислорода, способными хранить и распределять необходимые запасы кислорода в случаях:

375.1. когда командир свободного аэростата определяет, что на высоте предполагаемого полета нехватка кислорода может привести к ухудшению способностей членов экипажа;

375.2. когда недостаток кислорода может нанести вред пассажирам;

375.3. при выполнении полетов на барометрических высотах, превышающих 3050 метров (10000 футов), свободный аэростат должны быть оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять кислород для:

членов экипажа на любой период времени более 30 минут в случаях, если барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), но не превышает 4000 метров (13000 футов);

всех членов экипажа и пассажиров на весь полет, если барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

376. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на свободном аэростате не менее чем одного переносного огнетушителя в соответствии с требованиями к летной годности.

377. Командир свободного аэростата, совершающий полет над водной поверхностью, должен определить соответствующие риски для выживания лиц, находящихся на свободном аэростате, в случае вынужденной посадки на воду и, на основе оценки этих рисков, командир должен принять решение о наличии на борту следующего оборудования:

спасательных жилетов для каждого человека на свободном аэростате или, в случае наличия лиц моложе 24 месяцев, эквивалентных плавсредств, которые должны быть надеты или храниться в легкодоступном месте для лица, которому они предназначены;

ELT или индивидуального радиомаяка, который должен иметь функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц и находящийся у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

оборудование для подачи сигналов бедствия.

378. Эксплуатант ВС при выполнении полетов свободных аэростатов над районами, где условия поисково-спасательных работ крайне затруднены, должны оснащаться такими сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

379. Эксплуатант ВС должен укомплектовать свободные аэростаты следующими средствами:

защитными перчатками для каждого члена экипажа;

тепловые свободные аэростаты должны быть оснащены резервным источником электропитания для оборудования зажигания, средством измерения и индикации количества топлива, кошмой или огнеупорным одеялом, страховочным канатом длиной не менее 25 метров;

газовые свободные аэростаты должны быть оборудованы ножом, страховочным канатом длиной не менее 20 метров из натурального волокна или электростатического проводящего материала.

380. Эксплуатант ВС должен обеспечить наличие на свободном аэростате радиосвязного оборудования способного поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства.

Радиосвязное оборудование должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

381. Эксплуатант ВС должен оборудовать свободные аэростаты обзорным ответчиком вторичной радиолокации со всеми необходимыми функциями в соответствии с требованиями правил использования воздушного пространства, в котором выполняется полет.

РАЗДЕЛ IV
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ

ГЛАВА 29
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

382. Для получения специального разрешения на виды полетов эксплуатант ВС должен

предоставить в Департамент по авиации, соответствующие запрос и подтверждающую документацию.

Эксплуатант ВС в зависимости от планируемых видов полетов должен предоставить следующее:

соответствие авиационного персонала планируемым видам полетов;

соответствие оборудования ВС требованиям, предъявляемым к летной годности ВС для выполнения соответствующих видов полетов.

Эксплуатант ВС должен хранить специальное разрешение и подтверждающую документацию в течение всего периода деятельности, требующей специального разрешения.

383. Виды деятельности, которые разрешены эксплуатанту ВС, документируются и указываются в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

384. В случаях, если эксплуатант ВС изменяет вид деятельности, влияющий на условия конкретного разрешения, он должен предоставить соответствующую подтверждающую документацию в Департамент по авиации и получить специальное разрешение на соответствующий вид деятельности.

385. Специальные разрешения выдаются на неограниченный срок и остаются в силе при условии соблюдения эксплуатантом ВС требований, связанных с конкретным специальным разрешением, и с учетом соответствующих элементов, в том числе, если применимо:

определенных в обязательной части данных эксплуатационной годности, включающие данные MMEL;

данные для обучения пилотов;

данные кабинного экипажа;

данные для обучения обслуживающего персонала;

данные для квалификации тренажеров;

данные о летной годности ВС.

386. После получения запроса на выдачу специального разрешения или внесения в него изменения Департамент по авиации оценивает подтверждающую документацию и проводит, если это необходимо, соответствующую инспекционную проверку эксплуатанта ВС.

Если по результатам инспекционной проверки установлено, что эксплуатант ВС соответствует применимым требованиям, Департамент по авиации выдает специальное разрешение или вносит изменения в него. Специальное разрешение указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

387. При получении запроса на первоначальное утверждение перечня MEL или поправок к нему от эксплуатанта ВС Департамент по авиации перед выдачей специального разрешения должен оценить каждый элемент перечня MEL или представленных поправок, соблюдение эксплуатантом ВС требований при продлении применимых интервалов устранения категорий неисправностей.

Департамент по авиации может принять в каждом конкретном случае эксплуатацию ВС за пределами ограничений MEL, но в пределах ограничений MMEL, если по результатам проверки установлено соблюдение эксплуатантом ВС ограничений MEL при эксплуатации ВС.

388. Департамент по авиации может при необходимости установить локальную зону полетов при осуществлении разрешенных видов деятельности.

389. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов вертолетов в неблагоприятной обстановке и за пределами густонаселенных районов должен получить специальное разрешение Департамента по авиации или уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого планируется осуществление таких полетов.

Департамент по авиации или уполномоченный орган в области авиации иных государств определяют районы с неблагоприятной обстановкой и за пределами густонаселенных районов, где полеты вертолетов могут выполняться без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих авиационных правил.

Перед выдачей специального разрешения эксплуатанту ВС на полеты вертолетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 272 настоящих авиационных правил, Департамент по авиации должен рассмотреть обоснование эксплуатанта ВС о невозможности применения соответствующих требований к летно-техническим характеристикам.

390. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов вертолетов на площадки, расположенные в густонаселенных районах, должен предоставить в Департамент по авиации перечень площадок, к которым будет применяться разрешение, и получить специальное разрешение на выполнение таких видов полетов.

391. Эксплуатант ВС при необходимости выполнения полетов на изолированные аэродромы должен предоставить в Департамент по авиации перечень аэродромов, к которым будет применяться разрешение, и получить специальное разрешение на выполнение таких полетов.

392. Эксплуатант ВС должен разработать схемы спецификаций полетного времени, устанавливающие особенности режима рабочего времени и отдыха членов экипажей ВС, и утвердить их в Департаменте по авиации.

Схемы спецификаций полетного времени являются обязательными при разработке Руководства по производству полетов и при составлении графиков работы членов экипажей и расписаний движения ВС эксплуатантов.

Департамент по авиации может одобрить схемы спецификаций полетного времени, которые предлагаются эксплуатантом ВС, если эксплуатант ВС доказал соответствие требованиям законодательству, регулирующему нормы рабочего времени и времени отдыха авиационного персонала.

ГЛАВА 30
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ НАВИГАЦИИ, ОСНОВАННОЙ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ

393. Эксплуатант ВС для получения специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN должен предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС с применением PBN по форме согласно приложению 2.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

руководством по эксплуатации ВС или иным документом, который утвержден Департаментом по авиации в рамках процедур оценки летной годности, предусмотрена возможность выполнения полетов ВС с применением PBN;

внедрена программа подготовки членов летного экипажа и соответствующего авиационного персонала, задействованного в подготовке к полету;

выполнена оценка безопасности полетов;

введены эксплуатационные процедуры с указанием оборудования, которое планируется использовать, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, подготовки и квалификации членов летного экипажа, стандартных, нештатных и аварийных процедур, управления электронными навигационными данными;

в РПП определен перечень событий, требующих отчетности;

внедрена программа мониторинга RNP для процедур RNP AR APCH, если это применимо.

394. Эксплуатант ВС должен получить специальное разрешение на выполнение полетов с применением PBN для каждой из следующих спецификаций:

RNP AR APCH;

RNP 0.3 для эксплуатации вертолетов.

Специальное разрешение на выполнение RNP AR APCH позволяет выполнять полеты в соответствии с процедурами захода на посадку по приборам по схемам, которые соответствуют применимым критериям ICAO.

Специальное разрешение на RNP AR APCH или RNP 0.3 должно быть обязательно получено для схем захода на посадку по приборам, которые используются эксплуатантом ВС, или для схем, которые отличаются от схем, разработанных в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ICAO, а также, если это требуется сборником аэронавигационной информации, Департаментом по авиации или уполномоченным органом в области авиации государства, с (на) территорию которого выполняются полеты ВС эксплуатанта ВС.

395. Если эксплуатант ВС доказал соответствие авиационного персонала и ВС требованиям к выполнению полетов с применением PBN, Департамент по авиации может выдать общее специальное разрешение на выполнение заходов на посадку с требуемыми навигационными характеристиками RNP AR APCH или специальное разрешение для отдельных схем и аэродромов.

В случае предоставления специального разрешения для отдельных схем и аэродромов Департамент по авиации:

перечисляет в соответствующем разрешении на выполнение полетов с применением PBN, указанном в эксплуатационных спецификациях, согласованные Департаментом по авиации схемы инструментального захода на посадку с указанием аэродромов;

определяет порядок взаимодействия с администрацией этих аэродромов, если это необходимо;

принимает во внимание имеющийся у эксплуатанта ВС опыт таких полетов, исходя из ранее выданных заявителю специальных разрешений RNP AR APCH.

ГЛАВА 31
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В СООТВЕТСТВИИ С МИНИМАЛЬНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ К НАВИГАЦИОННЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ

396. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов в

воздушном пространстве с MNPS должен получить специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату. Концепция полетов согласно техническим требованиям MNPS построена на соблюдении всеми ВС, выполняющими полеты в установленном воздушном пространстве с MNPS, эксплуатационных стандартов горизонтальной и вертикальной навигации.

Департамент по авиации для выдачи специального разрешения на полеты с MNPS учитывает разнообразные аспекты, влияющие на навигационные характеристики, такие как:

используемое навигационное оборудование, с учетом процедур его установки и технического обслуживания;

навигационные процедуры, выполняемые экипажем;

уровень подготовки экипажа.

397. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS эксплуатант ВС должен предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с MNPS по форме согласно приложению 3.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

навигационное оборудование соответствует требуемым характеристикам;

навигационные дисплеи, индикаторы и органы управления видны и доступны каждому пилоту, сидящему на своем рабочем месте;

разработана и внедрена программа подготовки членов летного экипажа к полетам в воздушном пространстве с MNPS;

были введены эксплуатационные процедуры с указанием оборудования, которое используется, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, состава летного экипажа и требований к опыту, обычных процедур, процедур на случай непредвиденных обстоятельств, в том числе установленные уполномоченным органом, ответственным за соответствующее воздушное пространство, мониторинг и отчетность об инцидентах.

ГЛАВА 32
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С СОКРАЩЕННЫМ МИНИМУМОМ ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ

398. Выполнение полетов ВС в воздушном пространстве между эшелонами полетов FL 290 и FL 410 включительно (воздушное пространство с RVSM), где сокращен минимальный интервал эшелонирования в 300 метров (1000 футов), может осуществляться только при условии, что эксплуатант ВС получил от Департамента по авиации специальное разрешение на выполнение таких полетов, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

399. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM эксплуатант ВС должен предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM по форме согласно приложению 4.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

он получил специальное разрешение на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM в соответствии с требованиями к летной годности ВС;

установлены процедуры контроля и сообщения об ошибках выдерживания высоты;

разработаны и внедрены программы подготовки авиационного персонала к полетам и обслуживанию средств вертикального эшелонирования в воздушном пространстве с RVSM;

введены эксплуатационные процедуры с указанием оборудования, которое планируется использовать, включая эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, требований к составу и опыту летного экипажа, планирования полетов, предполетных процедур, процедур, которые нужно выполнить до входа в воздушное пространство с RVSM, процедур во время полета, процедур после завершения полета, сообщений об инцидентах, специальных региональных эксплуатационных процедур.

400. ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве с RVSM, должны быть оборудованы:

двумя независимыми системами измерения высоты;

одним обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о высоте полета, способным работать совместно с системой измерения высоты, используемой для выдерживания высоты полета;

системой сигнализации об отклонении по высоте;

автоматической системой выдерживания высоты.

401. Эксплуатант ВС должен сообщать о зарегистрированных или сообщенных случаях ошибок выдерживания высоты, вызванных неисправностью бортового оборудования или ошибками в эксплуатации этого оборудования, равных или превышающих:

TVE - +/-90 метров (+/-300 футов);

ASE - +/-75 метров (+/-245 футов);

AAD - +/-90 метров (+/-300 футов).

Эксплуатант ВС должен сообщить в течение 72 часов об ошибке в Департамент по авиации, предоставив при этом первоначальный анализ факторов и причин, вызвавших ошибку, и мер, направленных на предотвращение ее повторения.

В случае получения или фиксации ошибок в соблюдении высоты эксплуатант ВС должен принять немедленные меры для устранения причин, вызвавших ошибку, и предоставить соответствующие отчеты, в случае требования Департаментом по авиации.

Эксплуатанты ВС обеспечивают последовательное прохождение ВС, имеющими утверждение (допуск) к полетам в воздушном пространстве с RVSM, контроля выдерживания относительной высоты не реже чем один раз в 2 года.

ГЛАВА 33
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В УСЛОВИЯХ НИЗКОЙ ВИДИМОСТИ

402. Эксплуатант ВС для осуществления эксплуатации ВС при выполнении полетов в условиях низкой видимости должен получить специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату. При наличии специального разрешения Департамента по авиации, эксплуатант ВС может осуществлять следующую эксплуатацию ВС в условиях низкой видимости:

взлет в условиях низкой видимости;

эксплуатацию менее стандартной категории I (LTS CAT I);

эксплуатация в стандартной категории II (CAT II);

эксплуатация менее стандартной категории II (OTS CAT II);

эксплуатация в стандартной категории III (CAT III);

выполнение захода на посадку с использованием EVS, для которых применяется эксплуатационный запас для уменьшения RVR не более чем на 1/3 заявленной RVR.

403. Для получения специального разрешения на выполнение полетов в LVO эксплуатант ВС должен предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов в LVO с заходом на посадку по второй или третьей категориям ICAO по форме согласно приложению 5 и соответствовать требованиям, изложенным в пунктах 404 - 408 настоящих авиационных правил.

404. Эксплуатант ВС при осуществлении эксплуатации в LVO должен руководствоваться следующим:

404.1. эксплуатант ВС осуществляет эксплуатацию LTS CAT I только в том случае, если:

соответствующее ВС сертифицировано на эксплуатацию CAT II;

при заходе на посадку включается посадочная автоматика, которая разрешена для эксплуатации CAT IIIA или используется разрешенная HUDLS до высоты не менее 45 метров (150 футов) над порогом ВПП;

404.2. эксплуатант ВС может осуществлять эксплуатацию CAT II, OTS CAT II или CAT III только в следующих случаях:

каждое соответствующее ВС сертифицировано для эксплуатации с DH менее 60 метров (200 футов) или без DH и оснащено в соответствии с применимыми требованиями к летной годности;

установлена и поддерживается система регистрации успешных и неудачных попыток захода на посадку и (или) автоматической посадки для контроля общей безопасности эксплуатации;

DH определяется с помощью радиовысотомера;

летный экипаж состоит не менее чем из двух пилотов;

высота полета менее 60 метров (200 футов) над превышением порога аэродрома определяются радиовысотомером;

404.3. эксплуатант ВС должен осуществлять заход на посадку с использованием EVS только в том случае, если:

EVS сертифицирована для целей настоящей главы и объединяет изображения, получаемые за счет использования инфракрасных датчиков, с полетной информацией на HUD в реальном времени;

для эксплуатации с RVR менее 550 м летный экипаж состоит, как минимум, из двух пилотов;

для эксплуатации при CAT I визуальный контакт с ориентирами ВПП устанавливается на высоте не менее 30 метров (100 футов) над превышением порога аэродрома;

для схемы захода на посадку с APV и схемы NPA с CDFA, визуальный контакт с ориентирами ВПП устанавливается на высоте не менее 60 метров (200 футов) над превышением порога аэродрома и для этого заход на посадку осуществляется с использованием утвержденного режима вертикального наведения, участок захода на посадку от контрольной точки конечного этапа захода на посадку до порога ВПП является прямым, и разница между курсом захода на посадку и осевой линией ВПП не превышает 2°, угол наклона глиссады на конечном этапе захода на посадку не превышает 3,7°, максимальные значения бокового ветра, установленные при сертификации EVS, не превышены.

405. Эксплуатант ВС при планировании использования аэродрома для выполнения полетов в LVO должен руководствоваться следующим:

405.1. аэродром для выполнения полетов в LVO при значениях видимости менее 800 метров не должен использоваться, за исключением случаев, если:

аэродром утвержден для такой эксплуатации государством, на территории которого расположен аэродром;

установлены LVP для захода на посадку;

405.2. эксплуатант ВС выбирает аэродром, на котором не используется термин LVP, то он должен обеспечить наличие эквивалентных процедур, соответствующих требованиям LVP на этом аэродроме. В документации, разрабатываемой эксплуатантом ВС (в РПП, в руководстве по процедурам, включая инструкции летному экипажу), должно быть четко указано как определять, что эквивалентные LVP аэродрома посадки действуют.

406. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы перед выполнением полетов в LVO:

каждый член летного экипажа соответствовал требованиям к подготовке и проверкам, указанным в РПП, включая подготовку на FSTD, в условиях полета при ограниченных значениях RVR (VIS) и DH для типа ВС, на котором выполняются полеты и имел квалификацию в соответствии с требованиями, определенными в РПП;

подготовка и проверка проводились в соответствии с утвержденными программами.

407. Эксплуатант ВС должен ввести процедуры и инструкции, которые будут использоваться для выполнения полетов в LVO. Эти процедуры и инструкции включаются в РПП или руководство по процедурам и содержат обязанности членов летного экипажа во время руления, взлета, захода на посадку, посадки и ухода на второй круг.

Перед началом полетов в LVO командир ВС должен убедиться в том, что:

визуальные и невизуальные средства исправны и находятся в удовлетворительном состоянии;

соответствующие LVP действуют согласно информации, полученной от служб ОВД;

члены летного экипажа имеют надлежащую подготовку и квалификацию.

408. Эксплуатант ВС перед выполнением полетов в LVO должен обеспечить подготовку и работоспособность минимального оборудования в соответствии с руководством по эксплуатации ВС, РПП или руководством по процедурам, если применимо.

Командир ВС должен убедиться, что состояние ВС и соответствующих бортовых систем соответствует требованиям для выполнения полетов в LVO.

409. Эксплуатант ВС может использовать HUD в качестве дополнения обычного приборного

оборудования в кабине летного экипажа или в качестве основного пилотажного индикатора, если она сертифицирована для этой цели.

Сертифицированная HUD должна соответствовать следующему:

отвечать требованиям к производству полетов в условиях пониженной видимости или уменьшенной дальности видимости на ВПП;

заменять некоторые элементы наземных средств, такие как огни зоны приземления и (или) осевой линии.

410. Функции HUD могут обеспечиваться подходящим эквивалентным индикатором.

До начала выполнения полетов с применением HUD или подходящего эквивалентного индикатора необходимо получить разрешение на эксплуатацию HUD в соответствии с требованиями к летной годности.

411. Программы подготовки в области HUD утверждаются Департаментом по авиации. Подготовка должна охватывать все виды полетов, для которых используется HUD или подходящий эквивалентный индикатор.

412. Для выполнения полетов с HUD эксплуатант ВС должен получить соответствующее специальное разрешение.

Для получения специального разрешения эксплуатанту ВС предоставить в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием HUD по форме согласно приложению 6.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

руководством по эксплуатации ВС предусмотрена возможность выполнения полетов ВС с использованием HUD;

разработаны программы подготовки персонала;

проведена оценка рисков для безопасности полетов;

разработан порядок обратной связи и информирования об отказах или неудовлетворительной работе HUD;

разработаны и документально оформлены в РПП, MEL и SOP инструкции и процедуры по использованию HUD и требования к обучению работы с ним;

эксплуатационные минимумы аэродрома установлены в соответствии с методом, который утверждает Департамент по авиации;

разработана и внедрена программа поддержания летной годности;

проведена оценка рисков для безопасности полетов при выполнении полетов с использованием HUD.

413. Предоставление расширенных эксплуатационных возможностей не затрагивает классификацию (т.е. тип или категорию) схем захода на посадку по приборам, поскольку они предназначены для использования при выполнении операций по заходу на посадку по приборам, выполняемых ВС, оснащенными минимальным составом предписываемого оборудования.

ГЛАВА 34

ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЕТОВ С УВЕЛИЧЕННЫМ ВРЕМЕНЕМ УХОДА НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ

414. Эксплуатант ВС при осуществлении воздушных перевозок на самолетах с двумя газотурбинными двигателями сверх порогового расстояния, определяемого в соответствии с положениями пункта 154 настоящих авиационных правил, только при условии получения специального разрешения Департамента по авиации на выполнение полетов сверх порогового расстояния, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

415. Специальное разрешение на выполнение полетов ВС с EDTO предоставляется эксплуатанту ВС для планируемых районов полетов. Специальные разрешения могут быть объединены для моделей ВС одного типа и для нескольких районов полетов.

416. Для получения специального разрешения на выполнение полетов с EDTO эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос по форме согласно приложению 7.

Запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов ВС с EDTO должен включать:

планируемую дату начала полетов ВС с EDTO;

регионы (маршруты) полетов;

предполагаемое максимальное время ухода на запасной аэродром;

типы ВС и их количество;

районы полетов и планируемые маршруты полетов ВС с EDTO.

417. При подаче запроса на выполнение полетов с EDTO эксплуатант ВС должен утвердить в Департаменте по авиации:

для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей скорость(и) при всех работающих двигателях, учитывая МСА и штилевые условия, которая будет использоваться (будут использоваться) для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром. Скорость, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 мин и с EDTO;

для самолетов с двумя газотурбинными двигателями скорость(и) с OEI, которые будут использоваться для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром, учитывая МСА и штилевые условия. Эта скорость, которая будет использоваться для расчета максимального расстояния ухода на запасной аэродром, не должна отличаться от скорости, используемой для определения запаса топлива при уходе на запасной аэродром с OEI. Эта скорость может отличаться от скорости, используемой для определения временного порога 60 мин и EDTO.

418. Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

для самолетов с двумя газотурбинными двигателями комбинация самолет-двигатель соответствует применимым нормам летной годности, является приемлемой для предполагаемой эксплуатации;

разработаны и внедрены программы подготовки авиационного персонала к полетам и обслуживанию при выполнении полетов с EDTO, авиационный персонал имеет соответствующую квалификацию;

разработана и внедрена программа технического обслуживания EDTO;

разработаны и внедрены эксплуатационные процедуры.

419. Эксплуатант ВС должен утвердить в Департаменте по авиации максимальное время ухода на запасной аэродром для конкретного типа самолета, планирующего полеты с EDTO.

420. При выборе запасного аэродрома эксплуатант ВС должен руководствоваться следующим:

запасной аэродром на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO считается пригодным, если в ожидаемое время использования он доступен и оснащен необходимыми службами, такими как ОВД, достаточное освещение, связь, метеорологические данные, навигационные средства. аварийно-спасательные службы и имеет, как минимум, одну процедуру захода на посадку по приборам;

перед выполнением полета ВС с EDTO эксплуатант ВС должен убедиться в доступности запасного аэродрома на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO в пределах утвержденного максимального времени ухода или времени ухода на основе MEL самолета в зависимости от того, какой из отрезков времени короче;

эксплуатант ВС должен указать необходимые запасные аэродромы на маршруте при выполнении полетов ВС с EDTO в рабочем плане полета и плане полета ОВД. Запасными аэродромами на маршруте также могут быть аэродромы вылета и (или) пункта назначения.

421. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов запасных аэродромов при выполнении полетов ВС с EDTO должен руководствоваться следующим:

эксплуатант ВС в качестве запасного аэродрома на маршруте с EDTO должен выбрать такой аэродром, на котором фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося с момента расчетного времени и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром, метеорологические условия будут на уровне или лучше применимых эксплуатационных минимумов для осуществления посадки, рассчитанных путем добавления дополнительных пределов, как представлено в таблице 12;

Таблица 12. Минимум при планировании запасного аэродрома на маршруте с EDTO

Тип захода на посадку	Минимум при планировании
Точный заход	DA/H + 200 футов RVR / VIS + 800 м <*>
Система неточного захода на посадку или заход на посадку с круга	MDA/H + 400 футов <*> RVR/VIS + 1500 м

эксплуатант ВС должен включить в РПП метод определения эксплуатационных минимумов на планируемом запасном аэродроме на маршруте с EDTO.

422. Эксплуатант ВС и командир ВС во время планирования или выполнения полетов с EDTO должны обеспечить:

соответствующим образом учитывались минимальный перечень оборудования, средства связи и навигации, запас горюче-смазочных материалов, запасные аэродромы на маршруте и летно-технические характеристики самолета;

чтобы в случае выключения одного двигателя ВС могло продолжить полет и совершить посадку на ближайшем (по наименьшему времени полета) запасном аэродроме на маршруте, на котором можно безопасно осуществить посадку;

в случае единичного отказа или множественных отказов критически важной системы EDTO или систем (исключая отказ двигателя), ВС могло продолжать полет до ближайшего запасного аэродрома на маршруте, на котором можно безопасно совершить посадку, если только не было определено, что для безопасности полетов не возникнет серьезной угрозы в результате принятия любого решения о продолжении полета по плану.

423. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования относительно летной годности моделей ВС и программ технического обслуживания ВС:

423.1. для самолетов, имеющих более двух двигателей, дополнительные требования к летной годности или техническому обслуживанию для полетов с EDTO не требуются;

423.2. для самолетов с двумя газотурбинными двигателями каждая программа эксплуатанта по техническому обслуживанию ВС должна быть утверждена в Департаменте по авиации и обеспечивать, чтобы:

названия и число всех связанных с летной годностью моделей ВС, дополнения и изменения, которые были сделаны с целью приведения самолетных систем в соответствие с требованиями, предъявляемыми к производству полетов с EDTO, предоставлялись в Департамент по авиации и при необходимости государству регистрации;

любые изменения процедур, практики или ограничений в области технического обслуживания ВС и подготовки авиационного персонала, внесенные для подготовки самолета к выполнению полетов с EDTO, предоставлялись Департаменту по авиации и при необходимости государству регистрации до принятия таких изменений;

разработанная программа контроля надежности и отчетности выполнялась, была установлена процедура с целью обеспечения продолжения работы бортового оборудования в соответствии с уровнем его технических характеристик и надежности, требующихся для производства полетов с EDTO;

незамедлительно проводилось внедрение требующихся модификаций и проверок, которые могут повлиять на надежность двигательной системы;

устанавливались процедуры, которые препятствуют отправке самолетов для производства полетов с EDTO, после выключения двигателя или отказа критически важной системы EDTO в ходе предыдущего полета до тех пор, пока не будет точно определена причина такого отказа и не будут завершены действия по устранению неисправностей. Для подтверждения эффективности таких действий по устранению неисправностей в некоторых случаях потребуется успешно выполнить следующий полет на данном самолете, прежде чем выпустить его для производства полетов с EDTO;

устанавливалась процедура с целью сведения к минимуму планового и внепланового технического обслуживания во время одного и того же технического осмотра нескольких параллельных или аналогичных имеющих критическое значение для EDTO систем. Такой минимум обслуживания может быть достигнут путем разнесения операций по техническому обслуживанию, их выполнение различными техниками и (или) под наблюдением различных техников, или путем проверки действий по устранению технических неполадок до достижения самолетом порога с EDTO.

ГЛАВА 35
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПО БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

424. Эксплуатант ВС должен осуществлять перевозки опасных грузов по воздуху только при условии получения специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в

эксплуатационных спецификациях к сертификату.

В эксплуатационных спецификациях указываются все ограничения, связанные с перевозкой опасных грузов по воздуху.

Эксплуатантам ВС необходимо разработать и внедрить в действие процедуры своевременного доведения требований руководств (в том числе, при внесении изменений и дополнений) до персонала для изучения и принятия к исполнению, при перевозке опасных грузов по воздуху.

425. Для получения специального разрешения на перевозку опасных грузов по воздуху эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху по форме согласно приложению 8.

Эксплуатант ВС должен подтвердить:

внедрение и реализацию программ подготовки в области перевозок опасных грузов по воздуху для всего авиационного персонала, задействованного в перевозках опасных грузов по воздуху, и проведение с ним соответствующей подготовки;

внедрение процедур эксплуатации для безопасного обслуживания опасных грузов на всех этапах их перевозки воздушным транспортом, изложенных в РПП, Руководстве (инструкции) по организации перевозки опасных грузов по воздуху, являющимся составной частью РПП, и содержащим информацию и инструкции по порядку перевозки опасных грузов по воздуху эксплуатантом ВС, требованиям к приемке, обработке, погрузке, хранению и размещению опасных грузов, мерам, которые необходимо принять в случае происшествия или инцидента, связанного с опасными грузами, реагированию на чрезвычайные ситуации, связанные с опасными грузами, обязанностям соответствующих членов экипажа и авиационного персонала, особенно в отношении наземного обслуживания и управления ВС, проверке на наличие повреждений, протекания или загрязнения грузовых мест с опасными грузами, сообщению о происшествиях и инцидентах с опасными грузами;

наличие ответственного специалиста, прошедшего специализированное обучение по категории 6 и имеющего сертификат, подтверждающий уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху, наделенного правом принимать решение от имени эксплуатанта о допуске (отказе в допуске) к перевозке опасных грузов по воздуху на ВС эксплуатанта, а также об условиях их перевозки в зависимости от класса (категории) опасности груза;

наличие у авиационного персонала свидетельств для выполнения перевозки опасных грузов воздушным транспортом, выданных Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям;

наличие авиационного персонала, прошедшего специализированное обучение и имеющего свидетельство для выполнения перевозки опасных грузов воздушным транспортом выданное Департаментом по надзору за безопасным ведением работ в промышленности Министерства по чрезвычайным ситуациям и подтверждающее уровень квалификации по правилам перевозки опасных грузов по воздуху;

наличие ВС, оборудованных багажными (грузовыми) отсеками соответствующих классов, отвечающих требованиям норм летной годности.

426. При осуществлении перевозки опасных грузов по воздуху эксплуатант ВС должен:

предоставить командиру ВС письменную документацию с информацией об опасных грузах,

которые планируется перевозить ВС и для использования в чрезвычайных ситуациях во время полета;

использовать контрольный лист приемки опасного груза;

обеспечить наличие необходимых сопроводительных документов к опасным грузам, оформленных отправителем опасных грузов воздушным транспортом, кроме случаев, когда информация об опасных грузах предоставляется в электронной форме;

в случае предоставления командиру ВС документации с информацией об опасных грузах в письменной форме, обеспечить наличие копии такой документации на земле и возможность доступа к ней в течение периода времени до прибытия опасных грузов в конечный пункт;

обеспечить наличие на земле копии документации с информацией об опасных грузах, предоставляемой командиру ВС, и доступность этой копии или информации, содержащейся в ней, ответственному специалисту по перевозке опасных грузов по воздуху и (или) сотруднику по обеспечению полетов (полетному диспетчеру) до завершения полета, к которому относится такая документация;

сохранять контрольный лист приемки опасного груза, транспортные документы и информацию для командира ВС в течение не менее трех месяцев после окончания полета;

хранить документацию о подготовке всего авиационного персонала не менее чем в течение трех лет.

ГЛАВА 36
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С СИСТЕМОЙ ВИЗУАЛИЗАЦИИ НОЧНОГО ВИДЕНИЯ

427. Эксплуатация вертолетов согласно VFR ночью с применением NVIS разрешается только при условии, что эксплуатант ВС получил на это специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS по форме согласно приложению 9.

Эксплуатант ВС должен подтвердить выполнение требований, изложенных в пунктах 428 - 431 настоящих авиационных правил.

428. До начала эксплуатации NVIS каждый вертолет и все соответствующее NVIS оборудование должно иметь разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

Вертолет должен быть оборудован радиовысотомером, способным выдавать звуковое и визуальное предупреждение в случае полета вертолета ниже установленной высоты, а также звуковое и визуальное предупреждение на выбранной пилотом высоте, мгновенно различимой на всех этапах полета с применением NVIS.

Для снижения влияния источников освещенности на периферийное зрение и с целью расширения осведомленности с ситуацией необходимо обеспечить:

адаптированное с NVIS освещение панели приборов, если оно устанавливается, способное подсвечивать важные пилотажные приборы;

адаптированное с NVIS общее освещение;

адаптированный с NVIS портативный фонарь (в том числе автономный);

средства отключения внутреннего освещения, которое несовместимо с NVIS.

При эксплуатации NVIS вертолет должен быть обеспечен следующим NVIS оборудованием:

автономным источником питания для NVG;

шлемом с соответствующей накладкой для NVG.

Все необходимые NVG во время полета с применением NVIS должны быть одного типа, поколения и модификации.

Процедуры для поддержания летной годности должны содержать информацию, необходимую для проведения текущего обслуживания и проверок оборудования NVIS, установленного на вертолете, и обязательно должны распространяться на остекление кабины вертолета и степень его прозрачности, освещения NVIS, NVG, любое дополнительное оборудование, которое поддерживает эксплуатацию NVIS.

Любая дальнейшая модификация ВС должна соответствовать разрешению NVIS по летной годности.

429. Не допускается эксплуатация в метеорологических условиях менее метеорологического минимума по VFR для соответствующего типа ночной эксплуатации.

Эксплуатант ВС должен установить минимальную высоту, с которой может осуществляться переход от полета с применением NVIS к визуальному полету и обратно.

430. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования к экипажу для выполнения полетов с применением NVIS:

430.1. эксплуатант ВС должен установить критерии, в том числе профессионального психологического отбора членов экипажа для полетов с применением NVIS;

430.2. пилот должен иметь до начала подготовки налет в качестве командира вертолета ночью по VFR не менее 20 часов;

430.3. все пилоты должны пройти специальную наземную (с использованием тренажерных средств) и летную подготовку в соответствии с программами, которые содержатся РПП;

430.4. все пилоты и технические члены экипажа, эксплуатирующие NVIS, должны выполнять три полета с применением NVIS в течение предыдущих 90 дней. При перерывах в указанных полетах более 90 дней необходимо выполнить летную тренировку на вертолете или утвержденном FFS в соответствии со специальными программами, требуемыми абзацем вторым подпункта 430.6 настоящего пункта;

430.5. минимальный состав экипажа должен превышать численность, определенную:

в руководстве по эксплуатации ВС;

для основной деятельности;

в специальном разрешении на полеты с применением NVIS;

430.6. при проведении подготовки и проверки экипажа соблюдалось следующее:

подготовка и проверка экипажа осуществляются по специальным программам,

утвержденным Департаментом по авиации и включенным в РПП;

программы подготовки экипажа должны повышать уровень знаний оборудования NVIS о влиянии метеорологических условий и уровня естественной освещенности на выполнение полетов с применением NVIS, включать тренировки по индивидуальной подгонке NVG с учетом антропометрических характеристик членов экипажа и в особенности межзрачковых расстояний их глаз, улучшить координацию действий экипажа, включать меры по минимизации рисков, связанных с попаданием в условия низкой видимости, отработку действий экипажа в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях при выполнении полетов с применением NVIS. Оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении квалификационных проверок в условиях ночной эксплуатации, а также при проведении летных проверок.

431. В рамках процесса анализа и управления рисками эксплуатант ВС должен обеспечить минимизацию рисков, связанных с выполнением полетов с применением NVIS, указав в РПП требования к отбору, составу и обучению экипажей, к оборудованию ВС, а также эксплуатационные процедуры при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

ГЛАВА 37
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВЕРТОЛЕТА

432. Эксплуатация вертолета с использованием подъемного оборудования допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО по форме согласно приложению 10.

Эксплуатант ВС должен подтвердить выполнение требований, изложенных в пунктах 433 - 438 настоящих авиационных правил.

433. Эксплуатант ВС при установке подъемного оборудования на вертолет должен руководствоваться следующим:

установка всего подъемного оборудования вертолета, включая любое радиооборудование в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 434 настоящих авиационных правил, и любые последующие модификации ВС для его применения должны иметь разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности;

содержание инструкции по техническому обслуживанию оборудования и систем для проведения ННО определяется эксплуатантом ВС совместно с производителем оборудования. Инструкции включаются в программы технического обслуживания вертолета эксплуатанта ВС в соответствие с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности ВС.

434. Эксплуатант ВС должен установить двустороннюю связь с организацией, для которой выполняются ННО, обеспечить наличие средств для обеспечения связи с наземным персоналом на месте производства ННО при:

выполнении ННО днем и ночью над водной поверхностью;

выполнении ННО ночью над сушей, за исключением ННО, проводимых вертолетами HEMS.

435. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы вертолеты, выполняющие ННО, были

способны завершить полет при отказе критического двигателя с работающим двигателем(ями) на соответствующей мощности без ущерба эвакуируемым лицам (грузу) или третьим лицам, за исключением выполнения ННО на посадочной площадке HEMS.

436. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения ННО:

436.1. эксплуатант ВС должен установить критерии отбора членов экипажа для выполнения ННО с учетом имеющегося у них опыта;

436.2. командир вертолета, выполняющий ННО:

в открытом море должен иметь налет в качестве командира вертолета не менее 1000 часов или 1000 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, из которых 200 часов в качестве командира под наблюдением; 50 циклов спуска-подъема в открытом море, из которых 20 циклов работы ночью, в случае ночной эксплуатации, где цикл спуска-подъема означает один спуск и подъем крюка подъемного оборудования;

над земной поверхностью должен иметь налет в качестве командира вертолета не менее 500 часов или 500 часов в качестве второго пилота при выполнении ННО, из которых 100 часов в качестве командира под наблюдением; налет не менее 200 часов на вертолетах в эксплуатационных условиях, аналогичных планируемой эксплуатации; 50 циклов спуска-подъема, из которых 20 циклов должны быть ночными, в случае ночной эксплуатации;

436.3. экипаж для выполнения ННО должен успешно пройти подготовку в соответствии с процедурами ННО, содержащимися в РПП и соответствующих инструкциях, и иметь опыт работы в метеорологических условиях, в которых осуществляются ННО;

436.4. все пилоты и члены экипажа, выполняющие ННО, должны выполнить в течение предыдущих 90 дней:

при работе днем - три дневных или ночных цикла спуска-подъема, каждый из которых должен включать переход с режима поступательного полета на режим висения и обратно;

при работе ночью - три ночных цикла спуска-подъема, каждый из которых должен включать переход с режима поступательного полета на режим висения и обратно;

436.5. минимальная численность экипажа днем или ночью устанавливается в РПП в соответствии с руководством по эксплуатации ВС. Минимальный состав экипажа зависит от типа вертолета, метеорологических условий, решаемой задачи и, в случае эксплуатации в открытом море, состояния объекта ННО, состояния поверхности моря, движения судна, на котором предполагается выполнение посадки. Минимальная численность экипажа должна быть, как минимум, один пилот и один технический член экипажа для выполнения ННО;

436.6. подготовка и проверка осуществляются в соответствии с подробной программой, утвержденной Департаментом по авиации и включенной в РПП;

436.7. программы подготовки членов экипажа должны способствовать совершенствованию их знаний об оборудовании и условиях работы при выполнении ННО, улучшать координацию работы экипажа, а также включать в себя меры по минимизации рисков, связанных со стандартными, нештатными и аварийными процедурами и статическим разрядом при выполнении ННО;

436.8. оценка уровня подготовки экипажа проводится при проведении квалификационных проверок в VMC днем при выполнении дневной эксплуатации и ночью - при ночной эксплуатации соответственно, а также при проведении летных проверок в соответствующих условиях.

437. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы перед началом любого полета на выполнение ННО или серии полетов пассажиры получили инструктаж и были проинформированы об образовании и опасности разряда статического электричества, мерах по исключению поражения разрядом статического электричества, а также иных опасных факторах при выполнении ННО.

438. В рамках процесса анализа рисков и управления рисками эксплуатант ВС должен обеспечить сведение к минимуму рисков, связанных с проведением ННО, указав в РПП требования к техническим членам экипажа, порядок их отбора, состав экипажа при проведении ННО, порядок и программы подготовки экипажей ВС, к оборудованию при выполнении работ, эксплуатационные процедуры при выполнении действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

Соответствующие выдержки из РПП должны быть доступны и предоставлены организации, для которой осуществляются ННО.

ГЛАВА 38
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ЦЕЛЯХ ВЕРТОЛЕТНОЙ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ

439. Эксплуатация вертолетов при выполнении полетов HEMS допускается только в случае наличия специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов HEMS по форме согласно приложению 11.

Эксплуатант ВС должен подтвердить выполнение требований, изложенных в пунктах 440 - 452 настоящих авиационных правил.

440. Установка всего специального медицинского оборудования для вертолетов и любые последующие модификации должны иметь разрешение на эксплуатацию в соответствии с требованиями к летной годности.

441. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы вертолеты, задействованные для выполнения полетов HEMS, в дополнение к требованиям по оснащению приборами и оборудованием, изложенным в пунктах 320 - 357 настоящих авиационных правил, должны иметь радиосвязное оборудование, способное обеспечивать двустороннюю связь с организацией, для которой выполняются полеты HEMS, и при необходимости связь с персоналом наземной аварийной службы на площадке.

442. Полеты HEMS, выполняемые вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками классов 1 и 2, должны выполняться при метеорологических условиях, представленных в таблице 13, только при наличии диспетчерского управления по маршруту полета. Если на этапе полета высота нижней границы облачности или видимость достигают значений, менее представленных в таблице 13, вертолеты, сертифицированные только для полетов в VMC, должны прекратить полет и выполнить возврат на эксплуатационную базу (аэродром или площадку вылета).

Таблица 13. Эксплуатационные минимумы при выполнении полетов HEMS

2 пилота		1 пилот	
День			
высота нижней границы облачности	видимость	высота нижней границы облачности	видимость
500 футов и более	В соответствии с применимыми минимумами VFR	500 футов и более	В соответствии с применимыми минимумами VFR
499 - 400 футов	1000 м <*>	499 - 400 футов	2000 м
399 - 300 футов	2000 м	399 - 300 футов	3000 м
Ночь			
высота нижней границы облачности	видимость	высота нижней границы облачности	видимость
360 метров (1200 футов) <**>	2500 м	360 м (1200 футов) <**>	3000 м

<*> На этапе полета видимость может быть уменьшена до 800 метров на короткие периоды видимости земли, если командиру вертолета маневр скоростью позволяет своевременно увидеть препятствия и избежать столкновения с ними.

<**> На этапе полета высота нижней границы облачности может быть снижена до 300 метров (1000 футов) на непродолжительные периоды.

Вертолеты, оборудованные и сертифицированные для полетов в IMC, могут прекратить полет, вернуться на эксплуатационную базу или перейти к полету, выполняемому по IFR, при условии, что летный экипаж имеет соответствующую квалификацию.

Метеорологические минимумы для выполнения полетов HEMS вертолетами при осуществлении операций устанавливаются в соответствии с летно-техническими характеристиками 3:

нижняя граница облачности - 180 метров (600 футов);

видимость - 1500 метров.

Допускается ухудшение полетной видимости до 800 метров на короткие периоды при условиях сохранении видимости земной поверхности и возможности своевременно обнаруживать препятствия и избегать столкновений с ними.

443. Эксплуатант ВС при осуществлении операций HEMS должен руководствоваться следующим:

операции HEMS вертолетами в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 3 не выполняются в неблагоприятной обстановке;

вертолеты, выполняющие операции в FATO при медицинских учреждениях, расположенных в густонаселенных районах и используемых как эксплуатационная база HEMS, должны эксплуатироваться в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1;

вертолеты, выполняющие операции в FATO при медицинских учреждениях, которые не являются эксплуатационной базой HEMS и расположенные в густонаселенных районах, должны эксплуатироваться в соответствии с летно-техническими характеристиками класса 1, за исключением случаев, если эксплуатант ВС имеет специальное разрешение на выполнение полетов в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 261 настоящих авиационных правил;

вертолеты, осуществляющие полеты с (на) эксплуатационных(е) баз(ы) HEMS, расположенные в неблагоприятной обстановке, должны эксплуатироваться в соответствии с летно-техническими характеристиками 2 и могут быть освобождены от получения разрешения, требуемого подпунктом 263.1 пункта 263 настоящих авиационных правил, при условии соблюдения эксплуатантом ВС требований, изложенных в абзацах третьем и четвертом подпункта 263.2 пункта 263 настоящих авиационных правил;

размер посадочной площадки на эксплуатационных базах HEMS должен обеспечивать достаточное расстояние от всех препятствий. Для работы ночью посадочная площадка должна быть освещена таким образом, чтобы можно было видеть посадочную площадку и любые препятствия на ней.

444. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для выполнения полетов HEMS:

444.1. эксплуатант ВС должен установить критерии отбора членов экипажа для выполнения полетов HEMS с учетом имеющегося у них опыта;

444.2. командир вертолета, осуществляющий полеты HEMS, должен иметь:

не менее 1000 часов в качестве командира ВС, из них 500 часов - в качестве командира вертолета, либо не менее 1000 часов в качестве второго пилота на выполнение полетов HEMS, из

которых 500 часов в качестве командира под наблюдением и 100 часов в качестве командира вертолета;

не менее 500 часов рабочего опыта на вертолетах, полученного во время выполнения заданий, аналогичных планируемой эксплуатации ВС;

для пилотов, задействованных в ночных полетах - не менее 20 часов в VMC ночью в качестве командира;

444.3. члены экипажа должны пройти подготовку к выполнению полетов HEMS в соответствии с программами, содержащимися в РПП;

444.4. все пилоты, задействованные в выполнении полетов HEMS, в течение предыдущих шести месяцев должны выполнить полет в IMC или на FSTD продолжительностью не менее 30 минут;

444.5. минимальная численность экипажа при дневных полетах - один пилот и один технический член экипажа HEMS. Экипаж может состоять из одного пилота только в случаях, если:

на посадочную площадку HEMS командир ВС должен доставить дополнительные медикаменты. В таком случае технический член экипажа HEMS может остаться на посадочной площадке для оказания помощи больным или раненым лицам, пока командир ВС выполняет этот полет;

после прибытия на посадочную площадку HEMS установка носилок не позволяет техническому члену экипажа HEMS занимать переднее сиденье;

медицинскому специалисту-пассажиру в полете требуется помощь технического члена экипажа HEMS;

в случае, если экипаж состоит из одного пилота, эксплуатационные минимумы определяются действующими минимумами для выполнения полетов, в этих случаях эксплуатационные минимумы HEMS, указанные в таблице 13, не применяются;

в случае доставки дополнительных медикаментов на посадочную площадку HEMS командир ВС может выполнить посадку на посадочной площадке HEMS без технического члена экипажа на переднем сиденье;

444.6. минимальная численность экипажа во время полета ночью составляет:

два пилота;

один пилот и один технический член экипажа HEMS в географических районах, определенных эксплуатантом ВС в РПП, с учетом имеющихся наземных ориентиров, системы отслеживания полета в течение выполнения полетов HEMS, надежности прогнозов погоды, MEL для вертолетов, выполняющих полеты HEMS, постоянства экипажа, минимальной квалификации экипажа, первоначальной подготовки и переподготовки, эксплуатационных процедур, включая взаимодействие в экипаже, эксплуатационного минимума при выполнении полетов HEMS, дополнительных факторов, связанных с местными особенностями расположения эксплуатационной базы HEMS;

444.7. подготовка и проверка осуществляются в соответствии с программой, утвержденной Департаментом по авиации и включенной в РПП;

444.8. программы подготовки экипажа должны обеспечить совершенствование знаний об оборудовании и условиях работы HEMS, взаимодействия работы экипажа, включать меры по

минимизации рисков, связанных с выполнением полета в LVO, выбором посадочных площадок HEMS, а также траекторий взлета и захода на посадку;

444.9. оценка уровня подготовки экипажа проводится при:

проверке квалификации для дневных полетов в VMC или проверке квалификации для полетов ночью в VMC во время выполнения эксплуатантом ВС мероприятий HEMS;

проведении проверки практической работы члена экипажа в полете.

445. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы перед любым полетом или серией полетов HEMS:

был проведен инструктаж с медицинскими работниками в целях ознакомления с оборудованием и условиями работы HEMS, готовности к работе с медицинским и аварийным оборудованием и к участию в процедурах по действиям в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях;

персонал наземной аварийной службы был ознакомлен с условиями работы и оборудованием HEMS и рисками, связанными с работами на земле на посадочной площадке HEMS;

был проведен инструктаж пациента, если позволяет состояние его здоровья.

446. В рамках процесса анализа рисков и управления рисками эксплуатант ВС должен обеспечить сведение к минимуму рисков, связанных с HEMS, указав в РПП требования к отбору, составу и подготовке экипажей, уровню оборудования и критериев для диспетчеров, а также эксплуатационных процедур и минимумов, таких как выполнение действий в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

Соответствующие выдержки из РПП должны быть доступны и предоставлены организации, для которой выполняются полеты HEMS.

447. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы при осуществлении дежурства HEMS на эксплуатационной базе соблюдалось следующее:

члены дежурного экипажа должны быть готовыми к вылету и должны быть обеспечены соответствующими условиями для размещения дежурного экипажа;

пилоты должны быть обеспечены средствами для получения текущих метеорологических данных и прогнозов погоды, надежной связью с органом ОВД, а также соответствующими помещениями для планирования полетов.

448. Если полеты HEMS осуществляются по VFR в пределах местной определенной территории, то применяется стандартный расчет обеспечения топливом, при условии, что эксплуатант ВС должен создать целевой резерв топлива для того, чтобы после выполнения полетов HEMS остаток топлива составлял не менее, чем количество топлива достаточного для:

30-минутного полета на крейсерской скорости;

работы в зоне, обеспечивающей постоянные и подходящие посадочные площадки, в течение 20 минут полета на крейсерской скорости.

449. Командир вертолета при выполнении полетов HEMS может осуществить дозаправку ВС топливом с пассажирами на борту ВС при не вращающихся или вращающихся винтах при условии соблюдения следующих требований:

двери со стороны дозаправки вертолета должны быть закрытыми;

двери с другой стороны вертолета должны быть открытыми, если позволяют метеорологические условия;

средства пожаротушения соответствующего уровня должны быть размещены таким образом, чтобы они были доступны и могли немедленно начать работу в случае пожара;

должно быть достаточное количество авиационного персонала для немедленной высадки пациентов с вертолета в случае пожара.

450. Эксплуатант ВС может осуществлять операции с целью оказания срочной медицинской помощи на вертолетах, не относящихся к HEMS.

Если посадка ВС производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи. В этом случае командир ВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

451. Обслуживание ВС, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, выполняемые на вертолетах, не относящихся к HEMS, производится в первоочередном порядке.

452. В случае вынужденной посадки экипаж ВС обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и, при возможности, подготовить место для посадки другого ВС.

ГЛАВА 39
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ В ОТКРЫТОМ МОРЕ

453. Перед началом эксплуатации вертолетов при HOFO эксплуатант ВС должен получить специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов в открытом море по форме согласно приложению 12.

Эксплуатант ВС должен подтвердить выполнение требований, изложенных в пунктах 454 - 467 настоящих авиационных правил.

454. Эксплуатант ВС перед HOFO в ином государстве должен проинформировать Департамент по авиации и уполномоченный орган в области авиации того государства, в воздушном пространстве которого планируется HOFO.

455. Эксплуатант ВС при HOFO должен:

455.1. в рамках процесса управления безопасностью полетов эксплуатант ВС должен снижать и минимизировать риски и опасности, характерные для HOFO и определить в РПП:

процедуры отбора, формирования и подготовки экипажей;

обязанности членов экипажа и задействованного авиационного персонала;

необходимое оборудование и критерии управления полетом;

эксплуатационные процедуры и минимумы при выполнении HOFO;

455.2. обеспечить следующее:

подготовку рабочего плана полета для каждого полета;

инструктаж по мерам безопасности для пассажиров, проводимый до посадки в вертолет, включающий конкретную информацию по вопросам, относящимся к выполнению полетов над морем;

экипировку каждого члена летного экипажа сертифицируемым спасательным костюмом в случаях, если полученные командиром ВС фактические метеорологические данные или прогнозы погоды указывают на то, что в течение полета температура морской воды будет +10 °C и менее, или если ожидаемое время спасательных операций превышает время выживания в окружающей среде, или если полет запланирован ночью и в неблагоприятной обстановке;

использование маршрутов в открытом море, определенных соответствующим ОВД, если применимо;

оптимальное использование пилотами системы автоматического управления полетом в течение всего полета;

конкретные схемы захода на посадку на объекты в открытом море, включая параметры стабильного захода на посадку и корректирующие действия, которые необходимо предпринять, если заход на посадку становится нестабильным;

для полетов с участием нескольких пилотов процедуры, позволяющие члену летного экипажа контролировать пилотажные приборы во время полета над водной поверхностью, особенно во время захода на посадку или взлета, чтобы гарантировать сохранение безопасной траектории полета;

принятие летным экипажем немедленных и соответствующих действий в случае срабатывания сигнализатора опасной высоты;

процедуры, требующие, чтобы системы аварийной посадки на воду и необходимое оборудование были снаряжены, когда это требуется условиями безопасности полетов при всех HOFO;

выполнение полетов в соответствии с любыми ограничениями маршрутов или районов полетов, определенных Департаментом по авиации, органом, ответственным за использование воздушного пространства или уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого проводятся операции.

456. Эксплуатант ВС должен использовать только те объекты в открытом море, которые соответствуют размеру и массе типа вертолета и обеспечивают условия безопасной эксплуатации.

457. Эксплуатант ВС или командир вертолета при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок должен руководствоваться следующим:

457.1. за исключением требований, изложенных в пунктах 164 и 517 настоящих авиационных правил, при выборе запасных аэродромов и посадочных площадок на суше может не определять запасной аэродром пункта назначения в рабочем плане полета при выполнении полетов с объектов в открытом море на наземные аэродромы, если:

аэродром назначения определяется как прибрежный аэродром;

аэродром назначения имеет утвержденный заход на посадку по приборам или время полета менее трех часов и полученные прогнозы погоды на период времени за один час до и

один час после ожидаемого времени посадки, указывает, что нижняя граница облачности более чем на 250 метров (700 футов) превышает минимум погоды соответствующего захода на посадку по приборам или более чем на 300 метров (1000 футов) превышает минимум погоды аэродрома назначения, в зависимости что будет больше и видимость не менее 2500 метров;

457.2. запасная вертопалуба пункта назначения в открытом море должна соответствовать всем нижеперечисленным требованиям:

использоваться только после пролета рубежа возврата и если расстояние до запасного аэродрома назначения на суше ограничено дальностью полета. До достижения рубежа возврата должен использоваться запасной аэродром пункта назначения на суше;

обеспечивать возможность посадки с OEI;

по возможности, готовность вертопалубы к приему и выпуску вертолета должна гарантироваться до пролета рубежа возврата. Размеры, конфигурация и высота пролета препятствий для отдельных вертопалуб или других площадок должны быть пригодны для использования в качестве запасной вертопалубы для всех типов вертолетов, которые предполагаются использовать;

установленные минимумы погоды должны учитывать точность и надежность фактической метеорологической информации;

MEL должен содержать специальные положения для этого типа эксплуатации;

запасная вертопалуба пункта назначения в открытом море может быть выбрана только в том случае, если эксплуатант ВС определил специальные процедуры в РПП.

458. Эксплуатант ВС при выполнении полетов к объектам, расположенным в море, с применением бортовой радиолокационной станции должен руководствоваться следующим:

458.1. эксплуатант ВС должен установить эксплуатационные процедуры для выполнения полетов с применением бортовой радиолокационной станции к объектам, расположенным в море, и может выполнять такие полеты только в тех случаях, если:

вертолет оборудован бортовой радиолокационной станцией, способной предоставлять информацию экипажу о препятствиях;

MDH определяется по радиовысотомеру, в случае неисправности радиовысотомера применяется MDA, которая должна быть, как минимум, MDH + 60 метров (200 футов) и основываться на данных атмосферного давления в месте посадки пункта назначения или по самому низкому прогнозу атмосферного давления с поправкой на уровень моря для данного района;

458.2. выполнение полетов с применением бортовой радиолокационной станции к объектам в море (буровые установки, транзитные суда) осуществляется экипажем вертолета, имеющем в своем составе двух пилотов;

458.3. диапазон принятия решения должен обеспечивать достаточный запас высоты над препятствиями при уходе на второй круг в любом пункте назначения, для которого планируется полет с применением бортовой радиолокационной станции;

458.4. заход на посадку может быть продолжен менее диапазона принятия решения или MDA/H, если установлен визуальный контакт с местом назначения;

458.5. при эксплуатации вертолета одним пилотом MDA/H должны быть увеличены на 30

метров (100 футов), диапазон принятия решения должен быть не менее одной морской мили;

458.6. если полет с применением бортовой радиолокационной станции выполняется к недвижимым объектам в открытом море (таким как стационарная платформа или пришвартованное судно) и достоверные GPS-координаты местоположения доступны навигационной системе, система GPS может использоваться для обеспечения безопасности такого полета.

459. Эксплуатант ВС может выполнять полеты по VFR между объектами в открытом море, где надводный сектор менее 10 морских миль, в отступление от требований, изложенных в пунктах 182, 519 настоящих авиационных правил, при минимумах, представленных в таблице 14.

Таблица 14. Минимумы для полетов между объектами в открытом по VFR

	День		Ночь	
	высота <*>	видимость	высота <*>	видимость
Один пилот	300 футов	3 км	500 футов	5 км
Два пилота	300 футов	2 км <**>	500 футов	5 км <***>

<*> Нижняя граница облачности должна обеспечивать возможность полета на указанной высоте под облаками.

<**> Вертолеты могут эксплуатироваться при видимости менее 800 метров, при условии постоянного визуального контакта с местом назначения или вспомогательным ориентиром.

<***> Вертолеты могут эксплуатироваться при видимости менее 1500 метров, при условии постоянного визуального контакта с местом назначения или вспомогательным ориентиром.

460. Эксплуатант ВС может выполнять полеты на объекты в открытом море могут осуществляться только в случае, если скорость ветра на вертопалубе не превышает 30 м/с (60 узлов), включая порывы, но не более ограничений, установленных руководством по эксплуатации ВС.

461. Вертолеты, выполняющие взлеты и посадки на объекты в открытом море должны эксплуатироваться в соответствии с требованиями к эксплуатации с летно-техническими характеристиками класса.

462. Эксплуатант ВС должен установить и поддерживать систему мониторинга полетных данных в случае эксплуатации вертолета, оборудованного регистратором полетных данных.

Система мониторинга полетных данных не должна предусматривать наказаний и содержать соответствующие гарантии защиты источника данных.

463. Эксплуатант ВС должен установить и поддерживать в рабочем состоянии систему слеживания за ВС для эксплуатации в открытом море с момента вылета вертолета до прибытия его в конечный пункт назначения.

464. Эксплуатант ВС при HOFO должен эксплуатировать оборудованные системой контроля вибраций, способной контролировать состояние несущего винта, трансмиссии и систем привода несущего винта следующие вертолеты, выполняющие эксплуатацию в открытом море:

вертолеты, относящиеся к ВС сложной конструкции, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2016 г. или после этой даты;

все вертолеты с MOPSC более 9 мест и впервые получившие сертификат летной годности до 1 января 2017 г.;

все вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2018 г. или после этой даты.

Эксплуатант ВС должен иметь систему, позволяющую осуществлять:

сбор данных, включая выданные системой оповещения;

анализ и определение исправности компонентов;

реагирование на выявляемые начальные сбои.

465. Эксплуатант ВС при HOFO должен соблюдать следующие требования к оборудованию вертолетов:

465.1 система громкой связи:

оборудуются с MOPSC более 9 мест;

не оборудуются системой громкой связи вертолеты с MOPSC 9 мест или менее, если эксплуатант ВС может продемонстрировать, что в полете команды пилотов принимаются и понятны на всех местах пассажиров;

465.2. вертолеты оборудуются радиовысотомером со способностью звукового и визуального предупреждения снижения, ниже заранее установленной пилотом высоты;

465.3. все аварийные выходы, включая аварийные выходы экипажа, любые двери, иллюминаторы и другие люки, подходящие для аварийного выхода, а также средства для их

открытия должны быть маркированы для их применения пассажирами, которые могут использоваться при дневном свете и в темноте. Такая маркировка должна оставаться видимой в случае опрокидывания вертолета или затопления кабины;

465.4. вертолеты, которые эксплуатируются с МСТОМ более 3175 кг или MOPSC более 9 мест и впервые получили сертификат летной годности 31 декабря 2018 г. или после этой даты, должны быть оборудованы вертолетной системой предупреждения о приближении к земле.

466. Эксплуатант ВС должен соблюдать следующие требования при выполнении полетов в неблагоприятной обстановке:

466.1. все люди на борту вертолета должны быть одеты в сертифицированные спасательные жилеты, если только не надеты сертифицированные комбинированные спасательные костюмы, отвечающие совокупным требованиям спасательного костюма и спасательного жилета;

466.2. все пассажиры на борту вертолета должны быть одеты в сертифицированный комбинированный спасательный костюм если:

полученные командиром ВС метеорологические данные или прогнозы погоды указывают на то, что в течение полета температура морской воды будет +10 °C и менее;

ожидаемое время спасательных операций превышает время выживания;

полет запланирован ночью;

466.3. все лица на борту вертолета должны иметь при себе системы аварийного дыхания и быть проинструктированы по их использованию;

466.4. вертолеты должны иметь на борту спасательные плоты с соблюдением следующего:

все спасательные плоты должны быть установленные таким образом, чтобы их можно было использовать в условиях, в которых оценивались характеристики вертолета по плавучести и дифференту при сертификации;

все перевозимые спасательные плоты должны располагаться в легкодоступных местах, чтобы облегчить их готовность к использованию в аварийной ситуации;

количество установленных спасательных плотов должно быть в случае, если на вертолете перевозится менее 12 человек, как минимум, один спасательный плот, номинальной вместимостью не менее максимального количества человек на борту ВС, в случае, если на вертолете перевозится более 11 человек, как минимум, два спасательных плота с общим количеством мест достаточным для размещения всех лиц, перевозимых на борту вертолета, а в случае потери одного плота, оставшийся спасательный плот (плоты) имеет грузоподъемность и вместимость, достаточную для размещения всех лиц;

каждый спасательный плот должен быть оснащен не менее чем одним ELT(S);

каждый спасательный плот должен быть оснащен аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, в зависимости от климатогеографического района выполняемого полета;

466.5. вертолет должен быть оборудован системой аварийного освещения с независимым источником питания для обеспечения надлежащего общего освещения кабины для облегчения эвакуации из вертолета;

466.6. вертолет должен быть оборудован АРМ (AD), способным одновременно передавать сигналы на частотах 121,5 МГц и 406 МГц;

466.7. двери, конструкция которых не предусматривает их сброс и которые обозначаются, как аварийные выходы, должны иметь средства закрепления их в открытом положении таким образом, чтобы они не мешали выходу пассажиров при любых условиях;

466.8. все аварийные выходы, включая аварийные выходы экипажа, и любые двери, окна и другие люки, которые пригодны для подводного покидания, должны быть оборудованы для использования в аварийной ситуации;

466.9. эксплуатант ВС может на основании оценки рисков позволить пассажирам с ограниченными возможностями при полетах между объектами в открытом море частично носить или не носить спасательные жилеты, спасательные костюмы или системы аварийного дыхания.

467. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении членов экипажа для HOFO:

467.1. эксплуатант ВС должен установить:

критерии для отбора членов летного экипажа, учитывая имеющийся опыт членов летного экипажа;

уровень минимального опыта для командира вертолета, планируемого к выполнению полетов в открытом море;

программы тренировки и проверки членов летного экипажа, которые должны пройти все члены экипажа. Такие программы должны быть адаптированы к среде при полетах в открытом море и включать стандартные, нештатные и аварийные процедуры, управление ресурсами экипажа, подготовку по выходу в воду и выживанию в воде;

467.2. пилот может эксплуатировать вертолет и перевозить пассажиров:

в открытом море в качестве командира или второго пилота, если он выполнил в течение предыдущих 90 дней не менее трех взлетов, полетов, заходов на посадку и посадок на объектах в открытом море на вертолете того же типа или FFS представляющий этот тип;

ночью в прибрежной зоне в качестве командира или второго пилота, если он выполнил ночью в течение предыдущих 90 дней не менее трех взлетов, полетов, заходов на посадку и посадок ночью в прибрежной зоне на вертолете того же типа или FFS, представляющий этот тип.

ГЛАВА 40
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ С ОДНИМ ГАЗОТУРБИННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ НОЧЬЮ ИЛИ В ПРИБОРНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

468. Эксплуатант ВС может осуществлять SET-IMC при наличии у эксплуатанта ВС специального разрешения Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

469. Для получения специального разрешения на SET-IMC эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения по форме согласно приложению 13.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

достигнут приемлемый уровень надежности газотурбинных двигателей для конкретной комбинации "планер-двигатель";

разработаны специальные инструкции и процедуры по техническому обслуживанию ВС для

обеспечения уровня летной годности и надежности самолета и его силовой установки и включены в программу технического обслуживания ВС эксплуатанта ВС, содержащую программу мониторинга тенденций в работе двигателя, за исключением самолетов, которые впервые получили сертификат летной годности 31 декабря 2004 г. или после этой даты, имеющих автоматическую систему мониторинга тенденций и программу надежности двигателя и связанных с ним систем;

определен состав летного экипажа и программа подготовки и проверки членов летного экипажа, задействованных в этой эксплуатации;

введены эксплуатационные процедуры для оборудования, которое необходимо установить, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, планирования полета, мониторинга и сообщения об инцидентах, нормальной эксплуатации, непредвиденных обстоятельств, включая процедуры, связанные с отказом силовой установки, а также процедуры вынужденной посадки в любых метеорологических условиях;

выполнена оценка рисков для безопасности полетов.

470. Самолеты эксплуатанта ВС для SET-IMC должны иметь следующее оборудование:

470.1. две отдельные электрические системы электропитания, каждая из которых способна обеспечить достаточным электропитанием все необходимые пилотажные приборы, навигационные системы и системы самолета, необходимые для продолжения полета к месту назначения или запасному аэродрому;

470.2. два указателя пространственного положения, работающие от независимых источников электропитания;

470.3. для выполнения воздушной перевозки пассажиров - плечевыми ремнями или ремнями безопасности с диагональным плечевым ремнем для каждого пассажирского кресла;

470.4. метеорадиолокатор;

470.5. самолеты с гермокабиной должны иметь достаточное количество дополнительного кислорода для всех пассажиров в целях обеспечения возможности снижения после отказа двигателя на максимальной сертифицированной крейсерской высоте полета при максимальной скорости снижения в наивыгоднейшем диапазоне скоростей планирования и лучшей конфигурации планирования с учетом максимальной скорости утечки воздуха из кабины до достижения высоты в кабине менее 4000 метров (13000 футов);

470.6. систему зональной навигации, имеющей возможность программирования мест посадки и обеспечения бокового наведения экипажа для полета к этим местам посадки;

470.7. радиовысотомер;

470.8. посадочные фары, способные освещать точку приземления с высоты на глиссаде снижения 60 метров (200 футов) при отсутствии электропитания от основной системы электроснабжения;

470.9. систему аварийного электроснабжения достаточной емкости и мощности, способную обеспечить электропитанием после отказа основной системы электроснабжения следующего оборудования:

основного пилотажного и навигационного оборудования при снижении с максимальной эксплуатационной высоты после отказа двигателя;

средств по обеспечению одной попытки перезапуска двигателя;

выпуска шасси и закрылков в случае необходимости;

радиовысотомера на протяжении всего захода на посадку;

посадочных фар;

одного приемника воздушного давления с обогревом;

электрических средств обеспечения защиты остекления кабины пилота от воздействия атмосферных явлений на посадке, если установлено;

470.10. противообледенительную систему, которая автоматически включается или может включаться вручную при взлете, посадке и во время полета при высокой влажности;

470.11. средства постоянного мониторинга маслосистемы силовой установки для выявления наличия стружки, связанной с неисправностью элементов трансмиссии, включая индикацию предупреждения в кабине летного экипажа;

470.12. аварийное устройство управления мощностью двигателя, позволяющее продолжать управление работой двигателя для безопасного завершения полета в случае любого отказа в работе топливной автоматики двигателя.

ГЛАВА 41
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ БОРТОВОЙ ЭЛЕКТРОННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ

471. Эксплуатант ВС может использовать бортовую электронную информационную систему (EFB) после получения специального разрешения Департамента по авиации на выполнение полетов, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта.

Для получения специального разрешения Департамента по авиации на использование EFB эксплуатант ВС должен предоставить запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием EFB по форме согласно приложению 14.

Эксплуатант ВС должен подтвердить, что:

проведена оценка рисков, связанных с использованием EFB, и связанных с ней функций, выявление связанных рисков и обеспечение их надлежащего управления и снижения;

интерфейсы EFB и приложения EFB были оценены с учетом аспектов человеческого фактора;

создана система администрирования и эксплуатации EFB, установлены и внедрены процедуры и требования к обучению персонала.

472. Бортовая электронная информационная система для летного экипажа состоит из оборудования и прикладных программ и позволяет ему использовать функции EFB по хранению, обновлению, отображению и обработке данных, применяемых при выполнении полета или обязанностей, связанных с полетом для летного экипажа.

EFB должен сохранять работоспособность:

во всем диапазоне ожидаемых эксплуатационных условий в кабине экипажа, включая высокие и низкие температуры;

в случаях разгерметизации, если EFB рассчитан на использование в таких условиях.

473. При использовании на борту ВС электронных информационных систем эксплуатант ВС должен обеспечить:

отсутствие отрицательного влияния на эксплуатационные характеристики систем и оборудования ВС или на способность члена летного экипажа управлять ВС;

подбор автономных источников питания для обеспечения системы EFB электрическим питанием в соответствии с требованиями к летной годности, определяющими их использование на ВС;

принятие мер к тому, чтобы любые электрические кабели, подсоединяемые к EFB, находящемуся в специальном крепежном приспособлении или в переносном варианте, не представляли опасности для работы или безопасности полета;

разработку и внедрение руководства по EFB. Руководство по EFB может быть полностью или частично включено в РПП;

внедрение в РПП процедур, позволяющих летным экипажам подтверждать номер и (или) дату изменения программного обеспечения EFB, включая, в соответствующих случаях, версии базы данных (например, последнее обновление аэронавигационных карт).

474. Масса, размеры, форма и положение переносного EFB не должны затруднять управление ВС и оказывать влияние на безопасность полета.

EFB могут быть переносными либо установленными (т.е. являются частью конфигурации ВС).

Если крепежное приспособление, смонтированное на конструкции ВС, является несъемным, его установка должна утверждаться в соответствии с требованиями к летной годности.

EFB встраиваются на ВС с соблюдением требований к летной годности и правил проектирования.

Утверждение встроенных EFB отражается в сертификате типа. Установленные средства должны быть сертифицированы при проведении сертификации ВС на основании эксплуатационных бюллетеней первоначального оборудования изготовителя или третьей стороны.

Установленные питающие устройства должны соответствовать требованиям к летной годности. Рекомендуется не подключать EFB к основной или, по крайней мере, к критической силовой шине, чтобы отказ или неисправность EFB или питающих устройств не влияли на безопасную работу критических или основных систем ВС.

Все переносные EFB должны быть зафиксированы на критических этапах полета для обеспечения безопасности людей, находящихся в кабине летного экипажа.

Место размещения должно быть надежным и спроектировано таким образом, чтобы EFB оставался легко доступным в полете. Способ размещения не должен представлять какой-либо опасности при эксплуатации ВС.

475. Подготовка авиационного персонала должна проводиться в соответствии с SOP эксплуатанта ВС, в том числе нештатные процедуры, и включать:

ознакомление с архитектурой системы;

предполетные проверки системы;

ограничения системы;

использование каждого рабочего программного обеспечения;

ограничения на использование системы, включая случаи, когда не обеспечиваются некоторые или все функции EFB;

условия, включая этапы полета, при которых EFB не следует использовать;

процедуры перекрестной проверки ввода данных и рассчитанной информации;

аспекты человеческого фактора при использовании EFB;

дополнительная подготовка, касающаяся новых приложений, новых особенностей существующих приложений или изменений конфигурации оборудования;

периодическая подготовка и квалификационные проверки.

476. Эксплуатант ВС должен внедрить систему управления EFB.

Для осуществления надзора за всей системой EFB эксплуатант ВС должен распределить соответствующие обязанности в рамках управленческой структуры и определить, как минимум, одного специалиста, ответственного за процедуры и мероприятия, перечисленные в РПП, направленные на поддержание безопасности и целостности системы EFB, обеспечение безопасности системы, безопасности данных, безопасного доступа и защиты от вредоносного программного обеспечения.

Каждое лицо, занимающееся управлением EFB, должно пройти надлежащее обучение своим обязанностям и хорошо знать используемое оборудование, операционную систему и соответствующие программные приложения, а также иметь представление о производстве полетов. Необходимо установить процедуры технического обслуживания EFB.

РАЗДЕЛ V
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕМУ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ОПЕРАЦИИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

ГЛАВА 42
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

477. Эксплуатант ВС для осуществления SPO при выполнении авиационных работ в таких областях как сельское хозяйство, строительство, а также для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и иных целей) должен получить специальное разрешение Департамента по авиации в соответствии с планируемым видом авиационных работ, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения специального разрешения эксплуатант ВС должен подать запрос в Департамент по авиации и продемонстрировать соответствие авиационного персонала и ВС заявленным видам авиационных работ.

Эксплуатант ВС в запросе должен предоставить следующую информацию:

полное наименование, адрес и почтовый адрес;

описание системы менеджмента качества, включая организационную структуру;

описание предлагаемой операции, включая тип(ы) и количество ВС, которые будут эксплуатироваться;

документацию по оценке рисков и соответствующие SOP, в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 525 настоящих авиационных правил;

подтверждение того, что вся документация, направленная в Департамент по авиации, была проверена эксплуатантом ВС и признана соответствующей применимым требованиям.

Полеты по выполнению авиационных работ в зависимости от их цели, правил и технологии выполнения подразделяются на следующие виды:

АХР;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

активное тушение пожаров с использованием сливных устройств;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

аэровизуальные полеты (наблюдение и патрулирование);

транспортно-связные полеты;

оказание медицинской помощи населению;

полеты на десантирование парашютистов или десантирование грузов;

обзорные полеты;

полеты на выполнение поисково-спасательных операций;

проведение экспериментальных и научно-исследовательских работ.

Эксплуатант ВС должен получить в Департаменте по авиации разрешение по форме согласно приложению 15 на осуществление специализированных операций при выполнении авиационных работ в зонах, где может возникнуть угроза безопасности третьих сторон на земле в случае аварийной ситуации или в случаях, определенных Департаментом по авиации, а также над территорией, определенной уполномоченным органом в области авиации государства, на территории которого проводятся операции, при любой эксплуатации ВС, имеющей высокую степень риска, в частности для третьих сторон на земле, в силу специфического характера местности и местных условий, в которых такая деятельность осуществляется, и представляет высокий риск.

478. Эксплуатант ВС должен предусмотреть в РПП особенности SPO при выполнении авиационных работ, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии рабочих посадочных площадок и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

479. Командир ВС при выполнении авиационных работ:

479.1. несет ответственность за:

479.1.1. безопасность ВС, членов экипажа, специалистов и груза на борту ВС во время эксплуатации;

479.1.2. начало, продолжение, прекращение или изменения в порядке выполнения полета в интересах безопасности полета;

479.1.3. полное выполнение всех эксплуатационных процедур и контрольных карт в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

479.1.4. принятие решения на выполнение полета, при условии соблюдения следующего:

ВС имеет действующий сертификат летной годности;

ВС имеет действующее регистрационное удостоверение;

приборы и оборудование, необходимые для выполнения полетного задания, установлены и являются исправными, при этом допускается неисправность некоторого оборудования в соответствии с MEL или иного эквивалентного документа;

масса и положение центра тяжести ВС позволяют выполнять полет в пределах ограничений, установленных эксплуатационной документацией (не применяется для свободных аэростатов);

оборудование и багаж должным образом загружены и закреплены;

эксплуатационные ограничения ВС, определенные в руководстве по эксплуатации ВС, не будут превышены ни на одном из этапов полета;

навигационные базы данных, необходимые для выполнения полетов с PBN пригодны и актуальны;

479.1.5. отказ от выполнения полета, если он или любой член экипажа ВС не в состоянии выполнять свои служебные обязанности из-за болезни, травмы, усталости или действия лекарственных средств или каких-либо психоактивных веществ;

479.1.6. отказ от продолжения полета за пределы ближайшего аэродрома или посадочной площадки с допустимыми метеорологическими условиями, если работоспособность любого члена экипажа для выполнения функциональных обязанностей ухудшилась из-за усталости, болезни или недостатка кислорода;

479.1.7. решение о вылете ВС с неисправностями в соответствии с CDL или MEL, если применимо;

479.1.8. запись эксплуатационных данных и всех выявленных недостатков, дефектов ВС в конце полета или серии полетов в техническом или бортовом журнале ВС;

479.1.9. обеспечение следующего:

бортовые регистраторы не должны отключаться или выключаться во время полета;

не должны быть намеренно стерты записи данных бортовых регистраторов в случае события отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором обязательно необходимо докладывать;

в случаях авиационного происшествия или инцидента, а также если сохранение записей бортовых регистраторов необходимо органу по расследованию:

записи данных бортовых регистраторов не должны быть намеренно стерты;

бортовые регистраторы должны быть отключены после окончания полета;

перед выходом из кабины летного экипажа приняты все меры для сохранения записей бортовых регистраторов;

479.2. имеет право отказать в посадке на борт ВС любому лицу и запретить загрузку любого груза, если это может представлять потенциальную угрозу безопасности ВС или лицам на борту ВС;

479.3. обязан иметь информацию о метеорологических условиях в районе выполнения авиационных работ перед началом работ, а также в процессе их выполнения. Командир ВС должен как можно скорее сообщить службе ОВД о любых обнаруженных опасных метеорологических условиях или условиях полета, которые могут повлиять на безопасность полета иных ВС;

479.4. несмотря на положения подпункта 479.1.6 настоящего пункта, при выполнении полетов с участием нескольких экипажей может продолжить полет за пределами ближайшего аэродрома или посадочной площадки, допускаемого метеорологическими условиями, при наличии надлежащих смягчающих процедур;

479.5. в аварийной ситуации, требующей немедленного принятия решений и действий, может предпринять любые действия, которые он считает необходимыми в сложившихся обстоятельствах. В таких случаях командир ВС может отклонится от установленных правил, эксплуатационных процедур в интересах безопасности полета;

479.6. должен незамедлительно предоставить Департаменту по авиации отчет о случае акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и проинформировать соответствующий уполномоченный орган в области авиации государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС;

479.7. должен незамедлительно проинформировать ближайший уполномоченный орган в области авиации о любом инциденте, связанном с ВС, которое привело к серьезным травмам или смерти любого человека или значительному повреждению ВС или имущества.

480. Члены экипажа при осуществлении специализированных операций при выполнении авиационных работ руководствуются следующим:

480.1. несут ответственность за надлежащее исполнение своих обязанностей, которые указаны в SOP и в РПП;

480.2. во время критических этапов полета или в тех случаях, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности полета, должны находиться в назначенном ему месте на борту ВС, если иное не указано в SOP;

480.2. во время полета должны находиться на своем рабочем месте и быть пристегнутыми ремнем безопасности;

480.3. во время полета, как минимум, один пилот должен постоянно находиться за штурвалом и управлять ВС;

480.4. член экипажа ВС не может выполнять на ВС обязанности:

в случаях возможного ухудшения состояния, при котором выполнение задач и принятие решений может оказать негативное влияние на безопасность полета из-за утомления, в том числе

накопление утомляемости, недостатка сна, количество полетов, ночные обязанности или пересечение часовых поясов. Время отдыха должно быть достаточным для восстановления работоспособности в соответствии с применимыми требованиями к ограничению полетного и служебного времени;

находясь под воздействием психоактивных веществ или алкоголя, а также будучи неспособным исполнять функциональные обязанности из-за травмы, усталости, приема лекарственных препаратов, болезни или иных причин;

480.5. член экипажа ВС, выполняющий обязанности более чем у одного эксплуатанта ВС, должен:

вести свои индивидуальные записи относительно полетного и служебного времени и периодов отдыха;

предоставить каждому эксплуатанту ВС данные, необходимые для планирования работ в соответствии с применимыми требованиями к полетному и служебному времени и периодам отдыха;

408.6. член экипажа ВС должен сообщать командиру ВС о:

любой неисправности или отказе, которые, по его мнению, могут повлиять на исправность или безопасную эксплуатацию ВС, включая аварийные системы;

любом инциденте, который поставил или мог поставить под угрозу безопасность полета.

481. Специалисты по SPO при выполнении авиационных работ руководствуются следующим:

481.1. несут ответственность за надлежащее исполнение своих обязанностей в соответствии с функциональными обязанностями при выполнении операций SPO, которые указываются в SOP и РПП;

481.2. во время критических этапов полета или в тех случаях, когда командир ВС считает это необходимым в интересах безопасности полета, должны находиться в назначенном ему месте на борту ВС, если иное не указано в SOP;

481.3. должны обеспечить свою безопасность страховочными средствами при выполнении специальных заданий с открытыми или снятыми внешними дверями;

481.4. обязаны сообщать командиру ВС о:

любой неисправности или отказе, которые, по его мнению, могут повлиять на исправность или безопасную эксплуатацию ВС, включая аварийные системы;

любом инциденте, который поставил или мог поставить под угрозу безопасность полета.

482. Командир ВС, члены летного экипажа и специалисты по SPO должны соблюдать законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты ВС.

483. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы все члены летного экипажа и специалисты по SPO могли общаться друг с другом на общем языке.

484. Эксплуатант ВС при осуществлении SPO при выполнении авиационных работ должен обеспечить наличие на борту каждого ВС документации с соблюдением следующего:

484.1. в каждом полете при осуществлении SPO при выполнении авиационных работ должны находиться на борту ВС следующие документы, руководства и иная информация:

руководство по эксплуатации ВС;

регистрационное удостоверение;

сертификат летной годности ВС;

сертификат по шуму на местности, если применимо;

заверенная копия сертификата эксплуатанта ВС;

заверенные эксплуатационные спецификации соответствующего типа ВС, выданные вместе с сертификатом;

разрешения на виды специализированных операций;

разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС;

страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технический персонала; ВС; ответственности перед третьими лицами, если применимо;

задание на полет;

бортовой технический журнал ВС;

детализированный ATS FPL;

действующие аэронавигационные карты маршрута (района планируемого полета) и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС;

информация о поисково-спасательных службах в районе планируемого полета;

РПП или его часть, касающаяся выполнения полетов и (или) SOP, относящиеся к обязанностям членов летного экипажа и специалистов по SPO, которые должны находиться в доступном для них месте;

MEL или CDL, если применимо;

NOTAM, сборники аэронавигационной информации и информационной документации службы аэронавигационной информации;

метеорологическая информация;

грузовые манифесты, если применимо;

любая иная документация, которая может иметь отношение к полету или требуется государством, заинтересованным в полете;

соответствующие свидетельства авиационного персонала на каждого члена экипажа;

484.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 484.1 настоящего пункта, документы и информация, перечисленные в абзацах третьем - тринадцатом, шестнадцатом, девятнадцатом и двадцатом подпункта 484.1 настоящего пункта, могут храниться на аэродроме или посадочной площадке в случаях выполнения:

взлетов и посадок на одном и том же аэродроме или посадочной площадке;

полетов в локальной зоне, определенной Департаментом по авиации;

484.3. несмотря на требования, изложенные в подпункте 484.1 настоящего пункта, при полетах на планерах, документы и информация, перечисленные в абзацах втором - двенадцатом и пятнадцатом - двадцать первом подпункта 484.1 настоящего пункта, допускается перевозить в поисковом автомобиле;

484.4. в случае утери, повреждения и т.п. документов, указанных в абзацах третьем - десятом подпункта 484.1 настоящего пункта, эксплуатация ВС может продолжаться до тех пор, пока полет не достигнет пункта назначения или места, где могут быть предоставлены копии утраченных документов;

484.5. эксплуатант ВС после запроса Департамента по авиации или уполномоченного органа в области авиации государства, на территории которого проводятся SPO при выполнении авиационных работ ВС при выполнении авиационных работ, должен предоставить в разумные сроки документы, которые должны находиться на борту ВС при выполнении полетов.

485. После авиационного происшествия, серьезного инцидента или происшествия, выявленного органом по расследованию, эксплуатант ВС должен сохранять оригинальные записанные данные в течение 60 дней или до тех пор, пока иное не установит орган по расследованию.

Эксплуатант ВС должен проводить функциональные проверки и оценки записей FDR, CVR, а также записей состояния линии передачи данных для обеспечения постоянной эксплуатационной надежности регистраторов.

Эксплуатант ВС должен сохранять записи FDR и канала передачи данных, которые должны быть записаны на бортовые самописцы, записанные в течение, как минимум, предыдущих 25 часов применительно к самолетам и данные, записанные в течение, как минимум, предыдущих 10 часов применительно к вертолетам. Для целей тестирования и обслуживания бортовых самописцев до одного часа самого старого (неактуального) записанного материала на момент тестирования может быть удалено.

Эксплуатант ВС обязан должным образом хранить и постоянно обновлять документацию, содержащую необходимые данные для преобразования необработанных исходных данных FDR в параметры, выраженные в технических единицах.

Эксплуатант ВС должен предоставить любые сохранившиеся записи бортовых регистраторов по требованию Департамента по авиации.

При расследовании авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих проведение расследования авиационных происшествий и инцидентов, и за исключением обеспечения работоспособности CVR, записи CVR не должны раскрываться или использоваться, кроме случаев, когда:

установлена процедура, связанная с обработкой записей CVR и их расшифровки;

все заинтересованные члены экипажа ВС и авиационный персонал по техническому обслуживанию выразили свое согласие;

они используются только для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

В случае, когда записи CVR проверяются для обеспечения работоспособности CVR, эксплуатант ВС должен обеспечить конфиденциальность записей CVR и записи CVR не должны расшифровываться или использоваться для других целей, кроме как проверки обеспечения исправности CVR.

Записи FDR или записи канала передачи данных должны использоваться в целях, отличных от расследования авиационного происшествия или инцидента, которые подлежат обязательной отчетности, если только такие записи используются эксплуатантом ВС в целях поддержания летной годности ВС или используются в рамках процедур по безопасности полетов.

486. Эксплуатант ВС при организации и выполнении перевозок опасных грузов по воздуху должен руководствоваться требованиями, изложенными в пункте 138 настоящих авиационных правил.

487. Эксплуатант ВС при наличии освобождения от действия положений Doc 9284, касающегося перевозки опасных грузов по воздуху, не должен допускать выполнение полетов ВС при осуществлении SPO при выполнении авиационных работ над густонаселенными районами городов, поселков или иных населенных пунктов или над скоплением людей под открытым небом.

488. Эксплуатант ВС при перевозке вооружения для выполнения специальных задач должен обеспечить защиту от несанкционированного использования перевозимого вооружения.

Специалист, применяющий вооружение при выполнении специальных задач, принимает все необходимые меры для предотвращения опасности для ВС и людей, находящихся на борту ВС или на земле.

489. Командир ВС при принятии окончательного решения о допуске в кабину летного экипажа руководствуется следующим:

допуск в кабину летного экипажа не должен отвлекать и (или) мешать выполнению полета;

все люди, находящиеся в кабине летного экипажа, должны быть ознакомлены с соответствующими процедурами безопасности.

490. К АХР относятся такие виды SPO как борьба с насекомыми в сельском хозяйстве, борьба с заболеваниями растений в сельском и (или) лесном хозяйстве, борьба с сорняками и кустарниками, внесение удобрений. Эксплуатант ВС в начале сезона АХР должен проверить в контрольном полете (облете) перед первым вылетом с базового аэродрома каждое ВС, занятое в производстве АХР, при полной полетной массе и с установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты контрольного полета (облета) записываются в эксплуатационную документацию ВС.

491. АХР выполняются посредством распыления, опрыскивания или рассева сыпучих или жидких материалов, средств химизации или биологических средств защиты растений.

Порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также пересеченных высоковольтными линиями электропередач определяются инструкцией, составленной командиром ВС. При самостоятельном налете на АХР до 100 часов указанная инструкция утверждается лицом командно-летного состава.

492. К воздушным съемкам относятся аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты. Воздушные съемки могут проводиться для составления топографических карт, в интересах геологической разведки, охраны и использования почв, сельского и (или) лесного хозяйства, городского планирования и развития, гражданского строительства, проведения гидрологических исследований.

Выполнение воздушных съемок эксплуатанту ВС разрешается выполнять на ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой.

493. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов,

обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования, борьбы с разносчиками заболеваний животных.

Выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с руководством по авиационно-химическим работам.

494. При выполнении патрулирования лесов в случаях обнаружения пожаров разрешается при наличии на борту ВС представителей заказчика со средствами пожаротушения выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД при наличии с ним связи.

495. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

Выполнение SPO по активному тушению пожаров лесов производится в соответствии с руководством по лесоавиационным работам.

При выполнении перевозки десантников-пожарных или спасателей к месту назначения, если невозможна посадка на подобранную площадку, разрешается их десантирование парашютным способом, при этом эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на десантирование парашютистов и грузов.

Для выполнения активного тушения пожаров с использованием сливных устройств эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на HESLO.

496. К строительно-монтажным и погрузочно-разгрузочным работам относятся: монтаж и демонтаж строительных конструкций, линий электропередач, трубопроводов, проведение строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций и других видов работ, связанных с висением и перемещением грузов на внешней подвеске вертолетов.

Для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся при необходимости тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ.

Для выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на HESLO.

497. Для взаимодействия летного экипажа ВС с бригадой рабочих, монтажников применяются радиосвязь и (или) установленная командиром ВС визуальная сигнализация.

498. Аэровизуальные полеты (полеты для наблюдения и патрулирования) выполняются с наблюдателем заказчика на борту ВС в целях визуального обследования объектов и наблюдения.

К аэровизуальным полетам (полетам для наблюдения и патрулирования) относятся патрулирование линий электропередач, линий связи, газопроводов и нефтепроводов, продуктопроводов, рек, каналов, автомагистралей, контроль и (или) разведка ледовой обстановки, разведка запасов рыбы и зверя, инвентаризация диких животных наблюдение и контроль в районах наводнений и стихийных бедствий, проведение телевизионных и киносъемок, контроль за ходом строительных работ.

499. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и других организаций, использующих ВС для связи, перевозки пассажиров и (или) груза заказчика.

Перевозка грузов осуществляется в фюзеляже ВС и (или) с использованием внешней подвески.

Разгрузка может осуществляться после посадки ВС или с режима висения вертолета.

Эксплуатанту ВС при выполнении транспортно-связных полетов разрешается производить сброс грузов на парашютах и без парашютов при наличии специального разрешения Департамента по авиации на десантирование грузов.

Для выполнения транспортно-связных полетов с использованием внешней подвески для перевозки грузов эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение SPO при HESLO.

500. Полеты для транспортировки грузов (объектов) на внешней подвеске ВС выполняются с обходом населенных пунктов. Пролет через населенный пункт допускается только с разрешения местных исполнительных и распорядительных органов.

501. Выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению, за исключением выполнения полетов HEMS, производятся на основании заявок организаций здравоохранения и подразделяются на полеты для оказания экстренной медицинской помощи и полеты, связанные с доставкой медицинского оборудования, лекарств, крови, органов, а также выполнением санитарных мероприятий.

502. Полеты на десантирование парашютистов выполняются для тренировки парашютистов-спортсменов и любителей, а также для доставки десантников-пожарных или спасателей к месту назначения, если доставка их другим способом невозможна.

Десантирование может осуществляться парашютным и беспарашютным способами.

Десантирование беспарашютным способом может осуществляться выполнением грузовых операций, связанных с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей). Для выполнения такого вида беспарашютного десантирования эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение SPO при выполнении HEC.

При выполнении полетов на десантирование грузов сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами - с высоты не менее 150 метров Сброс грузов без парашюта разрешается:

в равнинной местности с высоты не менее 25 метров;

в холмистой местности не менее 50 метров.

503. Обзорные полеты выполняются в целях предоставления условий гражданам для обозрения с воздуха природных заповедников, памятников архитектуры и других достопримечательностей, доставки заказчика к удаленным объектам обозрения.

К обзорным полетам относятся использование авиации для целей информрекламы и полеты в целях популяризации гражданской авиации и авиационной техники в Республике Беларусь, в рамках которых могут выполняться полеты на пилотаж.

Для выполнения обзорных полетов с элементами пилотажа эксплуатант ВС должен иметь специальное разрешение Департамента по авиации на выполнение полетов на пилотаж.

В рамках информрекламы производятся полеты по буксировке знаков (баннеров), разбрасывание листовок, передачи объявлений через громкоговоритель.

504. Полеты па выполнение поисково-спасательных операций эксплуатантом ВС должны выполняться на поисково-спасательных ВС.

ВС должны быть оснащены специальным оборудованием, пригодным для эффективного проведения поисково-спасательных операций, каждое поисково-спасательное ВС оборудуется устройством для захвата аварийных частот, при выполнении поисково-спасательных операциях над морскими районами поисково-спасательное ВС оснащается радиоаппаратурой, которая позволяет поддерживать связь с морскими судами.

Для выполнения поисково-спасательных операций эксплуатант ВС должен иметь экипажи вертолетов, подготовленные к выполнению ННО, десантированию парашютистов и грузов, а при выполнении поисково-спасательных операциях над морскими районами - к HOFO.

Для выполнения поисково-спасательных операций на вертолетах эксплуатант ВС должен иметь специальные разрешения Департамента по авиации на выполнение ННО, десантированию парашютистов и грузов, а при выполнении поисково-спасательных операций над морскими районами - на HOFO.

505. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами ВС на договорной основе в соответствии с законодательством с заинтересованными организациями.

Программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ должна быть согласована с эксплуатантом ВС и утверждена руководителем заказчика.

ГЛАВА 43
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ОПЕРАЦИЙ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

506. Эксплуатант ВС должен использовать только те аэродромы или посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемых специализированных операций при выполнении авиационных работ.

При выборе запасного аэродрома для самолетов с учетом фактического запаса топлива эксплуатант ВС должен считать аэродром изолированным, если расстояние от него до ближайшего аэродрома соответствует значениям времени, более, чем:

для самолетов с поршневыми двигателями - 60 минут;

для самолетов с турбовинтовыми и турбореактивными двигателями - 90 минут.

507. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов по IFR должен определить эксплуатационный минимум для каждого пункта вылета, пункта назначения и запасного аэродрома, который планируется к использованию. Такой минимум должен:

быть не менее, чем установленный государством, на территории которого располагается аэродром, за исключением наличия специального разрешения от этого государства;

быть утвержденным Департаментом по авиации для выполнения полетов в условиях низкой видимости.

При определении эксплуатационного минимума аэродрома эксплуатант ВС или командир ВС должен учитывать:

тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС;

квалификацию, опыт и состав летного экипажа;

размеры и характеристики ВПП, полос воздушных подходов и FATO, которые могут быть выбраны для использования;

соответствие и эксплуатационные характеристики имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств;

оборудование, предназначенное на ВС для навигации и (или) контроля траектории полета при взлете, заходе на посадку, посадке, уходе на второй круг и для выполнения повторного захода на посадку;

препятствия в зонах захода на посадку, повторного захода и набора высоты должны учитываться для выполнения нештатных процедур;

OCA/H для схем захода на посадку по приборам;

имеющиеся средства определения метеорологических условий и информирования экипажа ВС о них;

методику пилотирования, применяемой при выполнении захода на посадку.

Минимум для конкретного типа захода на посадку и схемы посадки должен применяться только в том случае, если:

наземное оборудование, необходимое для намеченной процедуры, находится в исправном состоянии;

необходимые для захода на посадку бортовые системы ВС находятся в исправном состоянии;

минимум ВС соответствует необходимым летно-техническим характеристикам;

летный экипаж имеет соответствующую квалификацию.

508. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома по NPA, APV, CAT I должен руководствоваться следующим:

508.1. DH, которая будет использоваться для выполнения NPA, выполняемого с использованием метода CDFA, схемы захода на посадку с APV и захода на посадку CAT I должна быть не менее, чем наибольшая величина:

минимальной высоты, на которой могут использоваться средства захода на посадку без необходимых визуальных ориентиров;

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

табличной величины принятия решения о заходе на посадку, где применимо;

величины минимального системного минимума, представленной в таблице 15;

Таблица 15. Системные минимумы

Оборудование	Минимальная DH/MDH, в футах
Система посадки по приборам (ILS)	200
Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS)/спутниковая расширенная система (SBAS)	200

(горизонтальный точный заход на посадку с вертикальным наведением (LPV)	
GNSS (Горизонтальная навигация (LNAV)	250
GNSS/барометрическая вертикальная навигация (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовой маяк (LOC) с дальномерным маяком или без дальномерного радиомаяка (DME)	250
Заход на посадку по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивается на 1/2 морской мили)	250
SRA (заканчивается на 1 морской миле)	300
SRA (заканчивается на 2 морских милях или более)	350
Всенаправленный радиомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправленный радиомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навигационный радиокомпас (VDF)	350

минимальной высоты принятия решения в руководстве по эксплуатации ВС или эквивалентном документе, если в нем указан такой параметр.

508.2. MDH для выполнения NPA без использования маневра CDFA должна быть не менее:

OCH для конкретной категории ВС;

величины минимального системного минимума, определенного в таблице 15;

MDH, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, если в нем указан такой параметр.

509. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома для выполнения захода по кругу должен руководствоваться следующим:

509.1. MDH для выполнения захода по кругу должна быть не менее:

опубликованной минимальной безопасной высоты над препятствиями для этой категории ВС;

минимальной высоты для выполнения захода по кругу, представленной в таблице 16;

Таблица 16. MDH и минимальная видимость для выполнения захода по кругу в зависимости от категории самолетов

	Категория самолетов			
	A	B	C	D
MDH, в футах	400	500	600	700
Минимальная метеорологическая видимость, в метрах	1500	1600	2400	3600

DH/MDH предыдущей процедуры захода на посадку по приборам;

509.2. минимальная горизонтальная видимость при выполнении полетов по кругу должна быть не менее:

видимости полетов по кругу для этой категории ВС, если опубликовано;

минимальной видимости, приведенной в таблице 16;

RVR или CMV предыдущей процедуры захода на посадку по приборам.

510. Эксплуатант ВС при определении эксплуатационных минимумов для эксплуатации вертолетов при заходе по кругу в прибрежной зоне должен принимать, что MDH должна составлять не менее 250 футов, а метеорологическая видимость - не менее 800 метров.

511. Эксплуатант ВС при определении процедур вылета и захода на посадку должен руководствоваться следующим:

511.1. командир ВС должен использовать процедуры вылета и захода на посадку, установленные государством на территории которого расположен аэродром, если такие процедуры опубликованы для ВПП или FATO;

511.2. несмотря на требования, изложенные в подпункте 511.1 настоящего пункта, командир ВС может отклониться от опубликованного маршрута вылета, маршрута прибытия или схемы захода на посадку при условиях:

соблюдения критериев пролета препятствий и полного учета условий эксплуатации и всех условий разрешения от органа УВД, полученного на выполнение таких процедур;

радиолокационного контроля и наведения органом УВД;

511.3. в случае полетов ВС сложной конструкции конечный участок захода на посадку выполняется визуально или в соответствии с установленной процедурой захода на посадку.

512. Эксплуатант ВС должен установить метод определения минимальных высот полета, обеспечивающих требуемый запас высоты над земной поверхностью для всех участков маршрута, на которых полет выполняется по ППП.

Командир ВС устанавливает минимальную высоту полета для каждого полета на основе этого метода. Минимальные высоты полета не должны быть менее, чем опубликованные государством, в воздушном пространстве которого выполняется полет.

513. Эксплуатант ВС при расчете заправки самолета топливом должен руководствоваться следующим:

513.1. командир самолета имеет право начать полет только при условии, если самолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла для выполнения полетов:

в случае полета по VFR днем - полета до аэродрома назначения и далее для выполнения полета на крейсерской высоте в течение не менее 30 минут, ночью - полета до аэродрома назначения и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут;

в случае полета по IFR, если запасной аэродром пункта назначения не нужен - полета до аэродрома назначения и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут, если запасной аэродром пункта назначения нужен - полета до аэродрома назначения, запасного аэродрома и далее на выполнение полета на крейсерской высоте в течение не менее 45 минут;

513.2. при расчете необходимого количества топлива, с учетом запаса на случай непредвиденных обстоятельств, должны учитываться следующие факторы:

прогнозируемые метеорологические условия;

ожидаемые маршруты УВД и задержки движения;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если

применимо;

любые иные факторы, которые могут вызвать увеличение времени полета до посадки самолета или повысить расход топлива и (или) масла;

513.3. разрешается при необходимости внесение изменений в ATS FPL в полете с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

514. Эксплуатант ВС при расчете заправки вертолета топливом должен руководствоваться следующим:

514.1. командир вертолета имеет право начать полет только при условии, что вертолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла для выполнения следующего:

в случае полетов VFR для полета до аэродрома (посадочной площадки) назначения, далее на выполнение полета в течение не менее чем на 20 минут при наилучшем соотношении дальности и высоты полета, либо днем для полета в течение 10 минут на максимальной скорости при условии, что остается в пределах 25 морских миль от аэродрома (места вылета);

в случае полетов по IFR, если запасной аэродром не нужен, либо нет подходящего с точки зрения метеорологических условий аэродрома, для полета до аэродрома (посадочной площадки) назначения, далее на выполнение полета в течение не менее чем на 30 минут на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом (посадочной площадкой) назначения в MCA и после этого для выполнения захода на посадку и посадки, если необходим запасной аэродром - для выполнения полета и выполнения захода на посадку и ухода на второй круг на аэродроме (посадочной площадке) назначения, далее для полета к указанному запасному аэродрому или для полета в течение 30 минут в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом (посадочной площадкой) назначения в MCA и после этого для выполнения захода на посадку и посадки;

514.2. при расчете необходимого количества топлива, включая запас на случай непредвиденных обстоятельств, должны учитываться следующие факторы:

прогнозные метеорологические условия;

ожидаемые маршруты и схемы движения, предоставляемых УВД и задержки движения;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо;

любые другие факторы, которые могут задержать посадку вертолета или повысить расход топлива и (или) масла;

514.3. разрешается при необходимости внесение изменений в ATS FPL в полете с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования соблюдаются, начиная с точки перепланирования полета.

515. Эксплуатант ВС должен установить процедуры инструктажа членов технического экипажа, обеспечивающие:

515.1. обязательное проведение с членами технического экипажа перед полетом инструктажа по:

аварийному оборудованию и процедурам;

эксплуатационным процедурам, связанным с выполнением специальных задач, перед

каждым полетом или серией полетов;

515.2. инструктаж, требуемый абзацем третьим подпункта 515.1 настоящего пункта, может быть заменен программой первоначальной или периодической подготовки. В таком случае эксплуатант ВС должен определить и указать в РПП сроки действия этого инструктажа.

516. При выполнении полетов самолетами по IFR, командир самолета должен определить в плане полета, как минимум, один запасной аэродром назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, если:

516.1. доступные метеорологические данные указывают на то, что для периода времени от одного часа до расчетного времени и до одного часа после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до одного часа после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период является меньшим, подход и посадка может быть выполнена в VMC;

516.2. аэродром запланированной посадки является изолированным:

516.2.1. для аэродрома планируемой посадки предписывается схема захода на посадку по приборам;

516.2.2. имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее чем на 300 метров (1000 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5,5 км или на 4 км больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

517. При выполнении полетов вертолетами по IFR командир вертолета должен определить в плане полета, как минимум, один запасной аэродром назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, если:

517.1. процедура захода на посадку по приборам определена для аэродрома намеченной посадки, а имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до двух часов после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период является меньшим:

нижняя граница облачности не менее чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

517.2. место планируемой посадки изолируется:

517.2.1. для аэродрома планируемой посадки предписывается схема захода на посадку по приборам;

517.2.2. имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее чем на 120 метров (400 футов) больше минимума,

определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

518. Командир ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку должен убедиться в доступности необходимых средств для навигации и посадки по приборам на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме в случае невозможности выполнения запланированного захода на посадку и посадки.

519. Эксплуатант ВС при выполнении полетов ВС в различных метеорологических условиях должен учитывать следующее:

при выполнении полетов в VFR командир ВС может начать взлет или продолжать полет только при условии, что последние полученные метеорологические данные указывают на то, что метеорологические условия на маршруте и на аэродроме назначения в расчетное время прибытия равны или более применимых эксплуатационных минимумов VFR;

при выполнении полетов по IFR командир ВС может продолжать полет в направлении запланированного аэродрома назначения только при условии, если последние полученные метеорологические данные указывают на то, что в ожидаемое время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов назначения будут равны или более соответствующих применимых эксплуатационных минимумов аэродрома;

если полет содержит участки с VFR и по IFR, в соответствующих случаях применяются метеорологические данные, указанные в абзацах втором и третьем настоящего пункта соответственно.

520. Эксплуатант ВС должен установить процедуры управления топливом в полете руководствуясь следующим:

для ВС сложной конструкции должны быть установлены процедуры, обеспечивающие выполнение проверок остатка топлива в полете и управление топливом;

командир ВС должен регулярно проверять, что количество оставшегося топлива не менее количества топлива, необходимого для выполнения полета до пригодного по метеорологическим условиям аэродрома и запланированное количество резервного топлива, в соответствии с требованиями, изложенными в пунктах 513 и 514 настоящих авиационных правил.

521. Эксплуатант ВС при планировании использования дополнительного кислорода должен руководствоваться следующим:

521.1. эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы все члены летного экипажа и специалисты постоянно использовали дополнительный кислород, если высота полета превышает 3050 метров (10000 футов) в течение более чем 30 минут, и во всех случаях, когда она превышает 4000 метров (13000 футов), если иное не определено Департаментом по авиации и SOP;

521.2. требования, изложенные в подпункте 521.1 настоящего пункта, и при выполнении полетов на обеспечение парашютных прыжков кратковременные выходы на высоту более 4000 метров (13000 футов) без использования кислородного оборудования на самолетах и вертолетах, не относящихся к ВС сложной конструкции, могут проводиться с разрешения Департамента по авиации на основе рассмотрения следующего:

продолжительность выхода на высоту более 4000 метров (13000 футов) не должна превышать 10 минут, если требуется больше времени, эта продолжительность должна быть строго

ограничена периодом выполнения специального задания;

высота полета не должна превышать 4900 метров (16000 футов);

инструктаж по безопасности должен содержать соответствующую информацию для членов экипажа и бортовой команды парашютистов о возможном влиянии на организм кислородного голодания;

наличие SOP для эксплуатации в условиях, требуемых абзацами вторым - четвертым настоящего подпункта;

наличие у эксплуатанта ВС опыта выполнения полетов на высотах более 4000 метров (13000 футов) без использования кислородного оборудования;

наличие индивидуального опыта у членов экипажа и специалистов и их физиологическая адаптация к большим высотам;

превышение аэродрома (посадочной площадки) базирования эксплуатанта ВС или места проведения специализированной операции.

522. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли, командир ВС должен немедленно выполнить корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

Система предупреждения о близости с землей может быть выключена во время выполнения некоторых специальных задач, выполнение которых требует, чтобы высота полета ВС находилась в пределах высоты, которая менее высоты срабатывания системы предупреждения о близости с землей.

523. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS должен установить эксплуатационные процедуры и программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II.

Бортовая система предупреждения столкновений в воздухе ACAS II может быть отключена в случаях выполнения таких специальных задач, выполнение которых требует, чтобы ВС эксплуатировались на дистанции друг от друга менее, чем та, на которой срабатывает ACAS.

524. Командир ВС при принятии решения на начало и продолжение захода на посадку должен руководствоваться следующим:

524.1. командир ВС может начать процедуру захода на посадку по приборам независимо от сообщенных данных RVR (VIS);

524.2. если сообщенные величины RVR (VIS) менее применимого минимума заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном этапе захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляют более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

524.3. если параметры RVR недоступны, они могут быть получены путем конвертации величин полученных параметров видимости;

524.4. если после прохождения высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом, сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

524.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами;

524.6. величина RVR в зоне выполнения посадки должна всегда контролироваться.

525. Перед началом осуществления SPO при выполнении авиационных работ эксплуатант ВС должен провести оценку рисков, оценивая сложность деятельности, чтобы определить опасности и связанные с ними риски, присущие предстоящим операциям, и внедрить меры по их снижению. Данные по оценке рисков должны храниться в течение 5 лет.

На основе оценки рисков эксплуатант ВС должен внедрить SOP, соответствующие специализированной деятельности и используемому ВС. SOP должны быть частью РПП или отдельным документом. SOP подлежит регулярному пересмотру и обновлению в случае необходимости.

Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы SPO при выполнении авиационных работ выполнялись в соответствии с SOP.

ГЛАВА 44
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ С ГРУЗОМ НА ВНЕШНЕЙ ПОДВЕСКЕ

526. Эксплуатация вертолета с использованием внешней подвески допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на осуществление SPO при HESLO по форме согласно приложению 16.

527. Эксплуатант ВС должен установить SOP при HESLO, которые определяют:

бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей и бортовой команды специалистов;

соответствующие тренировки для членов экипажа и бортовой команды специалистов для выполнения ими своих задач, а также проводящих такие тренировки лиц;

полномочия и обязанности членов экипажа и бортовой команды специалистов при HESLO;

критерии эксплуатационных характеристик вертолетов, необходимых при HESLO;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа и бортовой команды специалистов.

Сложность деятельности при HESLO зависит от размера и формы груза, длины троса и характеристик зон подцепки и отцепки, времени цикла подцепки и отцепки и т.п.

Уровни сложности по характеристикам оборудования и выполняемым работам при HESLO:

тип 1 (HESLO 1) - короткий трос, длина 20 метров и менее;

тип 2 (HESLO 2) - длинный трос, длина более 20 метров;

тип 3 (HESLO 3) - специальная подвеска на трос - лесозаготовки, работы по ремонту линий электропередач, укладка волоконного кабеля, удаление льда и снега с линий электропередач, геофизические исследования, укладка кабеля на грунт или в траншею, борьба с лавинами, борьба с оползнями;

тип 4 (HESLO 4) - усовершенствованная подвеска на трос - монтаж вышек, обвязка проволокой, разборка мачт и вышек, транспортировка негабаритных грузов.

528. Эксплуатант ВС для эксплуатации вертолетов при HESLO должен обеспечить оборудование вертолетов следующим:

одним зеркалом для наблюдения за грузом или альтернативными средствами, которые позволяют видеть грузовой замок;

одним измерителем веса груза, если нет другого средства определения веса груза.

Установка подъемного оборудования и грузовых замков, а также любые последующие модификации подлежат одобрению летной годности в соответствии с предполагаемыми функциями.

529. Минимальный состав летного экипажа определен руководством по эксплуатации ВС. Для эксплуатационных или в учебных целях эксплуатант ВС может назначать в состав летного экипажа дополнительного члена экипажа для оказания помощи командиру вертолета при выполнении операций одним пилотом. В таких случаях эксплуатантом ВС разрабатываются и указываются в РПП следующее:

процедуры, позволяющие члену экипажа контролировать полет, особенно во время взлета, захода на посадку и операций при HESLO, чтобы обеспечить поддержание безопасной траектории полета;

в случаях, когда специалисту по задаче поручено помогать пилоту, процедуры, в соответствии с которым эта помощь осуществляется.

530. Эксплуатант ВС должен организовать проведение подготовки перед назначением пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при HESLO, руководствуясь следующим:

530.1. теоретическая подготовка для HESLO должна включать следующее:

содержание соответствующих частей руководства по эксплуатации ВС, РПП, включая соответствующие SOP;

руководство по эксплуатации ВС (ограничения, характеристики, масса и баланс, стандартные, нештатные и аварийные процедуры и др.);

процедуры, необходимые при HESLO (например, короткий трос, длинный трос, конструкция, техника выполнения укладки груза и т.п.);

загрузка и подготовка площадки, включая процедуры техники монтажа внешней подвески и груза;

специальное оборудование, используемое при выполнении полетов с HESLO;

обучение в области человеческого фактора;

риски и опасности при HESLO;

530.2. теоретическая подготовка для других типов HESLO в дополнение к перечисленному в подпункте 530.1 настоящего пункта должна включать иные необходимые дополнительные знания, соответствующие типу HESLO;

530.3. летная подготовка определяется эксплуатантом ВС в программе подготовки летного состава;

530.4. повышение квалификации и проверка пилотов проводится не реже одного раза в два года по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Изучаются следующие вопросы:

проверка техники погрузочно-разгрузочных работ;

процедуры при выполнении операций с внешней подвеской;

обзор применимых методов полета;

обучение аспектам человеческого фактора.

В случае, если пилот в течение предыдущих 12 месяцев имеет налет не менее 20 часов соответствующей работы в рамках программы выполнения полетов с HESLO дополнительная летная подготовка не требуется.

531. Эксплуатант ВС должен руководствоваться следующими требованиями в отношении пилота для выполнения HESLO:

531.1. до начала практического обучения пилот должен:

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов данном типе вертолета;

для HESLO 2 - иметь не менее 100 циклов HESLO;

для HESLO 3 - иметь не менее 500 циклов HESLO;

для HESLO 4 - иметь общий налет на вертолетах не менее 1000 часов и 2000 циклов HESLO, в том числе опыт самостоятельной работы в качестве командира вертолета в HESLO 2 или HESLO 3;

531.2. для выполнения полетов в качестве командира вертолета под наблюдением инструктора при HESLO пилот должен иметь по соответствующим программам подготовки:

для HESLO 1 - налет не менее 5 часов и 50 циклов HESLO;

для HESLO 2 - в дополнение к обучению HESLO 1 налет не менее 2 часов и 20 циклов HESLO с длинной троса более 20 метров;

для HESLO 3 и 4 - налет и количество циклов HESLO, в зависимости от планируемой деятельности и требуемым для пилота навыкам, определяется эксплуатантом ВС;

531.3. уровень подготовки пилота до начала самостоятельных полетов:

для HELSO 1 - налет не менее 300 часов на вертолете в качестве командира вертолета, из них - не менее 8 часов, 80 циклов HESLO;

для HESLO 2 - налет не менее 5 часов, 50 циклов HESLO с длиной троса более 20 метров;

для HESLO 3 и 4 - ряд операций HESLO под наблюдением инструктора HESLO в зависимости от выполняемой деятельности и необходимых навыков;

для HESLO 3 и 4 - налет не менее 15 часов на вертолете при выполнении операций HESLO 1 и 2;

не менее 20 часов в эксплуатационной среде, аналогичной среде планируемой эксплуатации (пустыня, море, джунгли, горы и т.д.);

531.4. для начала самостоятельных полетов HESLO квалификация пилота должна быть оценена инструктором HESLO, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций и для соответствующей среды.

532. Эксплуатант ВС должен обеспечить прохождение первоначальной и периодической подготовки по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, специалистами по задачам при HESLO.

Эксплуатант ВС должен создать систему учета и ведения записей для каждого специалиста по задачам при HESLO, позволяющую осуществлять хранение и надежное отслеживание:

первоначальной и периодической подготовки;

сведений о натренированности и проверках.

533. Инструктор при HESLO назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

533.1. инструктор при HESLO для пилотов должен:

иметь соответствующий уровень подготовки и самостоятельный налет на данном типе вертолета не менее 500 часов;

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов при выполнении операций соответствующего уровня HESLO в качестве командира вертолета;

пройти курс теоретической подготовки в утвержденном учреждении образования по подготовке инструкторского состава в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

533.2. инструктор при HESLO для специалистов по задачам HESLO должен иметь соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам при HESLO не менее 2 лет.

534. Во время полета и в любом другом случае по требованию командира ВС в интересах безопасности полета каждый член бортовой команды специалистов должен быть закреплен на определенном для него месте, если иное не определено SOP.

Во время проведения операций при HESLO член бортовой команды специалистов должен убедиться в том, что он закреплен устройством для фиксации во время выполнения работ с открытыми или демонтированными выходными дверями.

535. Каждый член бортовой команды специалистов обязан сообщить командиру вертолета об:

отказах, повреждениях или дефектах, которые могут влиять на состояние летной годности или безопасное функционирование ВС, включая аварийные системы;

любых инцидентах, которые произошли или могут быть опасными и повлиять на безопасность полета.

ГЛАВА 45

ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГРУЗОВЫХ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ЭВАКУАЦИЕЙ ЛЮДЕЙ НА ВНЕШНИХ УСТРОЙСТВАХ

536. Эксплуатация вертолета с выполнением HEC допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HEC по форме согласно приложению 17.

Эксплуатант ВС должен разработать SOP для HEC и включить в РПП, которые должны определять следующее:

оборудование, которое будет использоваться, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие записи в MEL, если применимо;

состав экипажа и требования к опыту членов экипажа и специалистов по задачам применимым к HEC;

соответствующее обучение членов экипажа и специалистов по задачам для выполнения HEC, а также квалификацию и назначение лиц, обеспечивающих соответствующее обучение членов экипажа и этих специалистов;

обязанности членов экипажа и специалистов по задачам;

критерии эффективности, необходимые для выполнения операций HEC;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры.

537. Эксплуатант ВС в SOP должен учитывать следующее:

537.1. характер деятельности - HEC, как правило, выполняются на небольшой высоте;

537.2. сложность деятельности, зависящая от длины строп (каната) и характеристик зон посадки и высадки и т.д. Уровни сложности по типу HEC:

тип 1 (HEC 1) - длина стропа или каната не превышает 25 метров;

тип 2 (HEC 2) - длина стропа или каната превышает 25 метров.

537.3. HEC может выполняться в любом географическом регионе. В связи с этим, эксплуатанту ВС необходимо особое внимание уделять подготовке экипажей для выполнений операций HEC в различных географических и климатических районах, различным типам окружающей среды, а также к районам местности, требующим минимального уровня шума.

538. Эксплуатант ВС при подготовке к выполнению HEC должен учитывать следующее:

538.1. грузовые операции, связанные с эвакуацией людей на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей), могут выполняться с использованием внешней подвески и подъемного оборудования вертолета;

538.2. система устройств для переноски людей - система, включающая одно или несколько устройств, которые либо прикреплены к лебедке при проведении HHO, либо к грузовому замку во время проведения операций с применением системы внешней подвески, либо прикреплены к корпусу вертолета. Места крепления должны быть предусмотрены конструкцией вертолета и иметь разрешение в соответствии с требованиями к летной годности;

538.3. устройства должны иметь конструктивную возможность и функции, необходимые для перевозки людей, находящихся вне вертолета, такие как ремни безопасности с быстроразъемным замком или без него, стропы, соединенные крюком-карабином, с платформой, корзиной или клеткой;

538.4. простая система устройств для переноски людей соответствует следующим условиям:

предназначена для удержания не более чем одного человека (например, подъемник с замком и оператором, специалистом для проведения операции или фотографом) внутри кабины или не более двух человек вне салона;

устройство не имеет жесткой конструкции, такой как у клетки, платформы или корзины.

539. Эксплуатант ВС для выполнения НЕС должен обеспечить следующее:

вертолет должен быть оборудован дополнительным зеркалом и (или) видеокамерой, выпуклым иллюминатором или блистером, дополнительным крюком или устройством с несколькими крюками. регистратором данных о нагрузке на внешних устройствах (системах устройств для переноски людей) для регистрации таких данных как вертикальная скорость подъема и спуска, вес загрузки, крутящий момент наличие статического электричества, силы на замке и т.п., одним измерителем веса груза, если нет - определить иной метод определения веса груза. Установка подъемного оборудования и грузового крюка, а также любые последующие их модификации, должны одобрены в соответствии с требованиями к летной годности применительно к типу ВС и соответствующей планируемой деятельности;

при выполнении операций с режима висения, осуществляемых одним пилотом, вертолет должен иметь приборы контроля работоспособности двигателя, расположенные в зоне видимости пилота, и оборудован звуковой и визуальной системой предупреждения о падении оборотов несущего винта;

соответствующие средства радиосвязи (например, VHF, UHF, FM) должны обеспечивать непрерывную радиосвязь экипажа вертолета с привлеченным к НЕС специалистом;

специалисты, участвующие в НЕС, должны быть оснащены переносной радиостанцией, защитными касками со встроенными наушниками и микрофонами, а также средствами индивидуальной защиты.

540. Эксплуатант ВС при определении состава экипажа для НЕС должен руководствоваться следующим:

540.1. минимальный состав летного экипажа указан в руководстве по эксплуатации ВС;

540.2. при выполнении операций одним пилотом в эксплуатационных или в учебных целях НЕС в состав экипажа включается дополнительный квалифицированный член экипажа (оператор).

В таких случаях эксплуатантом ВС разрабатываются и указываются в РПП следующие процедуры:

процедуры, позволяющие члену летного экипажа контролировать режим полета, особенно во время взлета, захода на посадку и операций НЕС, чтобы обеспечить безопасность полета;

процедуры в случаях, когда специалист по задаче НЕС включен в состав экипажа.

541. Эксплуатант ВС при назначении пилотов для выполнения полетов в качестве командира вертолета при НЕС, должен руководствоваться следующим:

541.1. пилот должен пройти теоретическую подготовку по программам, разрабатываемым

эксплуатантом ВС;

541.2. до начала подготовки пилот должен:

завершить подготовку на данном типе вертолета;

иметь самостоятельный налет не менее 10 часов на вертолете данного типа;

быть допущен к выполнению операций HESLO 1 или HESLO 2 на данном или других типах вертолетов;

иметь соответствующий опыт выполнения полетов HESLO;

завершить обучение в области человеческого фактора;

541.3. опыт пилота до начала самостоятельных полетов HEC:

выполнена летная подготовка по программе HEC;

должен иметь налет в качестве командира вертолета 1000 часов;

для работ в горной местности - должен иметь налет в качестве командира вертолета в горной местности 500 часов;

для выполнения операций HEC 2 должен иметь опыт выполнения операций HESLO 2;

541.4. для начала самостоятельных полетов HEC квалификация пилота должна быть оценена инструктором HEC, назначенным эксплуатантом ВС, как достаточная для выполнения планируемых операций в соответствующих условиях;

541.5. повышение квалификации и летная проверка пилотов проводится не реже одного раза в два года по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Изучаются следующие вопросы:

изучение техники и правил строповки (обвязки);

процедуры расчета внешней загрузки;

человеческий фактор;

в случае, если пилот не выполнял HEC или HHO в течение предыдущих 24 месяцев должен быть выполнен контрольный полет с инструктором HEC, назначенным эксплуатантом ВС.

542. Инструктор HEC назначается эксплуатантом ВС при соблюдении следующего:

542.1. инструктор HEC для пилотов должен:

иметь соответствующий уровень подготовки и минимальный опыт работы в HEC - не менее 100 циклов;

пройти курс теоретической подготовки в утвержденном учреждении образования по подготовке инструкторского состава в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию авиационного персонала;

542.2. инструктор HEC для специалистов по задачам HEC должен иметь соответствующую квалификацию и опыт работы при осуществлении операций как специалист по задачам HEC не менее 2 лет.

543. Эксплуатант ВС при организации подготовки и переподготовки специалистов по задачам при выполнении НЕС должен руководствоваться следующим:

543.1. специалисты по задачам НЕС должны пройти первоначальную подготовку, соответствующую задачам по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, включая:

установка и снятие эвакуационной системы;

нормальные процедуры.

Для специалистов, включенных в состав экипажа, - соответствующие элементы обучения CRM;

543.2. специалисты по задачам НЕС должны проходить периодическую подготовку по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС. Эксплуатант ВС должен создать систему учета и ведения записей для каждого специалиста по задачам НЕС, позволяющую осуществлять хранение и надежное отслеживание:

первоначальной и периодической подготовки;

сведений о натренированности и проверках.

544. Эксплуатант ВС при выполнении НЕС должен обеспечить, чтобы масса вертолета не превышала максимальную взлетную массу, требуемую абзацем вторым подпункта 254.6 пункта 254 настоящих авиационных правил.

ГЛАВА 46
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ДЕСАНТИРОВАНИЕ ПАРАШЮТИСТОВ ИЛИ ДЕСАНТИРОВАНИЕ ГРУЗОВ

545. Эксплуатация вертолета при выполнении десантирование парашютистов или десантирование грузов допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение SPO десантировании парашютистов или десантирование грузов по форме согласно приложению 18.

546. Эксплуатант ВС должен разработать и включить в РПП SOP для при выполнении полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов, которые должны определять следующее:

бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей и бортовой команде специалистов;

соответствующую подготовку для членов экипажа и специалистов на борту ВС для выполнения ими своих задач по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, а также квалификацию и назначение лиц, оказывающих такую подготовку;

полномочия и обязанности членов экипажа и специалистов на борту ВС;

критерии эксплуатационных качеств, которым необходимо соответствовать при выполнении

полетов на десантирование парашютистов;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа и специалистов на борту ВС.

547. Эксплуатант ВС должен учитывать, что требования, изложенные в подпункте 481.3 пункта 481 настоящих авиационных правил, не распространяются на специалистов, выполняющих прыжки с парашютом.

Эксплуатант ВС должен учитывать, что несмотря на требования о размещении каждого члена экипажа или специалиста по задачам на борту ВС на оборудованных местах при выполнении парашютных прыжков, бортовой командой парашютистов может использоваться пол ВС для размещения на борту ВС при условии для них наличия фиксирующих устройств.

548. Эксплуатант ВС должен учитывать, что несмотря на требования, изложенные в подпункте 521.1 пункта 521 настоящих авиационных правил, дополнительный кислород может не применяться членами экипажа, за исключением командира ВС, и специалистами бортовой команды парашютистов, выполняющими прыжки с парашютом, если давление в кабине соответствует высоте:

более 4000 метров (13000 футов) в течение периода не более 6 минут;

более 4600 метров (15000 футов) в течение периода не более 3 минут.

549. Эксплуатант ВС должен учитывать, что несмотря на требования, изложенные в пункте 487 настоящих авиационных правил, член бортовой команды парашютистов может выполнять парашютные прыжки с ВС над жилыми зонами крупных городов или населенных пунктов или над скоплением людей на открытой поверхности, с дымовыми и иными устройствами, при условии, что они предназначены для этой цели.

ГЛАВА 47
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ПИЛОТАЖ

550. Эксплуатация вертолета при выполнении полетов на пилотаж допускается только при условии, что эксплуатант ВС получил специальное разрешение Департамента по авиации, которое указывается в эксплуатационных спецификациях к сертификату.

Для получения такого специального разрешения эксплуатант ВС должен подать в Департамент по авиации запрос на получение специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж по форме согласно приложению 19.

551. Эксплуатант ВС должен разработать SOP для при выполнении полетов на пилотаж и включить в РПП, которые должны определять следующее:

ВС, бортовое оборудование, включая его эксплуатационные ограничения и соответствующие поправки в MEL, если применимо;

порядок комплектования экипажей и квалификационные требования к членам экипажей;

соответствующую подготовку для членов экипажа для выполнения ими своих задач по программам, разрабатываемым эксплуатантом ВС, а также квалификацию и назначения лиц, оказывающих такую подготовку;

полномочия и обязанности членов экипажа;

критерии эксплуатационных качеств, которым необходимо соответствовать при выполнении

полетов на пилотаж;

стандартные, нештатные и аварийные процедуры для членов экипажа.

552. Эксплуатант ВС должен учитывать, что в отступление от требований, изложенных в подпункте 484.1 пункта 484 настоящих авиационных правил, на борту ВС во время выполнения полетов на пилотаж не должны находиться следующие документы и информация:

детализированный представленный ATS FPL, если применимо;

текущие и применимые аэронавигационные карты маршрута планируемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехваченным и захватывающим ВС;

информация о поисково-спасательных службах зоны запланированного полета.

553. Эксплуатант ВС должен учитывать, что к выполнению полетов на пилотаж не применяются следующие требования по оснащению:

комплектом первой помощи (FIRST AID KIT);

переносными огнетушителями;

ELT и персональный портативный автономный радиомаяк.

РАЗДЕЛ VI
ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

ГЛАВА 48
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС

554. Целью сертификации заявителя является подтверждение того, что предоставленное государством право на определенные виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ будет реализовываться заявителем в соответствии с установленными правилами и процедурами.

555. Заявитель должен назначить приказом работника, ответственного за подготовку к проведению процедур сертификации, а также за координацию и решение вопросов по процедурам сертификации с Департаментом по авиации.

556. В ходе сертификации заявитель должен подтвердить способность и продемонстрировать возможность безопасного и эффективного выполнения воздушных перевозок и (или) авиационных работ в соответствии с законодательством.

557. Процедура сертификации проводится по этапам в следующей последовательности:

этап, предшествующий подаче заявления;

этап подачи заявления;

этап оценки документов;

этап инспекции и демонстрации;

этап сертификации.

558. Инструктивный материал по проведению процедуры сертификации содержится в документах по процедурам сертификации и инспектирования эксплуатантов ВС гражданской авиации Республики Беларусь, утверждаемых Департаментом по авиации.

559. Процедура сертификации проводится комиссией из числа обладающих надлежащей квалификацией должностных лиц структурных подразделений Департамента по авиации и государственного учреждения "Авиационная инспекция", назначенной приказом Департамента по авиации.

560. В отдельных случаях решением Департамента по авиации в состав комиссии могут привлекаться работники организаций гражданской авиации, обладающие соответствующей квалификацией.

561. За сертификацию эксплуатанта ВС уплачивается государственная пошлина в размерах, установленных законодательством.

ГЛАВА 49
ЭТАП, ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ ПОДАЧЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

562. С целью предварительной оценки возможности проведения первичной сертификации заявитель до подачи заявления на проведение сертификации предоставляет в произвольной форме следующую информацию:

сведения о регистрации юридического лица, физического лица;

банковские реквизиты заявителя;

планируемые условия эксплуатации ВС, место базирования, маршруты и регионы полетов, виды авиационных работ;

заявляемые типы ВС, документы, подтверждающие основания использования типов ВС (владения на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренды или иного законного основания);

сведения о руководящем составе заявителя.

563. Целью рассмотрения предоставленных сведений является подготовка заявителя к проведению сертификации, доведение до него соответствующих рекомендаций. Заявителя знакомят со всеми необходимыми информационными и методическими материалами и инструкциями по подготовке доказательной документации.

564. Департамент по авиации рекомендует заявителю ознакомиться с нормами законодательства, определяющими сертификацию эксплуатанта ВС, авиационными правилами и иными материалами, касающимися сертификации эксплуатанта ВС, а также вручает методическое пособие заявителю, содержащее информацию о:

требованиях к организационной структуре, руководящему составу и авиационному персоналу заявителя;

требованиях к ВС;

описанием и разъяснением процесса сертификации эксплуатанта ВС;

форме уведомления о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС и инструкции по его заполнению;

действующих авиационных правилах и иных руководящих документах.

565. При намерении продолжить процесс сертификации заявитель предоставляет в Департамент по авиации уведомление о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС по форме согласно приложению 20 в период не более десяти рабочих дней с даты получения в Департаменте по авиации информации, изложенной в пункте 564 настоящих авиационных правил.

566. После получения уведомления от заявителя о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта ВС приказом Департамента по авиации определяется председатель сертификационной комиссии и ее состав.

Этим же приказом определяется круг должностных лиц структурных подразделений Департамента по авиации, которые будут проводить процедуры тестирования знаний должностных лиц, указанных в пункте 40 настоящих авиационных правил. Проведение процедуры тестирования знаний проводятся в течение десяти рабочих дней с даты издания приказа.

Приказ Департамента по авиации доводится до председателя и членов сертификационной комиссии и заявителя.

567. При положительных результатах тестирования председатель сертификационной комиссии планирует и проводит с заявителем встречу, предшествующую подаче заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС.

568. Целью встречи, предшествующей подаче заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС, является подготовка заявителя к проведению сертификации, доведение до него соответствующих рекомендаций и предварительное планирование этапов сертификации. Заявителя знакомят со всеми необходимыми информационными и методическими материалами и инструкциями по подготовке доказательной документации.

569. Если сертификационная комиссия установит, что заявитель имеет четкое представление о процессе сертификации, то заявителю предлагается подготовить заявление по форме согласно приложению 21. К заявлению прилагается доказательная документация по перечню, предусмотренному законодательством об административных процедурах.

Сведения в доказательную документацию предоставляются заявителем по форме согласно приложению 22.

Заявление на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС, доказательную документацию, предусмотренную законодательством об административных процедурах, и документацию, предусмотренную Doc 8335, к заявлению на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС заявителю необходимо предоставить в Департамент по авиации в срок не более шестидесяти рабочих дней после даты проведения встречи, предшествующей подаче заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС.

Доказательная документация, представляемая в Департамент по авиации для получения сертификата, должна быть сшита в папку, пронумерована и содержать перечень прилагаемой доказательной документации.

570. В соответствии с Doc 8335 заявителю необходимо предоставить следующее:

информацию о запрашиваемых эксплуатационных спецификациях и о том, как будут выполняться условия эксплуатационных спецификаций;

график мероприятий в процессе сертификации с указанием соответствующих событий и сроков;

первоначальное заявление о соблюдении или подробное описание того, как заявитель намеревается продемонстрировать соблюдение законодательства, регулирующего деятельность эксплуатанта ВС в области гражданской авиации;

сведения о структуре управления и ключевых сотрудниках;

информацию о системе управления безопасностью полетов;

аэродромы, маршруты и районы планируемых полетов. Перечень планируемых пунктов назначения и запасных аэродромов для регулярных воздушных перевозок, районов полетов для нерегулярных воздушных перевозок и эксплуатационных баз, по применимости, для планируемых полетов;

документы о приобретении ВС, средств и служб, необходимых для осуществления планируемой деятельности, документы об аренде, контракты, договоры или иные документы о предварительной договоренности или о намерении. Такие документы относятся к ВС, средствам и службам, метеорологическому обеспечению, средствам связи, объектам технического обслуживания, поставщикам аэронавигационной информации, учебной базе и средствам обучения, которые необходимы для осуществления планируемой деятельности;

сведения об организации подготовки и аттестации членов экипажа ВС и наземного персонала, а также требуемых и имеющихся средствах и оборудовании.

571. Подготовка всех необходимых документов, прилагаемых к заявлению на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС, согласовывается с сертификационной комиссией. Такая координация между авиационным персоналом заявителя и сертификационной комиссией обеспечит качественную подготовку доказательной документации, прилагаемой к заявлению, и ускорит работу на этапе оценки документов.

572. Доказательная документация эксплуатанта ВС оформляется в двух экземплярах и хранится в деле эксплуатанта ВС.

573. Дело эксплуатанта ВС включает в себя следующие документы:

копии действующего сертификата и эксплуатационных спецификаций;

копии комплексного заключения, инспекционных контрольных перечней и перечней несоответствий по результатам сертификации эксплуатанта ВС, планы мероприятий об устранении несоответствий, выявленных в процессе сертификации эксплуатанта ВС;

доказательную документацию эксплуатанта ВС;

инспекционные контрольные перечни, перечни несоответствий и планы мероприятий об устранении несоответствий, выявленных при инспектировании эксплуатанта ВС в процессе контроля и надзора.

Дело эксплуатанта ВС оформляется в двух экземплярах:

контрольный экземпляр находится у эксплуатанта ВС (держателя сертификата);

копия находится в Департаменте по авиации.

Дело эксплуатанта ВС хранится в течение срока действия сертификата. Текущие изменения вносятся путем замены соответствующих листов.

574. Для целей надлежащего ведения и хранения контрольного экземпляра дела эксплуатанта ВС и своевременного предоставления изменений и дополнений в экземпляр

Департамента по авиации эксплуатант ВС приказом назначает ответственного за ведение дела эксплуатанта.

ГЛАВА 50
ЭТАП ПОДАЧИ ЗАЯВЛЕНИЯ

575. Заявление на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС, подписанное руководителем организации и главным бухгалтером, подается в Департамент по авиации для:

получения сертификата впервые;

получения сертификата по истечении срока его действия.

576. Подача заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС для получения сертификата, доказательной документации, предусмотренной законодательством об административных процедурах, и документации, предусмотренной DOC 8335, означает, что заявитель ознакомлен с нормами и правилами, применимыми к предполагаемым полетам, готов продемонстрировать их соблюдение и предоставить для тщательной оценки требуемые руководства, программы подготовки, эксплуатационные средства и объекты технического обслуживания, ВС, вспомогательное оборудование, архивы, руководство или инструкцию по перевозке опасных грузов по воздуху, если планируются перевозка опасных грузов по воздуху, инструкцию по опознанию опасных грузов, если не планируются перевозка опасных грузов по воздуху, программу авиационной безопасности.

577. Сертификационная комиссия проводит предварительное рассмотрение и оценку доказательной документации и документации, предусмотренной DOC 8335, в срок не более шести рабочих дней, чтобы убедиться в том, что вся требуемая документация представлена и в ней содержится требуемая информация.

578. Если сертификационная комиссия считает информацию, изложенную в представленной документации к заявлению, полной и соответствующей требованиям настоящих авиационных правил, председатель сертификационной комиссии назначает встречу с заявителем для принятия заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС для получения сертификата.

На встрече заявителя информируют о подтверждении принятия заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС для получения сертификата и уточняются сроки в графике мероприятий процесса сертификации.

ГЛАВА 51
ЭТАП ОЦЕНКИ ДОКУМЕНТОВ

579. Сертификационная комиссия оценивает представленную заявителем доказательную документацию и документацию, предусмотренную Doc 8335, в соответствии с графиком мероприятий, подготовленным заявителем и уточненным на встрече при подаче заявления.

580. Оценка документов проводится в срок не более десяти рабочих дней со дня приема заявления на проведение процедуры сертификации эксплуатанта ВС для получения сертификата.

581. В ходе оценки документов эксплуатанта ВС при получении сертификата впервые проводится оценка, которая включает в себя общее ознакомление с процедурами, практикой и методами, подробно описанными в РПП, РРТО, программах подготовки авиационного персонала, и иной документации, разработанных заявителем.

582. Дополнительно рассматриваются следующие вопросы:

организационная структура заявителя;

опыт работников, занимающих руководящие должности заявителя;

укомплектованность заявителя авиационным персоналом и система его подготовки;

наличие договоров с учреждениями образования на подготовку авиационного персонала;

соглашения заявителя с другими организациями на техническое обслуживание ВС;

договоры заявителя на аренду ВС и (или) помещений, если таковые имеются;

договоры заявителя на обеспечение полетов.

583. По результатам оценки доказательной документации и документации, предусмотренной Doc 8335, председатель сертификационной комиссии делает выводы о:

качестве представленных материалов;

сроках доработки материалов (при необходимости);

возможности проведения этапа инспекции и демонстрации.

ГЛАВА 52
ЭТАП ИНСПЕКЦИИ И ДЕМОНСТРАЦИИ

584. Для определения соответствия заявителя разрешительным требованиям и условиям на месте его нахождения и базирования ВС на этапе инспекции и демонстрации проводится сертификационная проверка, включающая:

инспекционную проверку организационной структуры и методов управления, производственной базы и наземной эксплуатации, процедур поддержания летной годности;

демонстрацию летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета;

демонстрацию процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС;

оценку результатов инспектирования.

585. Сертификационная проверка проводится в течение не более десяти рабочих дней после оценки документов.

586. Порядок проведения этапа инспекции и демонстрации:

совещание, на котором члены сертификационной комиссии знакомятся с руководителями и уполномоченными представителями заявителя по сопровождению работы членов сертификационной комиссии, представителям заявителя доводится рабочий график сертификационной проверки, распределение обязанностей внутри сертификационной комиссии;

получение от заявителя изменений и дополнений к доказательной документации, подготовленных в соответствии с замечаниями, полученными на этапе оценки документов, и ознакомление с ними членов сертификационной комиссии;

проведение сертификационной проверки;

рабочие совещания по мере возникновения организационных и методических вопросов, требующих совместного решения;

совещание, на котором подводятся предварительные итоги проверки и при необходимости

обсуждаются пути устранения выявленных недостатков.

587. При проведении демонстрации летной эксплуатации ВС в задание на полет с правом нахождения в кабине экипажа могут включаться члены сертификационной комиссии при наличии у них соответствующего задания на полет, имеющие свидетельство члена экипажа ВС, но не допущенные к выполнению полетов на ВС данного типа.

Полет выполняется с минимально необходимым количеством членов сертификационной комиссии на борту ВС. Эксплуатант ВС обеспечивает присутствие во время полета на борту ВС ответственного работника, наделенного полномочиями по принятию решений и обязательств по устранению недостатков.

Эксплуатант ВС планирует выполнение демонстрации летной эксплуатации и цель, задачи и даты проведения полетов согласовывает с Департаментом по авиации.

588. При отсутствии данных предыдущих демонстраций изготовителем ВС или другими эксплуатантами ВС тех же типов и моделей ВС заявителю необходимо провести демонстрацию процедур аварийной эвакуации с борта ВС и (или) вынужденной посадки на воду ВС, подготовки членов экипажа к аварийной эвакуации, аварийно-спасательного оборудования, позволяющие сертификационной комиссии убедиться:

в способности заявителя обеспечивать аварийную эвакуацию с борта ВС;

в адекватности процедур, оборудования и подготовки заявителя в отношении осуществления вынужденной посадки на воду для каждого типа и модели ВС, которые будут использоваться для полетов с большой протяженностью над водным пространством по любому маршруту, который проходит на расстоянии более 50 морских миль от береговой черты, для вертолетов - на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пройденному на крейсерской скорости в течение на менее 10 минут.

589. Демонстрации летной эксплуатации ВС, процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС должны осуществляться таким образом, чтобы исключить возможность создания нервозной обстановки, не мешать членам экипажа выполнять свои обязанности.

В отношении вопросов, касающихся знаний членов экипажа ВС, членам сертификационной комиссии рекомендуется проводить опрос после завершения проведения демонстраций летной эксплуатации ВС экипажами ВС при выполнении полета, процедур аварийной эвакуации из ВС и вынужденной посадки на воду ВС.

590. Заявитель должен обеспечить необходимые условия для проведения сертификационной проверки. При создании заявителем препятствий по проведению сертификационной проверки председатель сертификационной комиссии имеет право принять решение о прекращении сертификационной проверки с уведомлением об этом заявителя.

Оценка результатов инспектирования председателем сертификационной комиссии проводится на совещании с представителями заявителя, на котором доводятся основные итоги сертификационной проверки, делается вывод о возможности перехода к следующему этапу сертификации и при необходимости обсуждаются пути устранения выявленных несоответствий.

ГЛАВА 53
ЭТАП СЕРТИФИКАЦИИ

591. В ходе сертификации заявитель должен подтвердить способность и продемонстрировать возможности безопасного и эффективного выполнения воздушных перевозок и (или) авиационных работ в соответствии с законодательством.

592. По результатам сертификационной проверки оформляется акт, который утверждается директором Департамента по авиации.

В акте указываются обнаруженные несоответствия и излагаются выводы о соответствии (несоответствии) заявителя сертификационным требованиям.

593. Несоответствия классифицируются с указанием их категории, т.е. группы важности:

несоответствия категории "1" - несоответствия, непосредственно влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и не позволяющие обеспечивать поддержание летной годности ВС. Наличие несоответствий категории "1" препятствует выдаче сертификата до полного устранения несоответствий или предусматривает ввод соответствующих ограничений на выполнение воздушных перевозок, SPO при выполнении авиационных работ, видов полетов в соответствии со специальными разрешениями;

несоответствия категории "2" - несоответствия, не связанные непосредственно с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и поддержанием летной годности ВС, но представляющие собой систематические отклонения от установленных стандартов и процедур. Наличие несоответствий категории "2" не препятствует выдаче сертификата, но требует устранения в срок не более трех месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки;

несоответствия категории "3" - несоответствия, связанные с отступлением от установленных процедур и стандартов, но не влияющие на безопасность полетов, авиационную безопасность и не носящие системный характер. Наличие несоответствий категории "3" не препятствует выдаче сертификата, но требует устранения в срок не более шести месяцев с даты утверждения акта сертификационной проверки.

594. Утвержденный акт сертификационной проверки направляется заявителю, копия акта хранится в Департаменте по авиации.

595. Несоответствия категории "2" и "3" включаются в план мероприятий по устранению несоответствий, который утверждает эксплуатант ВС и предоставляет в Департамент по авиации на согласование.

Департамент по авиации должен:

оценить предложенные заявителем план мероприятий по устранению несоответствий и, если корректирующие действия, указанные в нем, достаточны для устранения, согласовать предложенный план мероприятий по устранению несоответствий;

по истечении срока устранения несоответствия (несоответствий) категории "2" и в зависимости от характера выявленного несоответствия Департамент по авиации по истечение трех месяцев может продлить срок устранения несоответствий при условии удовлетворительного выполнения корректирующих действий, указанных в плане мероприятий по устранению несоответствий.

Если заявитель не предоставил план мероприятий по устранению несоответствий или не выполнил указанные в нем мероприятия в течение периода времени, определенного Департаментом по авиации, категория "2" должна быть повышена до категории "1", и Департамент по авиации может отказать в выдаче сертификата или ввести соответствующие ограничения на выполнение воздушных перевозок, SPO при выполнении авиационных работ, видов полетов в соответствии со специальными разрешениями.

596. На основании утвержденного акта сертификационной проверки, предоставленного заявителем письменного подтверждения об устранении выявленных несоответствий категории "1", повторно обнаруженных несоответствий категории "2" и согласованного плана мероприятий

по устранению несоответствий оформляется комплексное заключение по результатам сертификации по форме согласно приложению 23, которое утверждается директором Департамента по авиации.

597. Заявитель несет ответственность за несвоевременное информирование Департамента по авиации о соблюдении сроков устранения несоответствий, указанных в плане мероприятий по устранению несоответствий.

598. После утверждения комплексного заключения по результатам сертификации производится оформление сертификата по форме согласно приложению 24 и соответствующих эксплуатационных спецификаций по форме согласно приложению 25 с последующей выдачей их заявителю.

599. В сертификате указываются дата его выдачи и дата истечения срока действия.

600. При несоответствии заявителя сертификационным требованиям сертификат заявителю не выдается.

Решение Департамента по авиации с указанием причин отказа направляется заявителю.

ГЛАВА 54
ПРОЦЕДУРА ПОДГОТОВКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКСПЛУАТАНТА ВС ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СЕРТИФИКАТА ЭКСПЛУАТАНТА ВС ПО ОКОНЧАНИИ СРОКА ЕГО ДЕЙСТВИЯ

601. Выдача сертификата по окончании срока его действия зависит от соблюдения эксплуатантом ВС требований в отношении организационной структуры, методики управления и контроля за производством полетов, программ подготовки авиационного персонала, а также наземного и технического обслуживания, которые соответствуют характеру и объему полетов, оговоренных в сертификате и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, которые оцениваются в процессе контроля и надзора Департаментом по авиации.

602. В случае намерения пройти процедуру сертификации для получения сертификата по окончании срока его действия эксплуатант ВС подает уведомление о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС не позднее, чем за два месяца до окончания срока действия сертификата.

Уведомление о намерении прохождения процедур сертификации эксплуатанта ВС должно содержать такие же основные сведения, как и при сертификации впервые.

603. При подаче уведомления о намерении прохождения процедур сертификации по окончании срока его действия эксплуатанту ВС необходимо предоставить отчет по устранению несоответствий, выявленных при проведении процедур предыдущей сертификации.

604. Процедуры проведения сертификации эксплуатанта ВС для получения сертификата по окончании срока его действия аналогичны процедурам при сертификации впервые.

При проведении процедуры сертификации несоответствия категории "2", обнаруженные повторно, повышаются до категории "1".

С учетом результатов надзора за деятельностью эксплуатанта ВС в межсертификационный период сроки проведения этапов процедур сертификации решением председателя сертификационной комиссии могут быть сокращены.

Если председатель сертификационной комиссии сочтет необходимым проведение демонстрации летной эксплуатации ВС летным, кабинным экипажами при выполнении полета, заявителю необходимо подготовить план проведения такого полета с целью демонстрации

способности эксплуатировать и обслуживать ВС и выполнять конкретные виды полетов. Решение председателя сертификационной комиссии о том, требуется ли проведение таких полетов, их количество и тип зависит от оценки возможностей эксплуатанта ВС.

605. По письменному заявлению эксплуатанта ВС директор Департамента по авиации может продлить срок действия сертификата до трех месяцев с даты окончания срока действия.

Такое продление оформляется соответствующей записью на лицевой стороне сертификата, заверяется подписью директора Департамента по авиации и скрепляется печатью.

РАЗДЕЛ VII
КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВС В ЧАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ГЛАВА 55
ПРОГРАММА НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВС

606. Контроль и надзор в части обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности за деятельностью, осуществляемой обладателем сертификата, является неотъемлемой частью системы сертификации эксплуатанта ВС.

607. Работники Департамента по авиации не должны выполнять контрольные или надзорные функции, если их выполнение прямо или косвенно может привести к конфликту интересов.

608. Департамент по авиации наделен полномочиями и ответственностью в отношении осуществления постоянного контроля и надзора за деятельностью эксплуатанта ВС в целях обеспечения соблюдения принятой безопасной практики и надлежащих процедур, способствующих обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

609. Департаментом по авиации разрабатывается программа надзора за деятельностью эксплуатантов ВС с учетом специфики эксплуатантов ВС, сложности их деятельности, результатов предыдущих сертификаций, контроля и надзорной деятельности, оценки факторов риска.

Для планирования мероприятий программы надзора за деятельностью эксплуатантов ВС Департаментом по авиации применяется цикл, который не превышает 12 месяцев.

610. Цель программы надзора деятельности эксплуатантов ВС заключается в том, чтобы:

установить, что эксплуатанты ВС осуществляют полеты в соответствии с положениями эксплуатационных спецификаций, РПП, РРТО, Руководства по качеству, Руководства по СУБП;

обеспечить, чтобы все изменения, вносимые в действующие эксплуатационные процедуры, авиационные правила, сертификат и эксплуатационные спецификации к нему, или изменения правил эксплуатации применялись на практике и находили свое отражение в соответствующих изменениях в РПП и РРТО;

обеспечить постоянное информирование директора Департамента по авиации о текущей деятельности эксплуатантов ВС и соблюдении ими действующих требований эксплуатационные процедуры и авиационных правил;

позволять директору Департамента по авиации инициировать внесение изменений в эксплуатационные процедуры и авиационные правила, если результаты инспекционных проверок в рамках проводимого контроля и надзора указывают на то, что такие действия ведут к повышению уровня безопасности полетов;

установить, следует ли сертификат подтвердить, временно приостановить его действие, аннулировать или ввести ограничения в эксплуатационные спецификации эксплуатанта ВС;

оценить финансовые, экономические и юридические аспектов положения эксплуатантов;

осуществлять надзор за соблюдением законов, правил и процедур при производстве полетов, выполняемых иностранным эксплуатантом ВС на территории Республики Беларусь, и предпринимать соответствующие действия, в случае необходимости, для поддержания безопасности полетов.

611. На начальном этапе деятельности эксплуатанта ВС, получившего сертификат впервые, Департамент по авиации обращает внимание эксплуатанта ВС на любые выполняемые им действия, содержащие нестандартные процедуры, наличие неадекватных средств или оборудования или свидетельства неэффективного контроля за работой со стороны руководства.

Необходимо также тщательно изучать любые признаки, которые могут свидетельствовать о существенном ухудшении финансового положения эксплуатанта ВС, получившего сертификат впервые, к которым могут относиться:

задолженность перед республиканским и местными бюджетами, бюджетами государственных внебюджетных фондов;

высокая текучесть или значительное сокращение авиационного персонала эксплуатанта ВС;

несвоевременность выплаты заработной платы;

снижение уровня требований к безопасности полетов;

снижение уровня требований к подготовке авиационного персонала;

отказ эксплуатанту ВС в кредите, предоставлявшемся ранее;

снижение уровня технического обслуживания ВС;

нехватка материалов и запасных частей;

сокращение числа или снижение частоты коммерческих полетов;

продажа или передача кредиторам (арендодателям) ВС или других основных видов оборудования.

612. Программа надзора за деятельностью эксплуатантов ВС предусматривает обязательное изучение договоров аренды ВС и иных договоров эксплуатанта ВС в таких областях как ТОиР ВС, подготовка авиационного персонала эксплуатанта ВС, пользование другими услугами сторонних организаций, необходимыми для выполнения требований безопасной эксплуатации ВС.

613. Должностные лица Департамента по авиации должны удостоверится, что заключенные эксплуатантом договоры аренды ВС, договоры на подготовку персонала, технического обслуживания ВС, приносят удовлетворительные результаты с точки зрения поддержания стандартов безопасности полетов.

614. На всех этапах осуществления программы надзора за деятельностью эксплуатантов ВС уровень возможностей и компетентности эксплуатанта ВС должен соответствовать тому, который требовался от него во время сертификации впервые или превышать его. Программа надзора за деятельностью эксплуатантов ВС должна позволить дать всеобъемлющую и окончательную оценку сохраняемой компетентности эксплуатанта ВС.

615. Отчеты о проведенных проверках должны оценивать эффективность системы и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов для соблюдения эксплуатантом ВС установленных требований и его профессиональной квалификации в целом.

ГЛАВА 56
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ НАДЗОР ЗА ЭКСПЛУАТАНТОМ ВС

616. Экономический надзор осуществляется со стадии оценки документации в следующих случаях:

получения сертификата впервые;

получения сертификата по истечении срока его действия.

617. При получении сертификата впервые для оценки экономического состояния заявителем в Департамент по авиации предоставляется следующее:

выписка из банковского счета о наличии денежных средств;

бизнес-план (план деятельности) организации;

копии страховых полисов и договоров страхования, заключенных в соответствии с законодательством.

618. При проведении процедуры сертификации для получения сертификата по истечении срока его действия для оценки экономического состояния эксплуатанта ВС Департаментом по авиации рассматривается следующее:

информация об отсутствии задолженности перед республиканским и местными бюджетами, бюджетами государственных внебюджетных фондов, а также по выплате о заработной плате;

информация о просроченной задолженности по кредитным договорам, заключенными с банками, ОАО "Банк развития Республики Беларусь" и другими финансовыми институтами;

копия финансовой отчетности (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках, отчет о состоянии расчетов) за предыдущий отчетный период (первое полугодие, год);

копия аудиторского заключения к бухгалтерской отчетности за предыдущий отчетный период;

копии страховых полисов и договоров страхования, заключенных с законодательством.

619. По результатам изучения представленной информации, указанной в пунктах 617 и 618 настоящих авиационных правил, работниками, проводившими изучение, составляется отчет.

ГЛАВА 57
ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ЗА ЭКСПЛУАТАНТАМИ ВС

620. Департамент по авиации осуществляет постоянный контроль и надзор за выполнением эксплуатантом ВС установленных требований по организации, обеспечению и осуществлению коммерческих воздушных перевозок и (или) авиационных работ, соблюдением безопасности полетов путем проведения инспекционных проверок в соответствии с программой надзора за деятельностью эксплуатантов ВС, а также внеплановых инспекционных проверок.

Основаниями для проведения внеплановой инспекционной проверки являются ухудшение состояния безопасности полетов, ухудшение основных производственных и финансово-

экономических показателей деятельности эксплуатанта ВС, возбуждение в отношении эксплуатанта ВС дела об экономической несостоятельности (банкротстве), решение комиссии Департамента по авиации по сертификации.

621. Эксплуатанты ВС обеспечивают необходимые условия для проведения инспекционного контроля и надзора работниками Департамента по авиации и (или) государственного учреждения "Авиационная инспекция", определенные приказом для проведения инспекционных проверок (далее - инспектор), в том числе допуск инспекторов на объекты и ВС, также возможность проведения инспекционной проверки в полете.

622. Инспектор, осуществляющий контроль и (или) надзор уполномочен Департаментом по авиации на выполнение этих задач и имеет право:

проведения проверки документации, процедур и других материалов, касающихся вопросов сертификации, контроля и (или) надзора;

копирования, фотографирования и фиксации иными способами нарушений в документации, описании эксплуатационных процедур и иных материалах эксплуатанта ВС, связанных с его эксплуатационной деятельностью;

требовать предоставления устных объяснений на месте проведения инспекционного контроля и надзора;

доступа к соответствующим помещениям, рабочим местам, эксплуатационным площадкам и транспортным средствам;

проводить аудиты, расследования, оценивать и проводить инспекции.

623. Области, охватываемые мероприятиями по надзору за эксплуатантом ВС, аналогичны областям, рассматриваемым во время процесса сертификации впервые.

Мероприятия по надзору за эксплуатантом ВС включают повторную оценку организации и управления деятельностью эксплуатанта ВС, средств, оборудования, технического обслуживания ВС, руководства полетами ВС и надзора за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летных экипажей ВС, правил безопасности перевозки пассажиров и грузов, подготовки авиационного персонала, документации, платежеспособности эксплуатанта ВС.

624. Устанавливаются следующие виды инспекционных проверок деятельности эксплуатантов ВС и периодичность их проведения:

инспекционная проверка базовых объектов (включая представительства эксплуатанта ВС, в том числе при аэропортах) - не менее одного раза в год;

инспекционная проверка на перроне - не менее одного раза в три месяца;

инспекционная проверка на маршруте - не менее одного раза в три месяца;

инспекционная проверка пассажирских или грузовых кабин и работы бортпроводников или бортоператоров - не менее одного раза в три месяца;

инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом - не менее одного раза в год.

Периодичность инспекционных проверок эксплуатанта ВС может быть изменена по решению Департамента по авиации, но не более чем в два раза.

Инспекционные проверки эксплуатанта ВС могут быть объединены в рамках комплексной

инспекционной проверки.

625. По результатам инспекционных проверок эксплуатанта ВС, при наличии несоответствий либо нарушений законодательства, эксплуатант ВС в течение трех рабочих дней письменно информирует Департамент по авиации о принятых мерах по устранению выявленных несоответствий или нарушений законодательства.

626. Инспекционная проверка базовых объектов эксплуатанта ВС проводится в центральном офисе и на аэродроме базирования эксплуатанта ВС, а также других объектах структурных подразделений эксплуатанта ВС, непосредственно связанных с производством и обеспечением полетов, обслуживанием ВС.

627. До проведения инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС инспекторы должны изучить РПП, РРТО, включая инструкции эксплуатанта ВС по подготовке авиационного персонала. Необходимо известить руководство эксплуатанта ВС о дате начала проведения инспекционной проверки, представить инспекторский состав и разъяснить план проведения инспекционной проверки.

628. По результатам инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС оформляется акт, который утверждается директором Департамента по авиации и направляется эксплуатанту ВС.

629. Инспекционная проверка на перроне проводится для общей оценки эксплуатации ВС в реальных условиях, эффективности используемых методов и процедур технической эксплуатации ВС и компетенции обслуживающего авиационного персонала.

Инспекционные проверки на перроне проводятся в пунктах вылета, прибытия, а также на промежуточных аэродромах посадки ВС.

630. Инспекционная проверка на перроне может производиться без предварительного уведомления эксплуатанта ВС и представляет собой выборочный контроль наличия на борту ВС и у членов экипажа ВС необходимой документации, контроль состояния ВС и процедур наземного обслуживания (полнота и качество выполнения технического обслуживания ВС, загрузки, заправки, расчета массы, центровки и другие).

Инспекционная проверка на перроне иностранного ВС проводится в соответствии с настоящими авиационными правилами.

631. Инспекционная проверка на маршруте проводится в ходе выполнения полетов эксплуатанта ВС. Инспектор, выполняющий инспекционную проверку на маршруте, должен иметь задание на полет по форме согласно приложению 26, выданное Департаментом по авиации. При проведении инспекционной проверки на маршруте оцениваются действия экипажа ВС перед вылетом, в полете и после посадки.

632. Все инспекционные проверки на маршруте проводятся без вмешательства инспектора в действия экипажа ВС таким образом, чтобы его действия не вызывали затруднений при выполнении экипажем ВС функциональных обязанностей в полете, снижению его бдительности в полете, созданию нервозной обстановки.

Опрос членов экипажа ВС с целью проверки знаний в процессе подготовки и выполнения полета не допускается.

633. Для проведения инспекционной проверки на маршруте, как правило, назначаются инспекторы, имеющие допуск и квалификацию применительно к типу ВС.

634. Инспекционная проверка на маршруте планируется заранее. Эксплуатант ВС

информируется о назначенной инспекционной проверке.

635. При проведении инспекционной проверки пассажирской или грузовой кабины и работы бортпроводников или бортоператоров оцениваются состояние оборудования салона (аварийно-спасательное оборудование, кресла, табло, бортовая кухня и другое), уровень подготовки и действия бортпроводников или бортоператоров в штатной обстановке, их знания по действиям в аварийной обстановке.

636. Инспекционная проверка пассажирской или грузовой кабины и работы бортпроводников или бортоператоров проводится в соответствии с заданием на проверку по тем же направлениям в части касающейся, что и демонстрация летной эксплуатации в ходе процесса сертификации эксплуатанта ВС.

637. Инспекционная проверка на аэродромах временного базирования, в том числе за рубежом, проводится в соответствии с заданием на проверку по направлениям инспекционной проверки базовых объектов эксплуатанта ВС.

638. Эксплуатант ВС должен обеспечить авиационный персонал представительств в аэропортах и наземный обслуживающий авиационный персонал РПП, РРТО и другими руководящими документами.

639. В зависимости от характера и повторяемости нарушений, выявленных при инспекционных проверках, Департамент по авиации принимает решение о введении ограничений в эксплуатационные спецификации, приостановлении действия или отзыве и аннулировании сертификата, устанавливает сроки устранения нарушений и формы контроля за исполнением решения (очередная плановая или внеплановая инспекционная проверка, отчет эксплуатанта ВС в письменной форме и тому подобное).

640. Если в течение установленного срока эксплуатант ВС не устранит выявленные недостатки, Департамент по авиации принимает решение о введении дополнительных эксплуатационных ограничений, приостановке действия или отзыве и аннулировании сертификата.

641. В случае нарушения эксплуатантом ВС условий и ограничений, оговоренных в эксплуатационных спецификациях, при выявлении фактов нарушения или несоблюдения эксплуатантом ВС правил производства и обеспечения полетов, влияющих на безопасность полетов и авиационную безопасность, Департамент по авиации может ввести ограничения в действие эксплуатационных спецификаций, приостановить действие сертификата на срок до шести месяцев.

Основанием ограничения действия эксплуатационных спецификаций и приостановки действия сертификата является:

нарушение законодательства по использованию воздушного пространства и при осуществлении деятельности в области авиации;

нарушение требований, содержащихся в эксплуатационных спецификациях;

выполнение полетов на неисправном ВС, с недействительным сертификатом летной годности или без документов, которые должны находиться на борту ВС;

эксплуатация ВС, двигателей, агрегатов ВС сверх установленных ресурсов и сроков службы;

допуск к выполнению полетов или обслуживанию авиационной техники лиц из числа авиационного персонала, не имеющих специальной подготовки и (или) соответствующего свидетельства авиационного персонала;

нарушение эксплуатантом ВС установленных норм полетного, рабочего времени и времени отдыха экипажей ВС;

выполнение полета ВС с неполным составом летного экипажа (составом летного экипажа, меньше минимально установленного руководством по эксплуатации ВС);

невыполнение требований к деятельности по сбору, обработке и анализу полетной информации;

авиационное происшествие с ВС эксплуатанта ВС;

нарушение правил организации, обеспечения и производства полетов, приведшее к авиационному происшествию;

нарушение установленных обязательных требований, в том числе порядка поддержания и повышения квалификации членов летного и кабинного экипажей ВС;

сокрытие событий, угрожающих безопасности полетов и подлежащих расследованию в установленном порядке;

внесение изменений в конструкцию ВС, снижающих уровень безопасности полетов;

перевозка пассажиров, авиационного персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр;

нарушение эксплуатационных ограничений по перевозке пассажиров, багажа или грузов (сверхнормативная загрузка пассажирской или грузовой кабины ВС);

невыполнение эксплуатантом ВС указаний Департамента по авиации по устранению в установленный срок выявленных инспекционной проверкой несоответствий, угрожающих безопасности полетов ВС или авиационной безопасности;

получение сертификата или специальных разрешений, указанных в эксплуатационных спецификациях, путем предоставления недостоверных доказательных документов;

возбуждение в отношении эксплуатанта ВС дела об экономической несостоятельности (банкротстве).

Восстановление действия приостановленного сертификата состоит в возврате эксплуатанту ВС изъятого или отозванного сертификата после устранения, в согласованный с Департаментом по авиации срок, выявленных нарушений, подтвержденных соответствующим отчетом инспекционной проверки.

642. Сертификат может быть отозван и аннулирован в случаях:

ликвидации эксплуатанта ВС;

если в течение шести месяцев после истечения срока действия сертификата эксплуатант ВС не предоставил заявление на проведение процедуры сертификации;

если не устранены в установленные пунктами 593 и 595 настоящих авиационных правил сроки выявленные при инспекционной проверке несоответствия категории "2", угрожающие безопасности полетов и авиационной безопасности.

643. При отзыве и аннулировании сертификата эксплуатант ВС обязан:

немедленно прекратить работы, оговоренные в эксплуатационных спецификациях;

поставить в известность своих заказчиков об аннулировании сертификата;

возвратить в десятидневный срок сертификат в Департамент по авиации.

Восстановление аннулированного сертификата не производится.

644. Эксплуатант ВС, у которого был аннулирован сертификат, имеет право представить заявление на сертификацию в соответствии с настоящими авиационными правилами и законодательством об административных процедурах.

РАЗДЕЛ VIII
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС, ОТНОСЯЩИМСЯ К АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

ГЛАВА 58
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

645. Требования настоящего раздела применяются к ВС, относящимся к гражданской авиации общего назначения, в том числе к планерам, дельтапланам, парапланам, легким и сверхлегким летательным аппаратам, ВС любительской конструкции, свободным аэростатам.

Эксплуатантами ВС, относящимися к гражданской авиации общего назначения, полеты в воздушном пространстве других государств выполняются в соответствии с перечнем специальных разрешений для авиации общего назначения согласно приложению 27 и при наличии соответствующих разрешений на использование воздушного пространства от уполномоченных органов в области авиации этих государств. Для получения специальных разрешений эксплуатантам ВС необходимо подать в Департамент по авиации заявку в произвольной форме.

При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве класса С ВС должны быть оборудованы обзорным ответчиком вторичной радиолокации, передающим данные о барометрической высоте, а, в случае необходимости, любым другим типом радиолокационного ответчика, который необходим для выполнения данного полета.

646. При осуществлении полетов командир ВС авиации общего назначения:

646.1. несет ответственность за:

безопасность ВС, всех членов экипажа, пассажиров и груза на борту во время эксплуатации ВС;

начало, продолжение, прекращение или изменение профиля полета в интересах безопасности полетов;

обеспечение соблюдения всех эксплуатационных процедур, инструкций и контрольных карт, указанных и руководстве по эксплуатации ВС при подготовке и выполнении полета;

соблюдение всех эксплуатационных ограничений перед началом полета, а именно, ВС имеет действующий сертификат летной годности и подготовлено к предстоящему полету, ВС должным образом зарегистрировано, инструменты и оборудование, необходимые для выполнения полета, установленные на ВС пригодны для эксплуатации, за исключением случаев, когда разрешена эксплуатация с неработающим оборудованием согласно MEL, если применимо, масса и центровка ВС соответствуют требованиям, определенным в документации по летной годности ВС, весь багаж и ручная кладь, а также весь груз должным образом загружен, закреплен и безопасно расположен на борту ВС, эксплуатационные ограничения ВС, определенные руководством по эксплуатации ВС, не будут превышены в течение всего полета, каждый член летного экипажа имеет действующее свидетельство авиационного персонала, отвечающее требованиям авиационных правил, регулирующих выдачу свидетельств и классификацию

авиационного персонала, у каждого члена летного экипажа отсутствует перерыв в полетах, он имеет надлежащую квалификацию и подготовку, навигационная база данных, необходимая для выполнения полетов с PBN пригодна и актуальна;

отказ от выполнения полета в случаях, если любой член экипажа не в состоянии выполнять свои служебные обязанности из-за болезни, травмы, усталости или действия лекарственных средств или каких-либо психоактивных веществ;

отказ от продолжения полета за пределы ближайшего аэродрома или посадочной площадки с допустимыми метеорологическими условиями, если работоспособность любого члена экипажа для выполнения функциональных обязанностей ухудшилась из-за усталости, болезни или недостатка кислорода;

решение о выполнении полета ВС в соответствии с перечнем отклонений от CDL или MEL, если применимо;

запись эксплуатационных данных и всех выявленных недостатков (дефектов ВС) в конце полета (или серии полетов) в техническом или бортовом журнале ВС;

обеспечение того, чтобы бортовые регистраторы не отключались или выключались во время полета, в случае события отличного от авиационного происшествия или серьезного инцидента, о котором обязательно необходимо докладывать, записи данных бортовых регистраторов не были намеренно стерты, в случае авиационного происшествия или инцидента или если записи бортовых регистраторов должны быть сохранены по указанию органа по расследованию, то записи бортовых регистраторов не должны быть стерты намеренно, бортовые регистраторы немедленно должны быть отключены после завершения полета и должны быть приняты меры для сохранения записей бортовых регистраторов перед покиданием кабины летного экипажа;

646.2 командир ВС имеет право отказать в перевозке (высадить) любого лица, багажа или груза, которые могут представлять потенциальную угрозу безопасности ВС или пассажирам на борту ВС;

646.3. командир ВС должен безотлагательно сообщить в службу ОВД в случае возникновения опасных метеорологических условий или условий полета, которые могут угрожать безопасности полета других ВС;

646.4. при выполнении полета несколькими экипажами командир ВС, несмотря на положения абзаца седьмого подпункта 646.1 настоящего пункта, может продолжать полет за пределами ближайшего пригодного по метеорологическим условиям аэродрома при наличии соответствующих процедур;

646.5. в случае возникновения чрезвычайной ситуации в полете, которая требует немедленного решения, командир ВС должен предпринять все действия, которые он считает необходимыми в данных обстоятельствах в интересах безопасности полета. В таких случаях командир ВС может не соблюдать правила эксплуатационных процедур и служебных методик для обеспечения безопасности полетов;

646.6. командир ВС обязан предоставить в Департамент по авиации немедленное сообщение в отношении любого акта незаконного вмешательства и, при нахождении на территории другого государства, проинформировать уполномоченный орган в области авиации этого государства;

646.7. командир ВС должен немедленно уведомить ближайший полномочный орган о любом происшествии с ВС, которое привело к серьезным травмам или смерти любого человека или к значительному повреждению ВС или имущества.

Командир ВС передает специальное донесение с борта ВС, если фактическая эффективность торможения на ВПП не соответствует сообщенной органом УВД эффективности торможения, должен передавать специальное донесение с борта ВС (AIREP).

647. Командир свободного аэростата в дополнение к требованиям, изложенным в пункте 646 настоящих авиационных правил:

несет ответственность за предполетную подготовку лиц, которые оказывают помощь во время наполнения и скачивания оболочки свободного аэростата;

должен исключить курение на свободном аэростате или в месте нахождения свободного аэростата;

должен убедиться, чтобы лица, которые оказывают помощь во время наполнения и скачивания оболочки были одеты в соответствующую защитную форму.

648. Командир ВС должен знать и соблюдать законодательство и процедуры, необходимые для выполнения служебных обязанностей, тех государств, на территории которых осуществляется эксплуатация ВС, а также имеющих отношение к используемым аэродромам или посадочным площадкам соответствующей аэронавигационной инфраструктуры.

649. Эксплуатант ВС для выполнения руления ВС должен установить процедуры для обеспечения безопасной эксплуатации ВС и повышения безопасности на ВПП и обеспечить, чтобы управление ВС при рулении в зоне движения аэродрома осуществлялось лицом, которое:

является квалифицированным пилотом;

было назначено эксплуатантом ВС и было подготовлено к выполнению руления ВС в рабочей зоне аэродрома, к ведению радиосвязи, получило инструкции по плану аэродрома, маршрутам движения, знакам, разметке, аэродромному освещению, а также сигналам, инструкциям, фразеологии и процедурам, которыми пользуются для УВД, способно выполнять эксплуатационные стандарты, которые требуются для обеспечения безопасного движения самолетов на аэродроме.

650. Эксплуатант ВС должен обеспечить, чтобы запуск двигателя(ей) и раскрутка несущего винта вертолета для целей выполнения полета осуществлялись только квалифицированным пилотом или экипажем, которым руководит квалифицированный пилот.

651. Эксплуатант ВС должен принять все необходимые меры для предотвращения использования портативных электронных устройств на борту ВС, если это может негативно сказаться на функционировании систем и оборудования ВС.

652. За исключением случая, когда ВС выполняет посадку и взлет на одном и том же аэродроме (посадочной площадке), эксплуатант ВС должен в любое время быть готов предоставить центрам координации спасательных операций информацию об имеющемся аварийно-спасательном оборудовании на ВС.

653. Эксплуатант ВС при выполнении полета ВС должен:

653.1. обеспечить наличие на борту каждого ВС следующих документов:

руководство по эксплуатации ВС;

регистрационное удостоверение;

сертификат летной годности ВС;

сертификат по шуму на местности, если применимо;

декларация о специализированных операциях;

перечень специальных разрешений, если применимо;

разрешение на бортовое радиооборудование, если применимо;

страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технического персонала, ВС; ответственности перед третьими лицами, если применимо;

бортовой технический журнал ВС;

задание на полет;

детализированный ATS FPL, если применимо;

действующие аэронавигационные карты маршрута предполагаемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен;

процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС;

информация о поисково-спасательных службах зоны предполагаемого полета ВС;

РПП или его часть, касающаяся выполнения полетов;

MEL или CDL, если применимо;

NOTAM, сборники аэронавигационной информации и информационной документации службы аэронавигационной информации;

метеорологическая информация;

грузовой манифест и подробные декларации на груз, если применимо;

пассажирский манифест, если применимо;

соответствующие свидетельства авиационного персонала на каждого члена экипажа;

карты контрольных проверок;

рабочий план полета;

центровочный график;

тарировочные данные бортовых самописцев;

справочные данные для расчета центровки ВС;

другие документы, которые имеют отношение к полету или требуются государствами, имеющими отношение к данному полету;

653.2. при выполнении воздушных перевозок грузов, международных полетов дополнительно к документам, требуемым подпунктом 653.1 настоящего пункта, обеспечить наличие на борту ВС следующего:

сводная загрузочная ведомость;

генеральная декларация;

форма отчета об инциденте при воздушном движении (ICAO);

бланк технического акта (на русском и английском языках);

номер разрешения страны, над территорией которой выполняется полет (при выполнении чартерного рейса);

653.3. в случае утери, повреждения и т.п. документов, указанных в абзацах третьем - девятом подпункта 653.1 настоящего пункта, полет может продолжаться до тех пор, пока ВС не достигнет пункта назначения или места, где могут быть предоставлены заменяющие документы.

ГЛАВА 59
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ВС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

654. Эксплуатант ВС или командир ВС должны использовать только аэродромы и посадочные площадки, которые соответствуют типу ВС и виду планируемой эксплуатации ВС.

655. Эксплуатант ВС или командир ВС должны при выборе запасного аэродрома и запаса топлива рассматривать аэродром как изолированный, если время полета до ближайшего запасного аэродрома пункта назначения превышает:

для самолетов с поршневыми двигателями - 60 мин.;

для самолетов с газотурбинными двигателями - 90 мин.

656. Эксплуатант ВС или командир ВС должны установить эксплуатационные минимумы аэродрома для каждого планируемого к использованию аэродрома вылета, аэродрома назначения или запасного аэродрома с учетом следующего:

656.1. в случае эксплуатации ВС по IFR эксплуатационные минимумы должны:

быть не менее, чем установленный государством, на территории которого располагается аэродром, за исключением наличия специального разрешения этого государства;

при эксплуатации в LVO получить специальное разрешение Департамента по авиации в соответствии с требованиями настоящих авиационных правил;

656.2. при выборе эксплуатационных минимумов аэродрома эксплуатант ВС или командир ВС должны принять во внимание тип, летно-технические характеристики и характеристики управляемости ВС, состав, квалификацию и опыт летного экипажа, размеры и характеристики ВПП и FATO, которые могут быть выбраны для использования, надежность и эффективность имеющихся визуальных и невизуальных наземных средств, имеющееся на борту ВС оборудование для навигации и (или) контроля траектории полета при взлете, заходе на посадку, маневре выравнивания, посадки, ухода на второй круг, препятствия в зонах подхода, захода на посадку, ухода на второй круг и набора высоты, которые необходимы для выполнения действий в нештатных ситуациях, высоту пролета над препятствиями при выполнении захода на посадку по приборам, наличие метеорадиолокатора на борту ВС, технику пилотирования на конечном этапе захода на посадку;

656.3. минимумы аэродрома для конкретного типа захода на посадку и схемы посадки должны использоваться только при условии выполнения следующего:

наземное оборудование, необходимое для намеченной процедуры, находится в исправном

состоянии;

бортовые системы, которые необходимы для выполнения данного типа захода на посадку, находятся в исправном состоянии;

ВС исправно и соответствует летно-техническим характеристикам;

пилот имеет соответствующую квалификацию.

657. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома по NPA, APV, CAT I должны руководствоваться следующим:

657.1. DH, которая будет использоваться для NPA, выполняемого с CDFA, схемы захода на посадку с APV и захода на посадку CAT I должна быть не менее, чем наибольшая из величин:

минимальной высоты, на которой может использоваться средство захода на посадку без необходимых визуальных ориентиров;

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

табличной величины высоты принятия решения о заходе на посадку, если применимо;

величины системного минимума, представленной в таблице 17;

Таблица 17. Системные минимумы

Оборудование	Минимальная DH/MDH, в футах
Система посадки по приборам (ILS)	200
Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS)/спутниковая расширенная система (SBAS) (горизонтальная высота точного захода на посадку с вертикальным наведением (LPV)	200
GNSS (Горизонтальная навигация (LNAV)	250
GNSS/барометрическая вертикальная навигация (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Курсовой маяк (LOC) с или без дальномера радиомаяка (DME)	250
Заход на посадку по обзорному радиолокатору (SRA) (заканчивается на $^{1}/_{2}$ морской мили)	250
SRA (заканчивается на 1 морской миле)	300
SRA (заканчивается на 2 морских милях или более)	350
Всенаправленный радиомаяк (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненаправленный радиомаяк (NDB)	350
NDB/DME	300
Навигационный радиокомпас (VDF)	350

минимальной высоты принятия решения в руководстве по эксплуатации ВС, если такой параметр там указан;

657.2. MDH для NPA без использования маневра CDFA должна быть не менее, чем наибольшая из величин:

высоты пролета над препятствиями для конкретной категории ВС;

величины системного минимума, указанной в таблице 17;

MDH, определенной в руководстве по эксплуатации ВС, если такой параметр там указан.

658. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов аэродрома для выполнения захода по кругу должен руководствоваться следующим:

658.1. MDH при выполнении захода по кругу самолетов должна быть не менее, чем наибольшая из величин:

табличной высоты пролета над препятствиями при полете по кругу для конкретной категории ВС;

минимальной высоты полета и захода по кругу, представленной в таблице 18;

Таблица 18. MDH и минимальная видимость для выполнения полета и захода на посадку по кругу в зависимости от категории самолетов

	Категория самолетов			
	A	B	C	D
MDH, в футах	400	500	600	700
Минимальная метеорологическая видимость, в метрах	1500	1600	2400	3600

DH/MDH предыдущей процедуры точного захода на посадку;

658.2. минимальная видимость для полетов самолетов по кругу должна быть не менее, чем наибольшая из величин:

видимости при полете по кругу для конкретной категории ВС, если такие данные есть опубликованными;

минимальной метеорологической видимости, указанной в таблице 18;

RVR (CMV) предыдущей процедуры точного захода на посадку.

659. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении эксплуатационных минимумов для эксплуатации вертолетов при заходе по кругу в прибрежной зоне должны принимать, что MDH должна быть не менее 250 футов, а метеорологическая видимость - не менее 800 метров.

660. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении процедур вылета и захода на посадку должны руководствоваться следующим:

660.1. используются процедуры вылета и захода на посадку, установленные государством, на территории которого расположен аэродром, если такие процедуры утверждены для данной ВПП или FATO;

660.2. командир ВС может отклониться от утвержденного маршрута вылета, прибытия или от процедуры захода на посадку:

при условии соблюдения критериев пролета препятствий, полного учета условий эксплуатации и выполнения всех указаний службы УВД;

в случае радиолокационного наведения службой УВД.

661. В случаях, если для выполнения полета требуется PBN, эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить, чтобы:

соответствующая навигационная спецификация на выполнение полетов с PBN была указана в руководстве по эксплуатации ВС или в другом документе, который был утвержден Департаментом по авиации в рамках оценки летной годности;

ВС эксплуатировалось в соответствии с применимой навигационной спецификацией и ограничениями в руководстве по эксплуатации ВС или иного документа, который был утвержден Департаментом по авиации в рамках оценки летной годности.

662. Эксплуатант ВС или командир ВС должны установить соответствующие эксплуатационные процедуры минимизации влияния авиационного шума с обеспечением при этом приоритета безопасности полетов над снижением шума.

663. Эксплуатант ВС или командир свободного аэростата должны установить процедуры для минимизации влияния шума, который создается тепловой системой свободного аэростата, при одновременном обеспечении приоритета безопасности полетов над снижением шума.

664. Эксплуатант ВС или командир самолета при расчете заправки топливом должны руководствоваться следующим:

664.1. начинать полет можно только в том в случае, если самолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла:

при выполнении полетов по VFR днем, выполняя взлет и посадку на одном и том же аэродроме или посадочной площадке и оставаясь на дистанции видимости от такого аэродрома или посадочной площадки, для полета по намеченному маршруту, и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее чем 10 минут, либо для времени полета до аэродрома назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее чем 30 минут, ночью для времени полета до аэродрома назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее чем 45 минут;

при выполнении полетов по IFR, если запасной аэродром не нужен, для времени полета до аэродрома назначения и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее чем 45 минут, либо если запасной аэродром нужен, для времени полета до аэродрома назначения запасного аэродрома и далее для полета на крейсерской высоте в течение времени не менее чем 45 минут;

664.2. при расчете количества топлива необходимого, в том числе на случай непредвиденных обстоятельств, должны учитываться следующие факторы:

прогнозируемые метеорологические условия;

ожидаемые маршруты и схемы движения, предоставленные службой УВД и задержки в движении;

процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо;

любые другие факторы, которые могут задержать посадку самолета или повысить расход топлива и (или) масла;

664.3. в полете разрешается при необходимости внесение изменений ATS FPL с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

665. Эксплуатант ВС или командир вертолета при расчете заправки топливом должны руководствоваться следующим:

665.1. начинать полет можно при условии, что вертолет имеет на борту достаточный запас топлива и масла:

при выполнении полетов по VFR для полета до аэродрома или посадочной площадки назначения и далее для полета при наилучшем соотношении дальности и высоты полета в течение времени не менее чем 20 минут;

при выполнении полетов по IFR, если запасной аэродром не нужен либо нет подходящего с точки зрения метеорологических условий аэродрома, для полета до аэродрома или посадочной площадки назначения и далее для полета в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом или посадочной площадкой назначения в MCA в течение времени не менее чем на 30 минут полета и после этого для выполнения захода на посадку и посадки, либо если необходим запасной аэродром, для выполнения полета и выполнения захода на посадку и ухода на второй круг на аэродроме или посадочной площадке назначения, далее для полета к указанному запасному аэродрому или полета в течение 30 минут в зоне ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) над аэродромом или посадочной площадкой назначения в MCA и после этого для выполнения захода на посадку и посадки;

665.2. при расчете необходимого количества топлива, включая запас на случай непредвиденных обстоятельств, должны учитываться прогнозируемые метеорологические условия, ожидаемые маршруты и схемы движения, предоставляемых УВД и задержки движения, процедуры в случае разгерметизации или отказа одного двигателя во время полета, если применимо, любые другие факторы, которые могут задержать посадку вертолета или повысить расход топлива и (или) масла;

665.3. в полете разрешается при необходимости внесение изменений ATS FPL с целью перепланирования полета в другой пункт назначения при условии, что все требования будут соблюдены начиная с точки перепланирования полета.

666. Командир свободного аэростата может начать полет только в случае, если запас топлива или балласта на борту свободного аэростата является достаточным для 30 минут полета.

Расчет запаса топлива или балласта должен основываться, как минимум, на следующих условиях выполнения полета:

данных, предоставленных производителем свободного аэростата;

ожидаемых масс, которые необходимо перевезти;

прогнозируемых метеорологических условиях;

процедурах и ограничениях, установленных поставщиком аэронавигационных услуг.

667. Командир ВС должен обеспечить проведение инструктажа пассажиров по аварийному оборудованию и процедурам применения такого оборудования до или при необходимости во время полета.

668. Полет не должен начинаться до тех пор, пока не будет документально удостоверено, что командир ВС удовлетворен результатами предполетной подготовки, подтверждающими, что все оборудование, включая средства связи и навигационные средства, которые необходимы для выполнения полета и обеспечения безопасной эксплуатации ВС, соответствуют запланированному полету.

Перед началом полета командир ВС должен ознакомиться с метеорологической информацией относительно запланированного полета. Подготовка к полетам на максимальное расстояние от места вылета, а также подготовка к каждому полету по IFR должны содержать:

изучение и анализ полученных фактических данных метеорологических условий и прогнозов погоды;

планирование запасного маршрута в случае, если из-за метеорологических условий полет невозможно будет завершить по запланированному маршруту.

669. Эксплуатант ВС или командир ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации самолетов по IFR должны определить в плане полета, как минимум, один запасной аэродром назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, если:

669.1. доступные метеорологические данные указывают на то, что для периода времени от одного часа до и до одного часа после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до одного часа после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период является наименьшим, подход и посадка может быть выполнена в VMC;

669.2. аэродром запланированной посадки является изолированным:

669.2.1. для аэродрома планируемой посадки предписывается схема захода на посадку по приборам;

669.2.2. имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее чем на 300 метров (1000 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5,5 км или на 4 км больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам.

670. Эксплуатант ВС или командир ВС при выборе запасных аэродромов при эксплуатации вертолетов по IFR должны определить в плане полета, как минимум, один запасной аэродром назначения, который пригоден с точки зрения метеорологических условий, если:

670.1. процедура захода на посадку по приборам определена для запланированной посадки, а имеющаяся метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия или от фактического времени вылета до двух часов после расчетного времени прибытия, в зависимости от того, какой период является меньшим:

нижняя граница облачности не менее чем на 120 метров (400 футов) больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

670.2. место запланированной посадки изолируется:

670.2.1. для аэродрома запланированной посадки предписывается схема захода на посадку по приборам;

670.2.2. имеющаяся фактическая метеорологическая информация указывает на то, что следующие метеорологические условия будут сохраняться в течение периода времени от двух часов до и до двух часов после расчетного времени прибытия:

нижняя граница облачности не менее чем на 120 метров (400 футов) больше минимума,

определенного схемой захода на посадку по приборам;

видимость не менее чем на 1500 метров больше минимума, определенного схемой захода на посадку по приборам;

670.2.3. определен рубеж возврата в случае нахождения места назначения в открытом море.

671. Эксплуатант ВС или командир ВС должны убедиться в доступности необходимых средств для навигации и посадки по приборам на аэродроме назначения или на любом запасном аэродроме в случае невозможности выполнения запланированного захода на посадку и посадки.

672. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении операций, связанных заправкой или скачиванием топлива, при посадке или высадке пассажиров должен руководствоваться следующим:

672.1. запрещается заправка ВС авиационным бензином (Avgas), высокооктановым топливом или смесью фракционных видов топлива с пассажирами на борту ВС, а также в процессе посадки и высадки пассажиров;

672.2. заправка ВС иными видами топлива запрещена, кроме случаев, когда заправка происходит под контролем командира ВС или другими лицами из числа квалифицированного авиационного персонала, которые будет готовы инициировать и управлять эвакуацией с ВС наиболее применимым и оперативным способом.

673. За исключением свободных аэростатов, перед взлетом и посадкой, а также во время руления и каждый раз, когда это считается необходимым в интересах безопасности, командир ВС должен удостовериться, что каждый пассажир на борту находится в своем кресле (или спальном месте) с должным образом пристегнутым ремнем безопасности или системой фиксации.

674. Командир ВС должен запретить курение на борту самолета или вертолета в случаях, если это необходимо в интересах безопасности, а также во время заправки ВС.

675. На борту планера или свободного аэростата курить запрещается.

676. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов ВС в различных метеорологических условиях должен учитывать следующее:

при выполнении полетов в VFR командир ВС может начинать взлет или продолжить полет только при условии, что последние полученные метеорологические данные указывают на то, что метеорологические условия на маршруте и на аэродроме назначения в расчетное время прибытия будут равны или более применимых эксплуатационных минимумов VFR;

при выполнении полетов по IFR командир ВС может начинать взлет или продолжить полет на запланированный аэродром назначения только при условии, если последние полученные метеорологические данные указывают на то, что в расчетное время прибытия метеорологические условия в пункте назначения или, как минимум, на одном из запасных аэродромов назначения будут равны или более соответствующих применимых эксплуатационных минимумов аэродрома;

если маршрут содержит участки полета, выполняемые по VFR и по IFR, в соответствующих случаях применяется метеорологические данные, указанные в абзацах втором и третьем настоящего пункта.

677. Эксплуатант ВС или командир ВС перед выполнением полета, который планируется или ожидается выполнять в предполагаемых или известных условиях обледенения на земле может начинать взлет только в том случае, если ВС не имеет никаких загрязнений или отложений, которые могут негативно сказаться на летно-технических характеристиках и управляемости ВС, за

исключением случаев, разрешенных руководством по эксплуатации ВС.

678. Эксплуатант ВС или командир ВС должны установить порядок выполнения полетов в ожидаемых или фактических условиях обледенения с учетом следующего:

командир ВС может начинать взлет или выполнить полет в ожидаемых или фактических условиях обледенения только в том случае, если ВС оборудовано противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с руководством по эксплуатации ВС данного типа ВС для полетов в таких условиях. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, запрещены;

при выполнении полета на сертифицированном для полетов в условиях обледенения ВС в случаях, когда интенсивность обледенения превышает допустимую для выполнения полетов на таком ВС, командир ВС должен немедленно покинуть зону обледенения путем изменения высоты и (или) маршрута. Командир ВС должен сообщить в службу УВД о попадании в условия обледенения.

679. Командир самолета или вертолета перед началом взлета должен убедиться, что:

согласно полученной метеорологической информации условия на аэродроме или ВПП, а также состояние ВПП или FATO, которые ВС использует для выполнения данного маневра, соответствуют безопасному взлету и вылету;

будут соблюдены применимые эксплуатационные минимумы аэродрома;

самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, изложенные в подпункте 687.7 пункта 687 настоящих авиационных правил.

680. Командир свободного аэростата перед началом взлета должен убедиться, что, согласно полученной информации, метеорологические условия на посадочной площадке или аэродроме соответствуют безопасному выполнению маневров взлета и вылета.

681. Командир ВС при перевозке пассажиров или грузов не должен имитировать, искусственно создавать:

аварийную обстановку или нештатные ситуации, которые требуют применения аварийных или нештатных процедур;

полет в IMC.

682. Командир ВС в полете должен постоянно контролировать, чтобы остаток топлива или балласта на борту, в случае свободных аэростатов, был не менее количества топлива или балласта, необходимого для выполнения полета до пригодного по метеорологическим условиям аэродрома и с учетом требований, изложенных в пунктах 664 и 665 настоящих авиационных правил.

683. Эксплуатант ВС или командир ВС при планировании использования дополнительного кислорода должны руководствоваться следующим:

683.1. командир ВС должен обеспечить, чтобы все члены летного экипажа, выполняющие обязанности на борту ВС, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, постоянно использовали дополнительный кислород, если он определяет, что на высоте планируемого полета может возникнуть нехватка кислорода, которая может привести к потере

работоспособности членов экипажа, а также обеспечить доступность дополнительного кислорода пассажирам, если недостаток кислорода может нанести вред здоровью пассажиров;

683.2. в любом другом случае, когда командир ВС не может определить как недостаток кислорода может повлиять на всех находящихся на борту ВС людей, он должен обеспечить, чтобы:

все члены экипажа, выполняющие обязанности, необходимые для безопасной эксплуатации ВС в полете, пользовались дополнительным кислородом в течение любого периода времени, превышающего 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине будет от 3050 метров (10000 футов) до 4000 метров (13000 футов);

все пассажиры пользовались дополнительным кислородом в течение любого периода времени, когда барометрическая высота на борту ВС будет более 4000 метров (13000 футов).

684. При обнаружении опасной близости земли членом летного экипажа или оповещении системой предупреждения о близости земли командир ВС должен немедленно выполнить корректирующие действия для восстановления безопасных условий полета.

685. Эксплуатант ВС при оборудовании ВС ACAS должен установить эксплуатационные процедуры и программы подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II.

686. Командир ВС перед началом выполнения захода на посадку должен убедиться, что согласно полученным метеорологическим данным, метеорологические условия на аэродроме и состояние ВПП или FATO не будут препятствовать безопасному выполнению захода на посадку, посадки или ухода на второй круг.

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

687. Командир ВС при принятии решения на выполнение захода на посадку должен руководствоваться следующим:

687.1. командир ВС может начать процедуру захода на посадку по приборам независимо от сообщенных данных RVR (VIS);

687.2. если сообщенные величины RVR (VIS) являются меньшими, чем применимые для минимума, заход на посадку не продолжается:

менее 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

на конечном этапе захода на посадку в случае, когда величина DA/H или MDA/H составляют более 300 метров (1000 футов) над аэродромом;

687.3. если параметры RVR не являются доступными, они могут быть получены путем конвертации величин полученных параметров видимости;

687.4. если после пролета высоты 300 метров (1000 футов) над аэродромом, сообщенная величина RVR (VIS) менее приемлемого минимума, заход на посадку может быть продолжен до DA/H или MDA/H;

687.5. заход на посадку может быть продолжен менее DA/H или MDA/H, а посадка может быть завершена при условии, если соответствующие визуальные ориентиры, применимые к типу

захода на посадку на предполагаемую ВПП, на DA/H или MDA/H, были определены командиром ВС и установлен и поддерживается необходимый визуальный контакт с ориентирами;

687.6. величина RVR в зоне выполнения посадки должна всегда контролироваться;

687.7. 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.

688. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации тепловых свободных аэростатов должен руководствоваться следующим:

посадки ночью запрещены, за исключением аварийных ситуаций;

разрешается выполнение взлета ночью только в случаях наличия достаточного количества топлива для полета с выполнением посадки днем.

689. При использовании ACAS II командир ВС должен пройти программу подготовки, обеспечивающие надлежащий уровень обучения и умения летного экипажа эксплуатировать ACAS II и применять соответствующие эксплуатационные процедуры.

ГЛАВА 60
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТУ ВС ДЛЯ СОБЛЮДЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ВС ПРИ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ

690. Эксплуатанту ВС или командиру ВС необходимо учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (например, масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, уклон ВПП, температура окружающего воздуха, ветер и состояние поверхности ВПП в ожидаемое время использования, т.е. наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов). 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.

691. На любом этапе полета ВС, за исключением свободных аэростатов, загрузка, масса и положение центра тяжести ВС должны отвечать ограничениям, приведенных в руководстве по эксплуатации ВС или в эквивалентном документе.

На борту ВС должны находиться схемы, списки, маркированные инструменты или их сочетание с перечнем указанных выше эксплуатационных ограничений, определенных руководством по эксплуатации ВС.

692. Эксплуатант ВС или командир ВС при определении массы ВС должны руководствоваться следующим:

692.1. эксплуатант ВС должен определить массу и центровку ВС путем взвешивания перед вводом в эксплуатацию ВС. При этом должно быть учтено и задокументировано суммарное влияние модификаций и ремонтов на массу и центровку ВС. ВС подлежит повторному взвешиванию каждые четыре года;

692.2. взвешивание должно выполняться производителем ВС или организацией по техническому обслуживанию, допущенной к проведению данного вида работ;

692.3. эксплуатант ВС должен определить массу всех эксплуатационных элементов и членов экипажа, которые включены в величины массы не заправленного топливом ВС, путем взвешивания или с помощью стандартных (табличных) значений масс, а также определить влияние расположения таких элементов и лиц на центровку ВС. Для стандартных масс принято пользоваться такими величинами массы членов экипажа:

85 кг, включая ручную кладь - для членов летного и технического экипажа;

75 кг - для членов кабинного экипажа;

692.4. эксплуатант ВС или командир ВС должен установить процедуры, с помощью которых определяется масса загрузки, включая балласт, путем:

взвешивания;

определение массы загрузки в соответствии со стандартными значениями массы пассажиров и багажа;

расчета массы пассажира на основе заявления каждого пассажира или заявления, сделанного от его имени, и добавление к этой величине заданной массы для учета ручной клади и одежды, когда общее количество пассажирских мест на борту ВС составляет менее 10 - для самолетов и менее 6 - для вертолетов;

692.5. для стандартных масс принято пользоваться такими величинами массы:

для пассажиров - величинами, представленными в таблицах 19 и 20, где уже учтены масса ручной клади и младенцев на руках взрослых;

Таблица 19. Стандартные массы пассажиров - самолеты с MOPSC 20 мест или более

Пассажирские места	20 или более		30 или более
	мужчины	женщины	все взрослые
Взрослые	88 кг	70 кг	84 кг
Дети	35 кг	35 кг	35 кг

Таблица 20. Стандартные массы пассажиров - самолеты с MOPSC 19 мест или менее

Пассажирские места	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Мужчины	104 кг	96 кг	92 кг
Женщины	86 кг	78 кг	74 кг
Жети	35 кг	35 кг	35 кг

для багажа, в случае самолетов с MOPSC 20 мест или более стандартные величины массы зарегистрированного багажа представлены в таблице 21, в случае вертолетов с MOPSC 20 мест и более стандартная величина массы зарегистрированного багажа составляет 13 кг;

Таблица 21. Стандартные величины массы багажа - самолеты с MOPSC 20 мест или более

Тип рейса	Стандартная масса багажа
Внутренний	11 кг
В рамках Европейского региона	13 кг
Межконтинентальный	15 кг

Все остальные	13 кг

692.6. для самолетов с MOPSC 19 мест или менее, стандартные величины массы зарегистрированного багажа определяются путем:

взвешивания;

расчета на основе собственных заявлений пассажиров или заявлений, сделанных от их имени. Если этот способ окажется непрактичным, следует учитывать минимальную стандартную массу 13 кг;

692.7. эксплуатант ВС или командир ВС должны установить процедуры, с помощью которых определяется масса топлива путем учета ее фактической плотности или, если она неизвестна, рассчитывается в соответствии с методом, указанным в Руководстве по эксплуатации ВС;

692.8. командир ВС отвечает за:

осуществление загрузки ВС под наблюдением квалифицированного авиационного персонала;

соответствие загрузки данным расчета массы и центровки ВС;

692.9. эксплуатант ВС или командир ВС должны установить процедуры, позволяющие соблюдать дополнительные конструктивные ограничения, такие как ограничения прочности пола, максимальная нагрузка на погонный или квадратный метр, максимальная масса на грузовой отсек и максимальное количество пассажирских мест;

692.10. эксплуатант ВС должен знать и применять принципы и методы, применяемые при загрузке и в системе взвешивания и определения центровки, которые соответствуют требованиям, изложенным в подпунктах 692.1 - 692.5 настоящего пункта. Такая система должна охватывать все виды предстоящей эксплуатации ВС.

693. Эксплуатант ВС или командир ВС при подготовке данных по массе и центровке ВС и оформлении соответствующей документации должны руководствоваться следующим:

693.1. эксплуатант ВС или командир ВС должны установить данные по массе и центровке и подготовить соответствующую документацию с указанием загрузки и ее распределения таким образом, чтобы не превышались ограничения по массе и центровке. Документация по массе и центровки ВС должна содержать следующие сведения:

регистрацию и тип ВС;

условное обозначение, номер и дату рейса, если применяется;

фамилию и инициалы командира ВС;

фамилию и инициалы лица, готовившего эту документацию;

сухую эксплуатационную массу и центровку ВС;

массу топлива во время взлета и запас топлива на полет;

массу расходных материалов, кроме топлива, если применяется;

составляющие загрузки, включая пассажиров, багаж, груз и балласт;

взлетную массу, посадочную массу и сухую массу ВС (без топлива);

диапазон центровок ВС;

предельные величины массы и центровки ВС;

693.2. если документация по массе и центровке ВС готовится с помощью компьютерной системы, эксплуатант ВС или командир ВС должны проверить достоверность полученных данных;

693.3. если командир ВС не осуществлял контроль за загрузкой ВС, то лицо, осуществлявшее такой контроль, подтверждает своей подписью или ее эквивалентом, что загрузка и ее распределение соответствуют документации по массе и центровке. Командир ВС должен подтвердить правильность загрузки и ее распределение поставив свою подпись, либо иным способом в подготовленной документации;

693.4. эксплуатант ВС или командир ВС должны применять процедуры контроля всех изменений в загрузке для обеспечения следующего:

любые изменения загрузки после оформления документации по массе и центровке ВС вносятся в полетные документы, содержащие документацию по массе и центровке ВС;

указаны максимальные изменения перед взлетом по количеству пассажиров и массе загрузки;

при превышении максимальных значений готовится новая документация по массе и центровке.

694. В случаях, если распределение загрузки соответствует заранее рассчитанной балансной таблице или если можно доказать, что для запланированной эксплуатации центровка может быть обеспечена в допустимых пределах независимо от реальной загрузки ВС центровка может не указываться в документации по массе и центровке ВС.

695. Командир ВС может выполнять полет только в том случае, если летно-технические характеристики ВС соответствуют применимым правилам полетов и иным ограничениям, применимым к полету, использованию воздушного пространства или используемым аэродромам или посадочным площадкам с учетом точности имеющихся карт и схем.

696. Эксплуатант ВС или командир самолета должны обеспечить, чтобы:

696.1. масса самолета перед вылетом не должна превышать ограничений по массе:

перед выполнением взлета с учетом требований, изложенных в пункте 697 настоящих авиационных правил;

во время полета по маршруту с OEI с учетом требований, изложенных в пункте 698 настоящих авиационных правил;

при посадке с учетом требований, изложенных в пункте 699 настоящих авиационных правил, и ожидаемого уменьшения массы по мере продолжения полета и слива (сброса) топлива в полете;

696.2. взлетная масса самолета в начале взлета не превышала максимальной взлетной массы, определенной в руководстве по эксплуатации ВС для барометрической высоты, с поправкой на превышение аэродрома или посадочной площадки, если такая взлетная масса используется как параметр для расчета максимальной взлетной массы необходимо делать поправки на все имеющиеся местные метеорологические условия;

696.3. расчетная масса в расчетное время посадки на аэродроме назначения, посадочной площадке или запасном аэродроме не превышала максимальную посадочную массу, указанную в

руководстве по эксплуатации ВС для барометрической высоты с поправкой на превышение аэродрома или ВПП; если такая расчетная масса используется как параметр для расчета максимальной взлетной массы, необходимо делать поправки на все имеющиеся местные метеорологические условия.

697. Командир самолета перед выполнением взлета должен руководствоваться следующим:

697.1. при определении максимальной взлетной массы командир самолета должен принимать во внимание, что:

расчетная взлетная дистанция не должна превышать TODA, причем свободная от препятствий дистанция недолжна превышать половины имеющейся TORA;

дистанция разбега самолета не должна превышать TORA;

единственная величина V_1, указанная в руководстве по эксплуатации ВС, должна использоваться как для прерванного, так и для продолженного взлета;

на мокрой или загрязненной ВПП взлетная масса не должна превышать массу, которая разрешена для взлета с сухой полосы в аналогичных условиях;

697.2. командир самолета в случае отказа двигателя во время взлета, за исключением самолетов, оборудованных турбовинтовыми двигателями, и максимальная взлетная масса которых не превышает 5700 кг, должен:

прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или ВПП;

продолжить взлет и пролететь над препятствиями по траектории полета с достаточным запасом высоты до момента, когда будут соблюдены требования, изложенные в пункте 698 настоящих авиационных правил.

698. Командир ВС многодвигательного самолета в случае отказа одного двигателя в любой точке маршрута должен обеспечить продолжение полета до пригодного аэродрома или ВПП на высоте не менее чем минимальная ОСН.

699. Командир ВС должен обеспечить, чтобы на любом аэродроме или посадочной площадке после безопасного пролета над препятствиями при выполнении маневра захода на посадку самолет имел возможность приземлиться и остановиться или, в случае гидросамолета, снизить скорость до достаточно низкой, в пределах необходимой посадочной дистанции. При этом обязательно осуществляются поправки на ожидаемые изменения при выполнении захода на посадку и посадки, если такие поправки не были сделаны заранее при составлении графика эксплуатационных данных.

ГЛАВА 61
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТОВ

700. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС должны соблюдать следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются самолеты:

700.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются самолеты, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности, если такие приборы и оборудование:

используются летным экипажем для управления ВС;

используются в соответствии требованиями, изложенных в пункте 728 настоящих авиационных правил;

используются в соответствии требованиями, изложенных в пункте 729 настоящих авиационных правил;

установлены на самолете;

700.2. приборы и оборудование, при наличии их на борту самолета, к которым не применяются требования к летной годности:

запасные предохранители;

переносные портативные осветительные приборы;

хронометры;

держатель навигационных карт;

комплект первой помощи (FIRST AID KIT);

сигнальное и спасательное оборудование;

якоря и оборудование для швартовки ВС;

система безопасности для детей;

700.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту ВС, должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью таких приборов, оборудования или устройств, не должны использоваться летным экипажем для соблюдения положений пунктов 728 и 729 настоящих авиационных правил;

эти приборы, оборудование или устройства не должны влиять на летную годность самолета, даже в случае их отказов или неисправностей;

700.4. приборы, оборудование или устройства должны быть удобными в эксплуатации и легкодоступными с рабочего места любого члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

700.5. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, должны быть расположены таким образом, чтобы член летного экипажа, который должен их использовать, мог легко использовать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

700.6. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть доступным для немедленного использования.

701. Командиру ВС запрещено выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или систем самолета, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствует, за исключением следующих случаев:

самолет эксплуатируется в соответствии с MEL, предоставленного эксплуатантом ВС, если

применимо;

эксплуатант ВС получил разрешение Департамента по авиации на эксплуатацию самолета в соответствии с MMEL, если применимо;

самолет имеет разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

702. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить оснащение самолетов запасными электрическими предохранителями с номиналами, которые необходимы для обеспечения полной защиты бортовой электросети и предназначены для замены неисправных предохранителей.

703. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов ночью должны обеспечить наличие и работоспособность следующего светотехнического оборудования самолетов:

системы огней для предотвращения столкновений;

навигационных (габаритных) огней;

посадочной фары;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточное освещение всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной эксплуатации самолета;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных независимых работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

огней в соответствии с положениями Международных правил предупреждения столкновений судов в море, если самолет эксплуатируется как гидросамолет.

704. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации самолетов днем по VFR должны обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, скольжения, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

самолеты, которые эксплуатируются в VMC над водной поверхностью вне видимости береговой черты или в VMC ночью или в условиях, когда самолет не может быть удержан на заданном курсе без использования одного или нескольких дублирующих приборов, дополнительно должны быть оборудованы средствами для измерения и отображения поворота и скольжения, пространственного положения, вертикальной скорости, стабилизированного курса, устройством для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов, устройствами предотвращения сбоев в работе системы отображения воздушной скорости, которые возникают из-за образования конденсата или обледенения, в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, на рабочем месте второго пилота дополнительных отдельных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, скольжения или поворота и скольжения, если применимо, пространственного положения, если применимо, вертикальной скорости, если применимо, стабилизированного курса, если применимо, числа Маха, если скоростные

ограничения выражаются числом Маха.

705. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации самолетов по IFR или ночью должны обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

средств для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха;

устройств для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

в случаях, если минимальный состав экипажа ВС состоит из двух пилотов, на рабочем месте второго пилота отдельных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения, пространственного положения стабилизированного курса, числа Маха, если скоростные ограничения выражаются числом Маха, в случае применения;

устройства для предотвращения сбоев в работе систем отображения воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

резервного источника статического давления;

держателя навигационных карт, который должен быть расположен в удобном для считывания данных положении, и при использовании ночью должен быть обеспечен освещением;

независимого резервного средства измерения и отображения барометрической высоты;

резервного источника энергоснабжения, который является независимым от основной системы электроснабжения для обеспечения функциональной работы и освещения индикации системы пространственного положения в течение не менее 30 минут. Такая резервная система энергоснабжения должна включаться в автоматическом режиме в случае полного отказа основной системы электроснабжения, при этом должна отображаться соответствующая приборная индикация, которая сообщает о том, что индикатор системы пространственного положения работает от резервного источника.

706. Самолеты, которые используются для выполнения полетов по IFR и пилотируются одним пилотом, должны быть оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

707. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить оборудование GPWS самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или с MOPSC более 9 мест с учетом следующего:

впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2011 г. или после этой даты, оборудуются GPWS с функцией оценки рельефа местности в направлении полета;

впервые получившие сертификат летной годности до 1 января 2011 г. включительно.

708. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить оборудование системой ACAS II самолетов с газотурбинными двигателями с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 19 мест.

709. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов ночью или по IMC в районах,

где можно ожидать наличие гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, должны обеспечить оборудование метеорадиолокатором:

самолетов с гермокабиной;

самолетов без гермокабины с МСТОМ более 5700 кг;

самолетов без гермокабины с MOPSC более 9 мест.

710. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов в условиях ожидаемого или фактического обледенения ночью, при условии их оборудования визуальным датчиком обледенения и средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины экипажа, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

711. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию самолетов, эксплуатируемых более чем одним членом летного экипажа, при условии оборудования таких самолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, которая включает авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

712. Эксплуатант ВС или командир ВС должны соблюдать следующие требования по оборудованию самолетов бортовыми голосовыми регистраторами:

712.1. CVR должны быть оборудованы следующие самолеты:

с МСТОМ более 27000 кг впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

с МСТОМ более 2250 кг сертифицированные для эксплуатации с минимальным составом экипажа в количестве не менее двух пилотов, или оборудованные турбореактивным(и) двигателем(ями) или более чем одним турбовинтовым двигателем, или впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты;

712.2. CVR должен сохранять записанные данные в течение не менее:

предыдущих 25 часов для самолетов с МСТОМ более 27000 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2022 г. или после этой даты;

предыдущих двух часов во всех остальных случаях;

712.3. CVR должен регистрировать с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме, а также звуковые сигналы от каждого задействованного микрофона авиационной гарнитуры и ларингофона;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

712.4. CVR должен автоматически начинать запись с момента начала запуска двигателя(ей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения двигателя(ей), используемых в качестве основной силовой установки;

712.5. с учетом требований, изложенных в подпункте 712.4 настоящего пункта, CVR должен начинать запись с момента начала предполетной проверки в кабине экипажа и до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения его двигателей, используемых в качестве основной силовой установки;

712.6. если CVR неотделяемый, он должен иметь надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он должен иметь автоматический ELT;

712.7. CVR должен вести запись на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

712.8. эксплуатант ВС или командир ВС должны проводить функциональные проверки и оценки записей CVR для обеспечения постоянной работоспособности CVR.

713. Эксплуатант ВС или командир ВС должны соблюдать следующие требования по оборудованию самолетов FDR:

самолеты с МСТОМ более 5700 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты, должны оснащаться FDR, в котором используется цифровой метод записи и хранения данных и для которого предусмотрен метод быстрого получения данных с носителя информации;

FDR должен записывать параметры, необходимые для точного определения траектории полета самолета, его скорости, пространственного положения, мощности двигателей и полетных характеристик и сохранять данные, записанные, как минимум, в течение предыдущих 25 часов;

данные записываются из бортовых источников позволяющих, точно соотносить их с информацией, отображаемой летному экипажу;

FDR должен автоматически начинать запись данных с момента начала запуска двигателя(ей) до момента, когда самолет окончательно остановится после завершения полета и выключения двигателя(ей), используемых в качестве основной силовой установки;

если FDR неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной передатчик;

эксплуатант ВС или командир ВС должны проводить функциональные проверки и оценки записей FDR для обеспечения постоянной работоспособности FDR.

714. Эксплуатант ВС или командир ВС при оборудовании самолетов системой записи канала передачи данных должны руководствоваться следующим:

714.1. самолеты, которые впервые получили сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты и имеют техническую возможность поддерживать связь по каналу передачи данных, должны быть оборудованы CVR и обеспечивать запись регистратором следующих данных:

сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД и самолета, включая сообщения, относящиеся к инициированию передачи данных по каналу, связи между диспетчером и пилотом, адресному наблюдению в полете, полетной информации, обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы, данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

любой информации, имеющей отношение к записям сообщений, передаваемым по каналам передачи данных и сохраненная вне самолета;

информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, учитывая структуру системы;

714.2. регистратор должен использовать метод цифровой записи и хранения данных, для которого существует метод быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Метод записи должен обеспечивать соответствие данных, записанных на борту ВС, данным, которые записаны на земле;

714.3. регистратор должен обеспечивать хранение записанных данных, как минимум, в течение срока, определенного для CVR в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 712 настоящих авиационных правил;

714.4. если регистратор неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой не менее 90 дней. Если регистратор отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной передатчик;

714.5. требования, применяемые к порядку включения и остановки записывающего устройства, соответствуют требованиям, применяемым к порядку включения и остановки CVR, указанному в подпунктах 712.4 и 712.5 пункта 712 настоящих авиационных правил;

714.6. эксплуатант ВС или командир ВС должны проводить функциональные проверки и оценки записей канала передачи данных, для обеспечения постоянной работоспособности регистратора.

715. Эксплуатант ВС или командир ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 712 и 713 настоящих авиационных правил, оборудованием самолетов одним или двумя комбинированными регистраторами, которые сочетают голосовой регистратор и регистратор полетных данных.

716. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

716.1. самолеты должны быть оборудованы:

креслом или спальным местом для каждого пассажира на борту, возраст которого составляет 24 месяца и старше;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством

автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа и на сиденьях рядом с креслом пилота, а также на каждом сиденье наблюдателя, расположенном в кабине летного экипажа;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического ограничения движения тела в случае резкого торможения, если самолет впервые получил сертификат летной годности 31 декабря 1980 г. или после этой даты;

716.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела должен:

иметь одну точку открытия замка фиксатора;

на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа включать в себя два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга;

на креслах членов летного экипажа и на сиденьях рядом с сиденьем пилота включать в себя два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, диагональный плечевой ремень и ремень безопасности, которые могут быть использованы независимо друг от друга, для самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC 9 мест и менее, которые соответствуют динамическим условиям аварийной посадки, определенных в соответствующей сертификационной спецификации и для самолетов с МСТОМ 5700 кг или менее с MOPSC 9 мест и менее, которые не соответствуют динамическим условиям аварийной посадки, определенных в соответствующей сертификационной спецификации и имеют сертификат летной годности впервые выданный 25 августа 2016 г. или после этой даты.

717. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить, чтобы самолеты, у которых не все пассажирские сиденья можно видеть с места летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности "Пристегните ремни" и когда курение запрещено "Не курить".

718. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на самолетах комплектов первой помощи (FIRST AID KIT) как представлено в таблице 22.

Таблица 22. Количество комплектов первой помощи, которые необходимо иметь на борту

Количество установленных пассажирских кресел	Количество комплектов первой помощи
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 или более	6

Комплекты первой помощи должны быть:

доступными для использования;

поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком действия.

719. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов с гермокабиной должен обеспечить наличие на борту самолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

719.1. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на таких высотах, где, в

соответствии с требованиями подпункта 719.2 настоящего пункта, необходимо применение дополнительного кислорода, должны быть оснащены дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять необходимые объемы кислорода;

719.2. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на высотах, где барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 3050 метров (10000 футов), должны иметь достаточные запасы кислорода для дыхания и обеспечения:

членов экипажа и 100% пассажиров на любой период времени, когда барометрическая высота в кабине пилотов превышает 4950 метров (15000 футов), но не менее 10 минут, не менее 30% пассажиров на любой период времени, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 4200 - 4950 метров (14000 - 15000 футов) в случае разгерметизации и с учетом конкретных обстоятельств полета, не менее 10% пассажиров на любой период времени, превышающий 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 3050 - 4200 метров (10000 - 14000 футов);

всех лиц в пассажирской кабине в течение не менее 10 минут, если самолет выполняет полет на барометрической высоте более 8200 метров (25000 футов) или менее этой высоты, но в условиях, которые не позволяют им безопасно снижаться до барометрической высоты 4000 метров (13000 футов) за 4 минуты;

719.3. самолеты с гермокабиной, выполняющие полеты на высотах более 8200 метров (25000 футов), должны быть дополнительно оборудованы:

устройством или средствами индикации для предупреждения летного экипажа о разгерметизации;

масками быстрого надевания для членов летного экипажа.

720. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов без гермокабины должен обеспечить наличие на борту самолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

720.1. самолеты без гермокабины, выполняющие полеты на высотах, где, в соответствии требованиям подпункта 720.2 настоящего пункта, должны быть оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, способным хранить и распределять необходимые запасы кислорода;

720.2. самолеты без гермокабины, выполняющие полеты на высотах, где барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 3050 метров (10000 футов), должны иметь достаточный запас кислорода для обеспечения:

всех членов экипажа и не менее 10% пассажиров на любой период времени, превышающий 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 3050 - 4000 метров (10000 - 13000 футов);

всех членов летного экипажа и пассажиров на любой период времени, когда барометрическая высота в пассажирских кабинах превышает 4000 метров (13000 футов).

721. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту самолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

721.1. самолеты должны быть оснащены не менее чем одним переносным огнетушителем, расположенным:

в кабине летного экипажа;

в каждой пассажирской кабине, отделенной от кабины летного экипажа, за исключением такой конструкции самолета, которая обеспечивает удобный и быстрый доступ из кабины летного экипажа в пассажирскую кабину;

721.2. тип и количество огнегасящего вещества для требуемых огнетушителей на борту ВС должны соответствовать типу пожара, который может возникнуть в соответствующем отсеке. При этом тип огнегасящего вещества должен быть избран таким образом, чтобы обеспечить безопасный уровень концентрации токсичного газа в отсеках, где находятся люди.

722. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации самолетов с МСТОМ более 5700 кг или MOPSC более 9 мест должен обеспечить наличие на борту самолета не менее чем одного аварийного топора, который размещается в кабине летного экипажа.

В случае самолетов с MOPSC более 200 мест в задней части бортовой кухни или возле нее должен находиться дополнительный аварийный топор или лом.

Аварийные топоры в пассажирской кабине размещаются вне зоны видимости пассажиров.

723. В случаях, если предусмотрена маркировка мест на фюзеляже самолета, в которых удобно вскрывать фюзеляж в аварийной обстановке спасательным командам, такие места должны маркироваться в соответствии с изображением на рисунке 3.

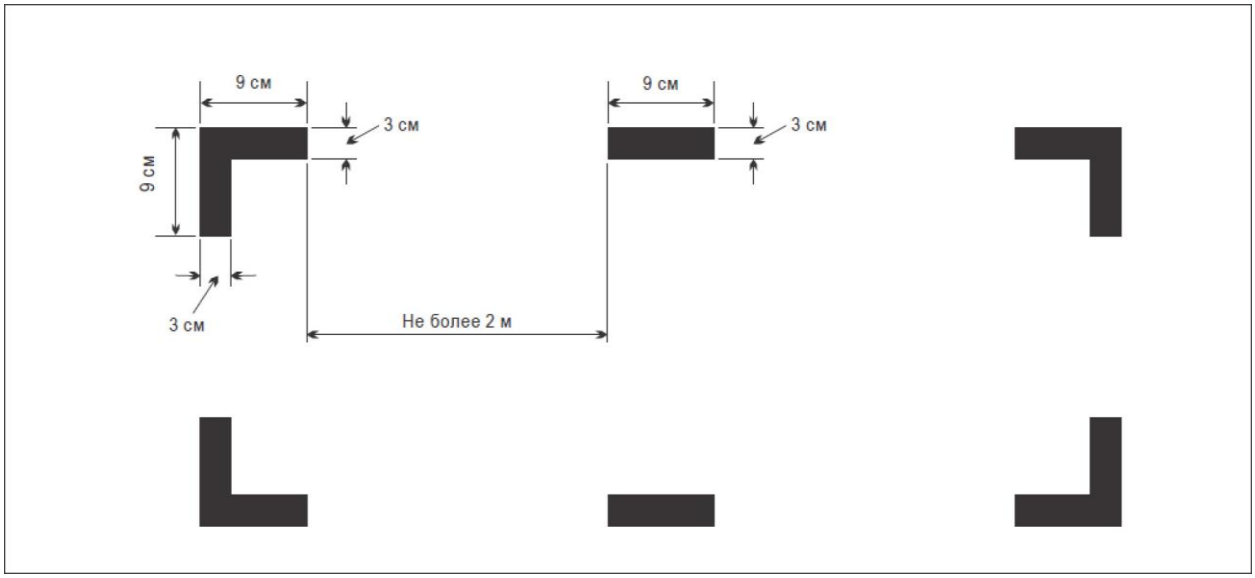

Рисунок 3. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и, если необходимо обеспечить их контраст с окружающим фоном, выделяются белой полосой.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

724. Эксплуатант ВС или командир ВС должны оборудовать самолеты ELT с соблюдением следующего:

724.1. следующие самолеты должны быть оборудованы надежными и автоматическими средствами для точного определения местоположения точки окончания полета в случае авиационного происшествия, в результате которого произошло сильное повреждение самолета:

самолеты, которым сертификат летной годности впервые был выдан до 1 июля 2008 г.,

одним ELT любого типа или одним из средств аварийного обнаружения ВС;

самолеты, которым сертификат летной годности впервые был выдан 1 июля 2008 г. или после этой даты, одним автоматическим ELT или одним из средств аварийного обнаружения ВС;

724.2. ELT любого типа должен иметь функциональную возможность передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

725. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов над водной поверхностью должны соблюдать следующее:

725.1. наличие в доступном месте спасательных жилетов по одному для каждого лица, находящегося на борту, или эквивалентных плавсредств для лиц младше 24 месяцев является обязательным для следующих ВС:

сухопутные самолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью на расстоянии более 50 морских миль от берега, или самолеты, взлетающие или выполняющие посадку на аэродром или место проведения работ, где, по мнению командира ВС, траектория взлета или захода на посадку расположены над водной поверхностью и существует вероятность вынужденной посадки на воду;

гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью;

725.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство должен быть оборудован источником света в целях содействия определению местонахождения лиц;

725.3. гидросамолеты, которые эксплуатируются над водной поверхностью, должны быть оборудованы:

якорем и другим оборудованием, предназначенным для швартовки, постановки на якорь или перемещения гидросамолета на воде, соответствующим его весу, размерам и характеристикам управляемости;

оборудованием для подачи звуковых сигналов в соответствии с положениями Международных правил предупреждения столкновений судов в море, если это применимо;

725.4. командир самолета, выполняющий полет от береговой черты на расстоянии, которое не обеспечивает аварийную посадку на сушу, и превышает расстояние, соответствующее 30 минутам полета на крейсерской скорости или 50 морских миль, в зависимости от того, которое из значений меньше, определяет риски для выживания находящихся на борту лиц в случае вынужденной посадки на воду и на основе этого определяет перевозку:

оборудования для подачи сигналов бедствия;

спасательных плотов в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей, расположенных таким образом, чтобы их можно было немедленно применять в аварийной ситуации;

аварийно-спасательного оборудования для жизнеобеспечения в зависимости от выполняемого полета.

726. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов самолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, должны оборудовать самолеты снаряжением для выживания, руководствуясь следующим:

726.1. самолеты, выполняющие полеты над районами, где условия поисково-спасательных

работ крайне затруднены, должны быть оборудованы следующими средствами аварийного спасения:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

не менее чем одним ELT(S);

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием для маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС;

726.2. наличие на борту самолета дополнительного аварийно-спасательного оборудования не требуется, если самолет:

находится на расстоянии от зоны, где поисково-спасательные работы не затруднены, что соответствует 120 минутам полета на крейсерской скорости с OEI для самолетов, способных продолжать полет на аэродром при отказе критического двигателя или двигателей в любой точке маршрута или запланированного отклонения, либо 30 минутам полета на крейсерской скорости для всех других самолетов;

находится от района, пригодного для выполнения аварийной посадки, на расстоянии, соответствующему не более чем 90 минутам полета на крейсерской скорости для самолетов, сертифицированных в соответствии с требованиями к летной годности.

727. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту самолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) в расчете на каждого члена летного экипажа, находящегося на своем рабочем месте в кабине летного экипажа.

Самолеты, которые эксплуатируются по IFR или ночью, должны быть оборудованы кнопкой радиопередачи на органах управления для каждого члена летного экипажа.

728. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

728.1. самолеты, которые эксплуатируются по IFR или ночью должны быть оснащены радиосвязным оборудованием, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать:

ведение двусторонней связи для аэродромного контроля;

получение метеорологической информации в любое время в полете;

двустороннюю связь в любое время в полете на частотах в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц;

728.2. в случаях, если требуется применение более чем одного радиосвязного устройства, каждое из них должно работать независимо друг от друга, и отказ одного из них не приводил к отказу другого устройства.

729. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования с соблюдением следующего:

729.1. самолеты должны быть оснащены навигационным оборудованием, позволяющим им выполнять полет в соответствии с:

планом полета ОВД, если применимо;

применимыми правилами полетов;

729.2. самолеты должны иметь достаточное навигационное оборудование для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного элемента оборудования на любом этапе полета, оставшееся оборудование позволяло безопасно осуществлять навигацию в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 729.1 настоящего пункта, или соответствующее действие на случай непредвиденных обстоятельств было завершено безопасно;

729.3. самолеты, эксплуатация которых осуществляется на маршрутах, где планируется посадка в IMC, должны быть оборудованы соответствующим оборудованием, обеспечивающим навигацию к точке, из которой может быть выполнена визуальная посадка. Это оборудование должно обеспечивать навигацию для каждого аэродрома, для которого оно предназначено для посадки в IMC и для любых назначенных запасных аэродромов;

729.4. для выполнения полетов с PBN самолет должен соответствовать требованиям к летной годности для соответствующей навигационной спецификации. Эксплуатант ВС демонстрирует Департаменту по авиации, что пилот осведомлен о полетах с применением PBN;

729.5. самолеты должны быть оборудованы средствами наблюдения в соответствии с применимыми правилами полетов.

730. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных должны руководствоваться следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, должны соответствовать требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить своевременное обновление и введение текущих и неизменных аэронавигационных баз данных для всех самолетов;

эксплуатант ВС или командир ВС должны сообщать поставщикам аэронавигационной базы данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета.

В таких случаях, эксплуатант ВС должен информировать членов экипажа ВС, а также должен обеспечивать, чтобы ошибочные данные не использовались.

ГЛАВА 62
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЕРТОЛЕТОВ

731. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС должны соблюдать следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются вертолеты:

731.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются вертолеты, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности, если такие приборы и оборудование:

используются летным экипажем для управления ВС в полете;

используются в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 758 настоящих авиационных правил;

используются в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 759 настоящих

авиационных правил;

установлены на вертолете;

731.2. приборы и оборудование, при наличии их на борту вертолета, к которым не применяются требования к летной годности: автономный переносной осветительный прибор, хронометры, держатели навигационных карт, комплект первой помощи (FIRST AID KIT), аварийно-спасательное и сигнальное оборудование, якоря и оборудование для швартовки ВС, система безопасности для детей;

731.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту ВС, должны отвечать следующим требованиям:

информация, предоставляемая этими приборами и оборудованием, не должна использоваться летным экипажем для соблюдения требований, изложенных в пунктах 758 и 759 настоящих авиационных правил;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность вертолета, даже в случае отказов или неполадок в их эксплуатации;

731.4. приборы и оборудование должны быть удобными в эксплуатации и доступными с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

731.5. приборы, которые используются несколькими членами летного экипажа, должны быть расположены таким образом, чтобы член летного экипажа, который должен их использовать, мог легко использовать их показания со своего рабочего места, почти не изменяя своего положения, в котором он обычно находится, смотря в направлении траектории полета;

731.6. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть доступным для немедленного использования.

732. Командиру вертолета запрещено начинать выполнение полета, если какой-либо из приборов, элементов оборудования или любая из систем вертолета, необходимых для запланированного полета, находятся в неисправном состоянии или отсутствуют, за исключением следующих случаев, когда:

вертолет эксплуатируется согласно MEL, предоставленным эксплуатантом ВС, если применимо;

эксплуатант ВС получил разрешение Департамента по авиации на эксплуатацию вертолета в соответствии с MMEL, если применимо;

вертолет имеет разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

733. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов ночью должны обеспечить наличие следующего оборудования:

системы огней для предотвращения столкновений;

навигационных (габаритных) огней;

посадочной фары;

системы освещения, которое питается от электрической бортовой системы и обеспечивает достаточное освещение всех приборов и оборудования, необходимого для безопасной

эксплуатации вертолета;

системы освещения, которая питается от электрической бортовой системы вертолета и обеспечивает освещение всех пассажирских кабин;

переносных независимых работоспособных осветительных приборов для каждого члена экипажа, которые легкодоступны для использования на рабочих местах каждого члена экипажа;

если вертолет эксплуатируется как вертолет-амфибия - огней в соответствии с Международными правилами предупреждения столкновений судов в море.

734. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов по VFR должны обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

734.1. вертолеты, которые эксплуатируются днем по VFR, должны иметь пилотажные и навигационные приборы и связанное с ними оборудование, способное измерять и отображать магнитный курс, время в часах, минутах и секундах, барометрическую высоту, воздушную скорость, скольжение;

734.2. вертолеты, эксплуатируемые в VMC над водной поверхностью вне видимости береговой черты, в VMC ночью при видимости менее 1500 метров или в условиях, когда вертолет не может быть удержан на заданном курсе без использования одного или более дополнительных приборов в дополнение к оборудованию, указанному в подпункте 734.1 настоящего пункта, оборудуются:

средствами измерения и отображения пространственного положения, вертикальной скорости, стабилизированного курса;

устройством для индикации нарушения (недостаточного, либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

устройством для предотвращения сбоев в работе системы индикации воздушной скорости, которые происходят из-за образования конденсата или обледенения;

734.3. в тех случаях, когда для выполнения полета требуется два пилота, вертолеты должны быть оборудованы дополнительными средствами отображения барометрической высоты, воздушной скорости, скольжения, пространственного положения, если применяется, вертикальной скорости, если применяется, стабилизированного курса, если применяется.

735. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации вертолетов по IFR должны обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

приборов для измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса, температуры наружного воздуха;

устройства для индикации нарушения (недостаточного либо полного отсутствия) электропитания гироскопических приборов;

в тех случаях, когда для выполнения полета требуется два пилота, дополнительных средств отображения барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, скольжения, пространственного положения, стабилизированного курса;

устройства для предотвращения сбоев в работе системы индикации воздушной скорости,

которые возникают из-за образования конденсата или обледенения;

резервного источника статического давления;

держателя навигационных карт, который должен быть расположен в удобном для считывания данных положении, и при использовании ночью должен быть обеспечен освещением;

резервного устройства определения и отображения пространственного положения.

736. Вертолеты, которые используются для выполнения полетов по IFR и пилотируются одним пилотом, должны быть оборудованы автопилотом с режимом стабилизации, как минимум, высоты и курса.

737. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов по IFR или ночью в районах, где можно ожидать наличие гроз или других потенциально опасных метеорологических условий, которые в полете могут быть обнаружены бортовым метеорадиолокатором, должны обеспечить оборудование вертолетов с MOPSC более 9 мест метеорадиолокатором.

738. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов в условиях ожидаемого или фактического обледенения ночью, при условии их оборудования визуальным датчиком обледенения и средством его освещения.

Средства для освещения визуального датчика обледенения не должны вызывать бликов или отражений на остеклении кабины, которые мешали бы членам летного экипажа выполнять свои обязанности.

739. Эксплуатант ВС или командир ВС может осуществлять эксплуатацию вертолетов, эксплуатируемых более чем одним членом летного экипажа, при условии оборудования таких вертолетов системой внутренней связи для членов летного экипажа, включая авиационные гарнитуры и микрофоны для использования всеми членами летного экипажа.

740. Эксплуатант ВС или командир ВС должны соблюдать следующие требования по оборудованию вертолетов CVR:

740.1. CVR должны быть оборудованы следующие вертолеты:

с МСТОМ более 7000 кг;

с МСТОМ более 3175 кг, получившие сертификаты летной годности 1 января 1987 г. или после этой даты;

740.2. CVR должен сохранять записанные данные, как минимум, двух предыдущих часов;

740.3. CVR должен регистрировать с привязкой к шкале времени следующие данные:

внешней двусторонней речевой связи, осуществляемой по радио на борту ВС;

речевые переговоры в кабине экипажа между членами летного экипажа, использующими систему внутренней связи, и речевой связи членов летного экипажа, использующих систему обращения к пассажирам, если таковые установлены на борту ВС;

звуковой обстановки в кабине летного экипажа в непрерывном режиме;

речевых или звуковых сигналов опознавания аэронавигационных средств или средств обеспечения захода на посадку, поступающих к летному экипажу через головные телефоны или динамик;

740.4. CVR должен автоматически начинать запись с момента до запуска двигателя(ей) и продолжать запись до окончания полета, а именно до момента остановки несущего винта после выключения двигателя(ей);

740.5. с учетом требований, изложенных в подпункте 740.4 настоящего пункта, CVR должен начать запись данных перед началом предполетной подготовки в кабине перед запуском двигателя(ей) для выполнения полета и продолжать запись после выключения двигателя(ей) после завершения полета;

740.6. если CVR неотделяемый, он должен иметь надежно подсоединенное и автоматически приводимое в действие устройство, обеспечивающее обнаружение и определение местонахождения под водой и работающее на частоте 37,5 кГц. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если CVR отделяемый, он должен иметь автоматический ELT;

740.7. CVR должен записывать на средства, исключающие наличие магнитной ленты и магнитной проволоки;

740.8. эксплуатант ВС должен проводить функциональные проверки и оценки записей CVR для обеспечения постоянной работоспособности CVR.

741. Эксплуатант ВС или командир ВС должны соблюдать следующие требования по оборудованию вертолетов FDR:

вертолеты с МСТОМ более 3175 кг, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты, должны оснащаться FDR, который использует цифровой метод записи и хранения данных и для которого предусмотрен метод быстрого извлечения данных из носителя информации;

FDR должен регистрировать параметры, необходимые для точного определения траектории полета вертолета, его скорости, пространственного положения, мощности двигателей и полетных данных и должен быть способен сохранять записанные данные, как минимум, в течение предыдущих 10 часов;

данные записываются из бортовых источников, позволяющих точно соотносить эти данные с информацией, отображаемой летному экипажу;

FDR должен автоматически начинать запись с момента начала запуска двигателя(ей) и продолжать запись до окончания полета, а именно до момента полной остановки винтов;

если FDR неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если FDR отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной передатчик;

эксплуатант ВС должен проводить функциональные проверки и оценки записей FDR для обеспечения постоянной работоспособности FDR.

742. Эксплуатант ВС или командир ВС при оборудовании вертолетов системой записи канала передачи данных должны руководствоваться следующим:

742.1. вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 1 января 2016 г. или после этой даты и имеющие техническую возможность работать по каналу передачи данных и должны быть оборудованы CVR и обеспечивать запись на регистратор следующих данных, если применимо:

сообщений по линии передачи данных, относящихся к двухсторонней связи службы ОВД и вертолета, включая сообщения, относящиеся к инициированию передачи данных по каналу, связи между диспетчером и пилотом, адресному наблюдению в полете, полетной информации, обзорному наблюдению за ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы, данным об управлении ВС, насколько это приемлемо с учетом возможностей системы;

любой информации, имеющая отношение к записям сообщений, передаваемым по каналам передачи данных и сохраненная вне вертолета;

информации о времени и приоритете сообщений в линии передачи данных, принимая при этом во внимание конкретную модификацию системы;

742.2. в регистраторе должен применяться метод цифровой записи и хранения данных, а также способ быстрого извлечения этих данных из носителя информации. Способ записи должен обеспечивать идентичность данных, записанных на борту, с данными, которые записаны на земле;

742.3. регистратор должен обеспечивать хранение записанных данных, как минимум, в течение срока, определенного для CVR пунктом 740 настоящих авиационных правил;

742.4. если регистратор неотделяемый, он должен иметь устройство, обеспечивающее определение местонахождения под водой. Это устройство должно обеспечивать минимальное время передачи под водой в течение 90 дней. Если регистратор отделяемый, он должен иметь автоматический аварийный приводной передатчик;

742.5. требования, применяемые к процедуре запуска и остановки регистратора, соответствуют требованиям, применяемым к процедуре запуска и остановки CVR, указанным в абзацах пятом и шестом пункта 741 настоящих авиационных правил;

742.6. эксплуатант ВС должен проводить функциональные проверки и оценки записей канала передачи данных для обеспечения постоянной работоспособности регистратора.

743. Эксплуатант ВС или командир ВС может обеспечить выполнение требований к CVR и FDR, изложенных в пунктах 740 и 741 настоящих авиационных правил, оборудованием вертолетов одним комбинированным регистратором, который сочетает голосовой регистратор и регистратор полетных данных.

744. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию вертолетов сиденьями, ремнями безопасности, удерживающими устройствами и детскими удерживающими системами (устройствами):

744.1. вертолеты должны быть оснащены:

креслом или спальным местом для каждого лица на борту, возраст которого составляет 24 месяца или более;

ремнями безопасности на каждом пассажирском сиденье и удерживающими устройствами на каждом спальном месте;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела для каждого пассажира на борту ВС в возрасте 24 месяца и старше все вертолеты, впервые получившие сертификат летной годности 31 декабря 2012 г. или после этой даты;

детской удерживающей системой (устройством) для каждого пассажира на борту ВС моложе 24 месяцев;

ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела с устройством автоматического удержания тела пассажира в случае резкого торможения на каждом кресле члена летного экипажа;

744.2. ремень безопасности с удерживающими устройствами верхней части должен иметь:

одну точку открытия замка фиксатора;

два плечевых ремня и ремень безопасности, которые могут использоваться независимо друг от друга, на сиденьях летного экипажа, на сиденьях рядом с сиденьем пилота и на сиденьях для минимально необходимого кабинного экипажа.

745. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить, чтобы вертолеты, у которых не все пассажирские сиденья можно видеть с места летного экипажа, были оборудованы средствами индикации для всех пассажиров и членов кабинного экипажа о необходимости пристегнуть ремни безопасности "Пристегните ремни" и когда курение запрещено "Не курить".

746. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на вертолетах комплектов первой помощи (FIRST AID KIT). Комплект первой помощи должен на быть:

доступным для использования;

поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком действия.

747. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации вертолетов без гермокабины должен обеспечить наличие на борту вертолета запаса дополнительного кислорода руководствуясь следующим:

747.1. вертолеты без гермокабины, выполняющие полеты на таких высотах, где в соответствии требованиями, изложенными в подпункте 747.2 настоящего пункта, необходимо применять дополнительный кислород, должны быть оборудованы дополнительным кислородным оборудованием, которое может хранить и распределять необходимые запасы кислорода;

747.2. вертолеты без гермокабины, выполняющие полеты на высотах, где барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 3050 метров (10000 футов), должны иметь достаточный объем кислорода для:

всех членов летного экипажа и не менее 10% пассажиров в течение периода времени, превышающего 30 минут, когда барометрическая высота в пассажирской кабине составляет 3050 - 4000 метров (10000 - 13000 футов);

всех членов летного экипажа и пассажиров в течение любого периода времени, когда барометрическая высота в пассажирской кабине превышает 4000 метров (13000 футов).

748. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту вертолета переносных огнетушителей с соблюдением следующего:

748.1. как минимум, один переносной огнетушитель, расположенный:

в кабине летного экипажа;

в каждом пассажирской кабине, отделенной от кабины летного экипажа, за исключением такой конструкции вертолета, которая обеспечивает удобный и быстрый доступ из кабины летного экипажа в пассажирскую кабину;

748.2. тип и количество огнегасящего вещества для требуемых огнетушителей должны соответствовать предполагаемому типу пожара, который может возникнуть. При этом тип огнегасящего вещества должен быть таким, чтобы обеспечить безопасный уровень концентрации токсичного газа.

749. Если на вертолете маркируются подходящие места вскрытия фюзеляжа, производимого спасательными командами в аварийной обстановке, эти места должны маркироваться в соответствии с изображением на рисунке 4.

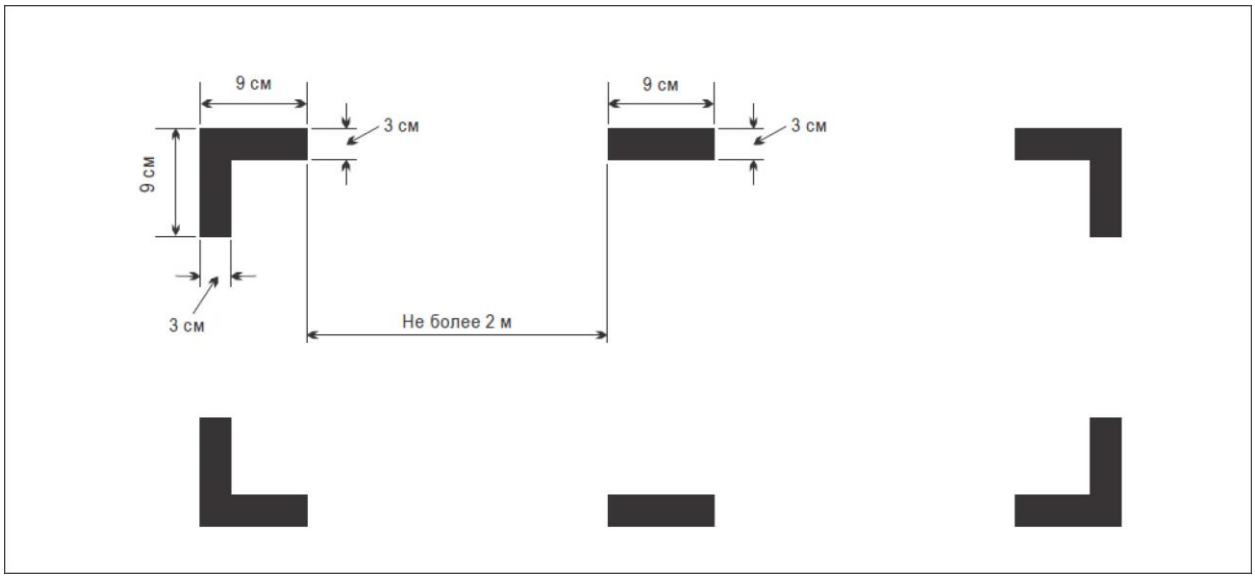

Рисунок 4. Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа

Маркировочные знаки наносятся красной или желтой краской и при необходимости обводятся белой окантовкой для их выделения на окружающем фоне.

Если расстояние между угловыми маркировочными знаками превышает 2 метра, между ними проводятся промежуточные линии размером 9 х 3 сантиметра таким образом, чтобы расстояние между соседними маркировочными знаками не превышало 2 метра.

750. Эксплуатант ВС или командир ВС должны оборудовать вертолеты ELT с соблюдением следующего:

вертолеты должны быть оснащены не менее чем одним автоматическим ELT;

функциональные возможности ELT любого типа должны обеспечивать возможность передачи одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц.

751. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов над водной поверхностью должны соблюдать следующее:

751.1. вертолеты должны быть оснащены спасательными жилетами по одному для каждого лица, находящегося на борту ВС, или аналогичными устройствами обеспечения плавучести в случае перевозки лиц младше 24 месяцев, которые должны располагаться в легко доступных местах для лиц, которым они предназначены в следующих случаях:

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему времени полета более 10 минут на крейсерской скорости, если в случае критического отказа двигателя возможно продолжение горизонтального полета;

при выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты более

того на котором гарантируется что, в случае отказа двигателя и невозможности продолжения горизонтального полета, посадка, осуществляемая на авторотации, будет выполнена на сушу;

во время взлета или посадки на аэродроме или посадочной площадке, где траектория взлета или захода на посадку проходит над водной поверхностью;

751.2. каждый спасательный жилет или эквивалентное индивидуальное плавсредство должны быть оборудованы средствами освещения для облегчения определения местоположения человека.

752. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить, чтобы каждый член экипажа был одет в спасательный костюм, если это определено командиром вертолета на основании оценки рисков в случае вынужденной посадки на воду с учетом следующих факторов:

выполнение полетов над водной поверхностью на расстоянии, более того на котором гарантируется что, в случае отказа двигателя и невозможности продолжения горизонтального полета, посадка, осуществляемая на авторотации, будет выполнена на сушу;

текущие метеорологические данные или прогнозы погоды полученные командиром ВС указывают на то, что в течение полета температура воды будет менее чем + 10 °C.

753. При выполнении полетов над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, которое соответствует времени полета более 10 минут на крейсерской скорости, если в случае критического отказа двигателя возможно продолжение горизонтального полета, или над водной поверхностью на таком расстоянии от береговой черты, которое соответствует времени полета более 3 минут на крейсерской скорости, в случае отказа двигателя и невозможности продолжения горизонтального полета, а также по решению командира вертолета на основании оценки рисков в случае вынужденной посадки на воду, вертолет должен быть оснащен:

в случае, если на борту находится менее 12 человек, как минимум одним спасательным плотом с номинальной вместимостью не менее максимального количества людей на борту, расположенным на борту ВС таким образом, чтобы максимально облегчить его быстрое развертывание в аварийной ситуации;

в случае, если на борту находится более 11 человек, не менее чем двумя спасательными плотами, расположенными на борту таким образом, чтобы максимально облегчить их быстрое развертывание в аварийной ситуации. Таких плотов должно хватить для размещения всех людей на борту, а в случае потери одного из плотов - остальные должны выдерживать определенные нагрузки, чтобы вместить всех людей с борта вертолета;

как минимум, одним аварийным ELT (ELT(S) для каждого обязательного спасательного плота на борту;

аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения, в зависимости от выполняемого полета.

754. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов вертолетов над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, должны оборудовать вертолеты следующим снаряжением для выживания:

сигнальным оборудованием для подачи сигналов бедствия;

как минимум, одним ELT;

дополнительным аварийно-спасательным оборудованием для маршрута полета с учетом количества человек на борту ВС.

755. Эксплуатант ВС или командир ВС при эксплуатации вертолетов, сертифицированных для эксплуатации на поверхности воды, должны обеспечить наличие следующего дополнительного оборудования:

якоря и других устройств для обеспечения швартовки, постановки на якорь или перемещения вертолета на воде, соответствующих его размеру, весу и характеристикам управляемости;

устройства для подачи звуковых сигналов в соответствии с положениями Международных правил предупреждения столкновений судов в море, если применимо.

756. Эксплуатант ВС или командир ВС могут выполнять полеты над водной поверхностью на расстоянии от береговой черты, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости за время не менее 10 минут, при условии, что вертолеты спроектированы для посадки на водную поверхность или допущены для выполнения посадки на водную поверхность в соответствии с соответствующими сертификационными спецификациями или оснащены аварийным плавсредством.

757. Эксплуатант ВС или командир ВС должен обеспечить наличие на борту вертолета авиационных гарнитур или ларингофонов (или их эквивалент) с кнопкой радиопередачи на органах управления вертолета для каждого пилота и (или) члена летного экипажа, находящегося на своем рабочем месте.

758. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

вертолеты, выполняющие полеты по IFR или ночью должны быть оснащены оборудованием радиосвязи, которое при нормальных условиях распространения радиоволн должно обеспечивать ведение двусторонней связи для аэродромного контроля, получение в любое время в полете метеорологической информации, двустороннюю связь в любое время в полете на частотах в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства, передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц;

если требуется применение более чем одного радиосвязного устройства, каждое из них должно работать независимо друг от друга, и отказ одного из них не приводил к отказу другого устройства;

если требуется система внутренней связи летного экипажа, в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 739 настоящих авиационных правил, вертолеты должны быть оснащены кнопкой передачи на органах управления для каждого пилота и члена экипажа, находящегося на своем рабочем месте.

759. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования с соблюдением следующего:

759.1. вертолеты должны быть оснащены навигационным оборудованием, которое обеспечивает выполнение полетов в соответствии с:

планом полета ОВД, если это применимо;

применимыми правилами полетов к данным метеорологическим условиям;

759.2. вертолеты должны иметь достаточное навигационное оборудование для обеспечения того, чтобы в случае отказа одного элемента оборудования на любом этапе полета оставшееся оборудование позволяло безопасно осуществлять навигацию в соответствии с требованиями, изложенными в подпункте 759.1 настоящего пункта, или соответствующее действие на случай

непредвиденных обстоятельств было завершено безопасно;

759.3. вертолеты, выполняющие полеты, которые предполагают посадки в IMC, должны быть оборудованы навигационным оборудованием, обеспечивающим наведение в точку, из которой может быть произведена визуальная посадка. Это оборудование должно обеспечивать такое наведение для каждого аэродрома, для которого оно предназначено для посадки в IMC и для любых назначенных запасных аэродромов;

759.4. в случае необходимости применения PBN вертолет должен соответствовать требованиям сертификации летной годности для соответствующей навигационной спецификации;

759.5. эксплуатант ВС демонстрирует Департаменту по авиации, что пилот осведомлен о полетах с применением навигации, основанной на характеристиках PBN;

759.6 вертолеты должны быть оборудованы средствами наблюдения в соответствии с применимыми правилами полетов.

760. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении управления аэронавигационными базами данных должны руководствоваться следующим:

аэронавигационные базы данных, используемые в приложениях сертифицированных бортовых систем, должны соответствовать требованиям к качеству данных, которые соответствуют планируемому использованию данных;

эксплуатант ВС должен обеспечить своевременное обновление и введение текущих и неизменных аэронавигационных баз данных для всех ВС;

эксплуатант ВС должен сообщать поставщикам аэронавигационных баз данных о случаях ошибочных, несогласованных или отсутствующих данных, представляющих опасность для полета.

В таких случаях эксплуатант ВС должен информировать членов экипажа ВС, а также должен обеспечивать, чтобы ошибочные данные не использовались.

ГЛАВА 63
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПЛАНЕРОВ

761. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации планера должны соблюдать следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются планеры:

761.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются планеры, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности;

761.2. приборы и оборудование, при наличии их на борту планера, к которым не применяются требования к летной годности:

портативные переносные осветительные приборы;

хронометры;

сигнальное и аварийно-спасательное оборудование;

761.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на борту планера, должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, не должны использоваться летным экипажем;

приборы и оборудование не должны влиять на летную годность планера даже в случае отказов или неисправностей;

761.4. приборы и оборудование должны быть удобными в работе и легкодоступными с рабочего места члена летного экипажа, которому необходимо их использовать;

761.5. все необходимое аварийное оборудование должно быть легкодоступным для немедленного использования.

762. Командиру планера запрещено выполнение полета, если любой из приборов, элементов оборудования или систем планера, необходимых для выполнения полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

планер эксплуатируется в соответствии с утвержденным MEL, если применимо;

было выдано разрешение на выполнение полетов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

763. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации планеров должны обеспечить наличие и работоспособность следующих пилотажных и навигационных приборов и связанного с ними оборудования:

763.1. планеры, которые эксплуатируются в днем по VFR, должны быть оборудованы средствами измерения и отображения времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, а в случае мотопланеров и магнитного курса;

763.2. планеры, которые эксплуатируются в условиях, когда пилот планера не может выдерживать заданную высоту без показаний одного или более дополнительных приборов, должны в дополнение к требованиям, изложенным в подпункте 763.1 настоящего пункта, быть оборудованы указателем вертикальной скорости, указателем поворота и скольжения или указателем пространственного положения, указателем магнитного курса.

764. Эксплуатант ВС или командир ВС могут выполнять на планерах полеты в облаках, при условии их оборудования средствами измерения и отображения магнитного курса, времени в часах, минутах и секундах, барометрической высоты, воздушной скорости, вертикальной скорости, поворота и скольжения или пространственного положения.

765. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении воздушных перевозок пассажиров должен соблюдать следующие требования, предъявляемые к оборудованию ВС сиденьями, ремнями безопасности, системами фиксации:

планеры должны оснащаться сиденьем для каждого человека на борту, ремнями безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела на каждом сиденье в соответствии с руководством по эксплуатации ВС;

конструкция ремней безопасности с удерживающими устройствами верхней части тела должна иметь одну точку открытия замка фиксатора.

766. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов на высотах, на которых требуется подача кислорода в соответствии с требованиями, изложенными в пункте 683 настоящих авиационных правил, должны обеспечить оборудование устройствами для хранения и распределения кислорода, способными хранить и распределять необходимые запасы кислорода.

767. Пилот планера должен определить соответствующие риски для выживания всех лиц, находящихся на борту планера, в случае вынужденной посадки на воду, на основании чего определить наличие:

767.1. спасательных жилетов или аналогичных устройств обеспечения плавучести, по одному на каждого человека на борту, которые должны располагаться в легко доступном месте с сиденья человека, для использования которого он предназначен;

767.2. ELT или индивидуального радиомаяка, который способен одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения;

767.3. оборудования для подачи сигналов бедствия, если:

полет выполняется над водной поверхностью на расстоянии, превышающем расстояние планирования до береговой черты;

траектория взлета или захода на посадку проходят над водной поверхностью и существует вероятность вынужденной посадки на воду.

768. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, должны оборудовать планеры сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют климатогеографическим условиям района, над которым выполняется полет.

769. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность радиосвязного оборудования с соблюдением следующего:

769.1. радиосвязное оборудование должно быть способным поддерживать двустороннюю радиосвязь в соответствии с требованиями применяемых правил использования воздушного пространства;

769.2. радиосвязное оборудование, требуемое подпунктом 769.1 настоящего пункта, должно обеспечивать передачу сигналов на аварийной частоте 121,5 МГц.

770. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту ВС и работоспособность навигационного оборудования, в соответствии с:

планом полета ОВД, если применимо;

требованиями правил полетов.

ГЛАВА 64
ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ ВС ПО ОСНАЩЕНИЮ ПРИБОРАМИ И ОБОРУДОВАНИЕМ ВС ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ СВОБОДНЫХ АЭРОСТАТОВ

771. Эксплуатант ВС или командир ВС при осуществлении эксплуатации ВС должны соблюдать следующие требования, предъявляемые к приборам и оборудованию, которыми оборудуются свободные аэростаты:

771.1. приборы и оборудование, которыми оборудуются свободные аэростаты, должны соответствовать применимым требованиям к летной годности;

771.2. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, при наличии их на свободном аэростате:

портативные переносные осветительные приборы на рабочем месте каждого члена экипажа;

хронометры;

комплект первой помощи (FIRST AID KIT);

сигнальное и аварийно-спасательное оборудование;

771.3. приборы и оборудование, к которым не применяются требования к летной годности, а также иные устройства, которые перевозятся на свободном аэростате, должны отвечать следующим требованиям:

данные, предоставляемые с помощью данных приборов и оборудования, не должны использоваться летным экипажем;

эти приборы и оборудование не должны влиять на летную годность свободного аэростата, даже в случае сбоев или неполадок в их работе.

Приборы и оборудование должны быть удобными в работе и легкодоступными с рабочего места члена летного экипажа;

771.4. все необходимое аварийно-спасательное оборудование должно быть легко доступным для немедленного использования.

772. Командиру ВС запрещено начинать выполнение полета, если любой из приборов, элементов оборудования или систем свободного аэростата, необходимых для запланированного полета, находятся в нерабочем состоянии или отсутствуют, за исключением следующего:

свободный аэростат эксплуатируется в соответствии с MEL, если такой был утвержден;

на свободный аэростат было выдано разрешение на выполнение полета в соответствии с применимыми требованиями к летной годности.

773. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации свободных аэростатов ночью должны обеспечить оборудование следующим:

огнями для предупреждения столкновения;

средствами, обеспечивающими соответствующее освещение всех приборов и оборудования, необходимых для безопасной эксплуатации свободного аэростата;

портативными переносными работоспособными осветительными приборами для каждого члена экипажа.

774. Эксплуатант ВС или командир ВС для эксплуатации свободных аэростатов днем по VFR должны обеспечить оборудование следующим:

оборудованием, которое способно отображать направление полета;

оборудованием, которое способно измерять и отображать время в часах, минутах и секундах, вертикальную скорость, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, барометрическую высоту, если это требуется руководством по эксплуатации ВС, соответствующими требованиями летной эксплуатации или если необходимо контролировать высоту для определения момента использования кислорода на свободном аэростате.

775. Эксплуатант ВС или командир ВС должны свободные аэростаты обеспечить наличие на

свободном аэростате комплекта первой помощи (FIRST AID KIT), который должен быть легкодоступным для использования, поддерживаться в эксплуатационном состоянии и не иметь лекарственных препаратов с истекшим сроком действия.

776. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов свободных аэростатов на высотах, где барометрическая высота превышает 3050 метров (10000 футов), должны обеспечить наличие достаточного объема кислорода для:

членов экипажа на период времени более чем 30 минут полета в случаях, когда полет проходит на барометрической высоте 3050 - 4000 метров (10000 - 13000 футов);

всех членов летного экипажа и пассажиров в течение любого периода времени, когда барометрическая высота превышает 4000 метров (13000 футов).

777. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на свободном аэростате, как минимум, одного переносного огнетушителя.

778. Командир свободного аэростата, совершающий полет над водной поверхностью, должен определить соответствующие риски для выживания лиц, находящихся на свободном аэростате, в случае вынужденной посадки на воду и, на основе оценки рисков, командир должен принять решение о наличии на свободном аэростате следующего оборудования:

спасательных жилетов для каждого человека на борту или, в случае наличия лиц моложе 24 месяцев, эквивалентными плавсредствами, которые должны быть надеты или храниться в легкодоступном месте для лица, которому они предназначены;

ELT, способного передавать одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц в случаях, если на свободном аэростате находится более 6 человек;

ELT или индивидуального радиомаяка, способного одновременно передавать на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, находящегося у члена экипажа или пассажира, ознакомленного с порядком его применения, в случаях, если на свободном аэростате находится до 6 человек включительно;

оборудования для подачи сигналов бедствия.

779. Эксплуатант ВС или командир ВС при выполнении полетов планеров над районами, где условия поисково-спасательных работ будут крайне затруднены, должны оборудовать свободные аэростаты сигнальными устройствами и аварийно-спасательным оборудованием, которые соответствуют требованиям района полетов.

780. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на свободном аэростате следующих дополнительных средств:

780.1. защитных перчаток для каждого члена экипажа;

780.2. в случае тепловых свободных аэростатов:

резервного источника электропитания для оборудования зажигания;

средства измерения и индикации количества топлива;

кошмы или огнеупорного одеяла;

страховочного каната длиной не менее 25 метров;

780.3. в случае газовых свободных аэростатов:

ножа;

страховочного каната длиной не менее 20 метров из натурального волокна или электростатического проводящего материала.

781. Эксплуатант ВС или командир ВС должны обеспечить наличие на борту свободных аэростатов радиосвязного оборудования, способного поддерживать двустороннюю радиосвязь с органами обслуживания воздушного движения и управления полетами.

Радиосвязное оборудование, если это требуется, должно обеспечивать передачу аварийных сигналов на частоте 121,5 МГц.

Приложение 1
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

ПЕРЕЧЕНЬ
ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ НА БОРТУ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ

1. Регистрационное удостоверение.

2. Сертификат летной годности ВС.

3. Разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций ВС.

4. Сертификат по шуму на местности, если применимо.

5. Заверенная копия сертификата эксплуатанта ВС.

6. Заверенная копия эксплуатационных спецификаций соответствующего типа ВС, выданные вместе с сертификатом ВС.

7. Соответствующие свидетельства авиационного персонала и медицинские заключения на каждого члена экипажа.

8. Страховые полисы: членов экипажа, инженерно-технического персонала, ВС, ответственности перед пассажирами и третьими лицами.

9. Бортовой технический журнал ВС.

10. Санитарный журнал ВС.

11. NOTAM, сборники аэронавигационной информации и информационной документации службы аэронавигационной информации.

12. Действующие аэронавигационные карты маршрута предполагаемого полета и всех маршрутов, по которым полет рационально может быть изменен.

13. Метеорологическая информация.

14. РПП или его часть, касающаяся выполнения полетов. Части РПП, которые имеют отношение к обязанностям членов экипажа ВС, находящиеся в легкодоступных для членов экипажа местах.

15. Руководство по эксплуатации ВС.

16. Перечень минимального оборудования.

17. Программа авиационной безопасности.

18. Карты контрольных проверок.

19. Задание на полет.

20. Рабочий план полета.

21. Детализированный ATS FPL, если применимо.

22. Центровочный график.

23. Справка о наработке ВС и двигателей.

24. Тарировочные данные бортовых самописцев.

25. Справочные данные для расчета центровки ВС.

26. Процедуры и визуальные информационные сигналы для использования перехватывающими и перехваченными ВС.

27. Информация о поисково-спасательных службах зоны предполагаемого полета ВС.

28. Уведомление об отдельных категориях пассажиров и специальных загрузках, если применимо.

29. На ВС, выполняющих воздушные перевозки грузов, международные полеты, дополнительно должны находиться:

сводная загрузочная ведомость;

генеральная декларация;

пассажирский манифест;

грузовой манифест и подробные декларации на груз;

форма отчета об инциденте при воздушном движении (ICAO);

бланк технического акта (на русском и английском языках);

номер разрешения страны, над территорией которой выполняется полет (при выполнении чартерного рейса).

Приложение 2
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна с использованием PBN

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов воздушного судна с использованием PBN:
_____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Навигационные системы, производитель, модель и серийный номер	Запрашиваемая навигационная спецификация PBN

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с использованием PBN.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с использованием PBN;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с использованием PBN будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов с использованием PBN.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 3
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с MNPS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов в воздушном пространстве с MNPS:

_____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие допуска воздушного судна к полетам в условиях RVSM (да/нет), код приемоответчика	Допуск к полетам с использованием навигации, основанной на характеристиках PBN

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в воздушном пространстве с MNPS.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с MNPS;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с MNPS будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов в воздушном пространстве с MNPS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 4
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов ВС в воздушном пространстве с RVSM:

_____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие допуска воздушного судна к полетам в условиях RVSM (да/нет), код приемоответчика

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в воздушном пространстве с RVSM.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с RVSM;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве с RVSM будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов в воздушном пространстве с RVSM.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 5
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов в LVO

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в LVO:

взлет ☐

заход на посадку по CAT II (CAT III) ☐

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Информация о воздушных судах: _____
(перечень заявляемых ВС с указанием

_____
типа, модели, регистрационных знаков)

3. Планируемая дата начала полетов в LVO: _____

_____

4. Информация о квалификационных характеристиках членов экипажа и

допуске летного состава к выполнению взлета в LVO, захода на посадку по CAT II (CAT III):

_____
_____

5. Наличие программы технического обслуживания (регламента), отражающей особенности эксплуатации самолета по CAT II (CAT III):

_____

6. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения специального разрешения;

отвечать установленным требованиям и предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 6
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов с использованием hud, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

_____
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS (нужное подчеркнуть).

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Информация о воздушных судах: _____
(с указанием типа, модели,

_____
изготовителя, регистрационных знаков)

3. Информация о квалификационных характеристиках членов экипажа и допуске летного состава к выполнению полетов с использованием HUD, системы автоматической посадки, коллиматорного индикатора, систем EVS, SVS, CVS:

_____

4. Планируемая дата начала полетов с использованием: _____

_____

5. Запрашиваемые расширенные эксплуатационные возможности и соответствующие эксплуатационные минимумы аэродрома:

_____
_____

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 7
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов с EDTO

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна EDTO.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов с EDTO: _____
3. Регионы (маршруты) полетов: _____
4. Предполагаемое максимальное время ухода на запасной аэродром
_____
5. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Запрашиваемые величины порогового времени/максимального времени ухода на запасной аэродром

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с EDTO.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в воздушном пространстве с EDTO;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов воздушного судна

EDTO будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов с EDTO.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 8
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху: _____

3. Информация о подготовке эксплуатанта воздушного судна:

Информация о воздушных судах			Наличие и количество подготовленных специалистов в области перевозки опасных грузов и категория обучения	Документ эксплуатанта ВС, определяющий порядок перевозки опасных грузов
тип, модель воздушного судна, производитель	регистрационные знаки	серийный номер		

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов по перевозкам опасных грузов по воздуху.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение по перевозкам опасных грузов по воздуху;

на период действия специального разрешения на выполнение перевозок опасных грузов по воздуху будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов по перевозкам опасных грузов по воздуху.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 9
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с применением NVIS: _____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации вертолета с NVIS в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с системами визуализации ночного видения.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с системами визуализации ночного видения;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с применением NVIS будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов с применением NVIS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 10
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с проведением ННО: _____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации вертолета с проведением ННО в соответствии с

			применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с проведением ННО.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с проведением ННО;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с проведением ННО будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов с проведением ННО.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 11
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов HEMS

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов HEMS.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов HEMS:
_____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель ВС, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов HEMS в соответствии с

			применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов HEMS.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам HEMS;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов HEMS будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов HEMS.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 12
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов в открытом море

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов в открытом море.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс:_____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов в открытом море: _____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов в открытом море в соответствии с применимыми

			требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов в открытом море.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам в открытом море;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов в открытом море будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов в открытом море.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 13
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов ночью или в приборных метеорологических условиях самолетами с одним газотурбинным двигателем

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на SET-IMC эксплуатацию.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала SET-IMC эксплуатации: _____
_____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение на SET-IMC эксплуатацию в соответствии с применимыми требованиями к

			летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением SET-IMC эксплуатации.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к SET-IMC эксплуатации;

на период действия специального разрешения на SET-IMC эксплуатацию будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к SET-IMC эксплуатации.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 14
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации: _____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Наличие Руководства по работе с EFB	Наличие положительного итогового эксплуатационного отчета

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с использованием электронной системы бортовой документации.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам с использованием электронной системы бортовой документации;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов с использованием электронной системы бортовой документации будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов с использованием электронной системы бортовой документации.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 15
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

РАЗРЕШЕНИЕ
на осуществление специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ

РАЗРЕШЕНИЕ
НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ОПЕРАЦИЙ С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ РИСКА ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
DEPARTMENT OF AVIATION
OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS

Номер разрешения <1>:

Наименование эксплуатанта воздушного судна <2>: _____
_____

Адрес эксплуатанта воздушного судна <3>: _____
_____

Телефон <4>: _____
факс <4> _____
E-mail <4> _____

Тип, модель воздушного судна и его регистрационные знаки <5>: _____

Специальные разрешения на осуществление специальных операций при выполнении авиационных работ <6>: _____
_____

Площадь или зона полномочия специальной эксплуатации воздушного судна <7>: __
_____

Специальные ограничения <8>: _____
_____

Настоящим удостоверяется что _____, допущен к осуществлению специализированных операций с высокой степенью риска при выполнении авиационных работ в соответствии с настоящим разрешением, стандартными эксплуатационными процедурами и авиационными правилами
_____.

Дата выдачи <9>:	_____ (должность, подпись, фамилия, инициалы <10>)

<1> Указывается соответствующий номер разрешения.

<2> Указывается наименование эксплуатанта ВС и другое название эксплуатанта ВС, если отличаются.

<3> Указывается адрес основного места деятельности эксплуатанта ВС.

<4> Указывается телефон и факс основного места деятельности, включая код страны. E-mail указывается, если он есть.

<5> Отмечается принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ICAO обозначение типа, модели и серии или эталонной серии ВС, если серия обозначается (например, "Боинг-737-3К2" или "Боинг-777-232").

Регистрационные знаки должны быть перечислены в списке целевых разрешений или в руководстве по эксплуатации ВС. В последнем случае перечень специальных разрешений должен содержать ссылки на соответствующие страницы руководства по эксплуатации ВС.

<6> Указать разрешенные специализированные операции при выполнении авиационных работ в таких областях как сельское хозяйство, строительство, а также для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и иных целей.

<7> Указываются географическая площадь и (или) зона(ы), на которые распространяется действие эксплуатационного полномочия (по географическим координатам или регионом полетной информации, национальными или региональными границами).

<8> Указываются применимые специальные ограничения (например, "Только VFR", "Только днем" и т.д.).

<9> Дата выдачи полномочия (день, месяц, год).

<10> Должность, подпись, фамилия и инициалы уполномоченного работника Департамента по авиации.

Приложение 16
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HESLO

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)

с целью получения (подтверждения) специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HESLO.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на осуществление SPO при выполнении HEC: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации на осуществление SPO при выполнении HESLO в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и SPO при выполнении HESLO.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на осуществление SPO при выполнении HESLO;

на период действия специального разрешения на осуществление SPO при выполнении HESLO будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к осуществлению SPO при выполнении HESLO.

Руководитель заявителя _____ _____

(подпись) (фамилия, инициалы)

_____

(дата)

Приложение 17
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на осуществление SPO при выполнении

НЕС

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на осуществление SPO при выполнении НЕС.

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на осуществление SPO при выполнении НЕС: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации на осуществление SPO при выполнении НЕС в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и SPO при выполнении НЕС.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на выполнение НЕС;

на период действия специального разрешения на осуществление SPO при выполнении НЕС будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к осуществлению SPO при выполнении НЕС.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 18
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов на десантирование парашютистов или десантирование грузов

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов (нужное подчеркнуть).

Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____

Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____

2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов: _____

3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на десантирование парашютистов или десантирование грузов;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов на десантирование парашютистов или десантирование грузов.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 19
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских

воздушных судах"

Форма

ЗАПРОС
на получение специального разрешения на выполнение полетов воздушных судов на пилотаж

1. Прошу провести проверку _____
(полное наименование заявителя)
с целью получения (подтверждения) специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж.
Адрес эксплуатанта воздушного судна: _____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
Сертификат эксплуатанта воздушного судна: _____
2. Планируемая дата начала полетов на выполнение полетов на пилотаж: _____
3. Информация о воздушных судах:

Тип, модель воздушного судна, производитель	Регистрационные знаки	Серийный номер	Разрешение к эксплуатации для выполнения полетов на пилотаж в соответствии с применимыми требованиями к летной годности

4. Обязуюсь:

выполнять процедуры, необходимые для получения (подтверждения) специального разрешения;

предоставлять возможность Департаменту по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов на пилотаж.

5. Гарантирую, что:

авиационный персонал прошел обучение и имеет допуск к полетам на пилотаж;

на период действия специального разрешения на выполнение полетов на пилотаж будут обеспечены соответствие и сохранение установленных технических и сертификационных требований к выполнению полетов на пилотаж.

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Приложение 20
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные

перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Уведомление
о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна

Уведомление о намерении прохождения процедуры сертификации эксплуатанта воздушного судна							
Раздел 1							
1. Официальное наименование организации Сведения о регистрации юридического лица: Адрес организации: почтовый адрес, телефон, факс и адрес электронной почты Банковские реквизиты:				2. Адрес основного места деятельности, включая телефон, факс и адрес электронной почты: Дополнительный служебный адрес:			
3. Предполагаемая дата начала деятельности и место базирования:							
4.	Руководящий состав организации						
	Фамилия, инициалы		Должность		Телефон, факс и адрес электронной почты		
5.	Должностные лица, подлежащие тестированию знаний и согласованию в Департаменте по авиации						
	Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется, дата и год рождения	Образование (учреждение образования и год окончания)	Специальное образование	Стаж работы в гражданской авиации	Последние курсы повышения квалификации	Дата предыдущего тестирования, если применимо
Раздел 2.							
6.	☐ Эксплуатант планирует самостоятельно осуществлять техническое обслуживание в качестве одобренной организации по техническому обслуживанию ☐ Эксплуатант планирует выполнять техническое обслуживание и проверки воздушных судов и связанного с ними оборудования с привлечением сторонних обслуживающих организаций по техническому обслуживанию ☐ Эксплуатант планирует осуществлять техническое обслуживание с помощью одобренной организации по техническому обслуживанию						
7. Предполагаемые виды эксплуатации воздушных судов:							
☐ Пассажирские ☐ Грузовые				☐ Чартерные полеты ☐ Авиационные работы			

<table>
<tr><td colspan="2">☐ Регулярные полеты</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">Раздел 3</td></tr>
<tr><td colspan="2">8. Сведения о воздушных судах по их использованию (владение на праве собственности, оперативного управления, хозяйственного ведения, аренда или иное законное основание)</td><td rowspan="2">8. Географический район(ы) предполагаемых полетов и предполагаемая структура маршрутов:</td></tr>
<tr><td>Количество воздушных судов, тип и модели. Регистрационные знаки ВС, если имеются:</td><td>Количество пассажирских кресел и (или) коммерческая загрузка:</td></tr>
<tr><td colspan="3">Раздел 4</td></tr>
<tr><td colspan="3">10. Дополнительные сведения, позволяющие лучше ознакомиться с предполагаемым видом деятельности (при необходимости добавить дополнительные листы):</td></tr>
<tr><td colspan="3">11. Предполагаемая подготовка персонала (тренировочные воздушные суда и (или) пилотажные тренажеры):</td></tr>
<tr><td colspan="3">Раздел 5.
Подписание и заполнение этой формы означают намерение подать заявление на получение сертификата эксплуатанта воздушного судна</td></tr>
<tr><td colspan="3">Должность _____
Подпись _____
Фамилия и инициалы _____
Дата _____
(день, месяц, год)</td></tr>
</table>

Приложение 21
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Департамент по авиации
Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Беларусь

Заявление

Прошу провести сертификацию _____
(полное наименование заявителя,
местонахождение)
с целью _____
(получения впервые, получения сертификата эксплуатанта воздушного
_____
судна по окончании срока его действия, внесения изменений
в условия эксплуатации)
Планируемая дата начала полетов _____
Перечень заявляемых (выполняемых) перевозок, работ _____
_____
Аэродром базирования _____
(номер, дата и срок действия
сертификата годности аэродрома)
Воздушные суда _____
(количество, тип и назначение эксплуатируемых
воздушных судов)
Экипажи _____
(количество подготовленных экипажей по типам воздушных судов)
Государственная пошлина за сертификацию в размере _____
рублей оплачена, платежное поручение N _____ от _____ 20__ г.
Заявитель обязуется:
соблюдать сертификационные требования и предоставлять возможность работникам Департамента по авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов;
своевременно и в установленном порядке вносить изменения в доказательную документацию, дело эксплуатанта, сертификат эксплуатанта воздушного судна и эксплуатационные спецификации к нему;
оплатить все расходы по сертификации и инспектированию.
Приложение: 1) доказательная документация на _____ листах.
(количество)
2) запросы на получение специальных разрешений на выполнение видов полетов и авиационных работ

Руководитель заявителя _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

Главный бухгалтер заявителя _____ _____

(подпись) (фамилия, инициалы)

_____
(дата)

ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Номер и дата выдачи сертификата эксплуатанта воздушного судна _____
_____
Код ИКАО _____
Код ИАТА _____
Полное и сокращенное наименование заявителя на русском языке _____
_____
Полное и сокращенное наименование заявителя на английском языке
_____
(если предусмотрено учредительными документами)
Организационно-правовая форма заявителя _____
_____
Данные по государственной регистрации заявителя _____
_____
Местонахождение _____
_____
Почтовый адрес _____
_____
Банковские реквизиты _____
Расчетный счет _____
Банк _____
Код банка _____
Аэропорт (аэропорты) базирования _____
_____
Виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ _____
_____
_____
Регионы полетов _____
_____
Контактные телефоны _____
Факс _____
Адрес электронной почты _____
АФТН _____
SITA _____
_____
(должность, подпись руководителя, фамилия, инициалы)

Приложение 22
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Сведения в доказательную документацию

1. ВОЗДУШНЫЕ СУДА

1) Общие сведения

Тип воздушного судна	Регистрационный знак	Назначение воздушного судна	Заводской номер	Завод-изготовитель	Дата изготовления	Регистрационное удостоверение		Сертификат летной годности		Сертификат по шуму на местности		Максимальная масса (взлетная, посадочная,
						номер	дата выдачи	номер	срок действия	номер	дата выдачи	

2) Ресурсное состояние воздушных судов

Тип и регистрационный знак воздушного судна	Количество ремонтов	Дата и место последнего ремонта	Наработка с начала эксплуатации		Наработка после последнего ремонта		Остаток ресурса		Сведения о продлении ресурсов
			часов	посадок	часов	посадок	часов	посадок	

3) Разрешение на использование воздушных судов

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Разрешение на использование ВС (дата разрешения)						EFB, HUD и др.	Тип средств объективного контроля
		RVSM	RNAV PBN	TCAS	EDTO (ETOPS)	GPWS	MNPS		

4) Сведения по ВС (аренда, лизинг и т.п.)

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Государство регистрации	Сертификат летной годности	Собственник	Договор		
					номер	дата	срок действия

5) Воздушные суда, переданные в аренду или работающие за рубежом

Тип воздушного судна	Регистрационный знак воздушного судна	Государство регистрации воздушного судна	Город и аэропорт базирования	Наименование арендатора (государство)	Вид аренды, работ или услуг за рубежом	Договор		
						номер	дата	срок действия

_____ _____ _____

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

2. ЛЕТНЫЙ СОСТАВ

1) Общие сведения

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Класс	Срок действия свидетельства авиационного персонала	Метеоминимум	Допуски к выполнению полетов	Налет общий	Налет по типам ВС (общий, часов, из них в качестве командира воздушного судна)	Дата медицинского заключения

2) Сведения по подготовке

Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Первичная подготовка	Английский язык, наличие допуска к ведению связи	Переучивание на тип воздушного судна	Последние курсы повышения квалификации, в том числе по английскому языку и авиационной безопасности	Квалификационные проверки	
					тип воздушного судна и вид проверки	дата, оценка

_____ _____ _____

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

3. ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПЕРСОНАЛ

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется	Класс	Срок действия свидетельства авиационного персонала	Первичная подготовка	Переучивание на тип воздушного судна	Наличие действующих допусков по типу воздушного судна	Общий стаж работы по техническому обслуживанию воздушного судна	Последние повыше квалификаци числе по авиа безопасн

_____ _____ _____

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

4. РУКОВОДЯЩИЙ ПЕРСОНАЛ ЗАЯВИТЕЛЯ

Должность	Фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется, дата и год рождения	Образование (учреждение образования и год окончания)	Специальное образование	Стаж работы в гражданской авиации	Последние курсы повышения квалификации	Дата предыдущего тестирования, если применимо

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(фамилия, инициалы)

5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

Виды обеспечения полетов воздушных судов	Организация, выполняющая обеспечение полетов воздушных судов	Договор на обеспечение полетов воздушных судов		
		номер	дата	срок действия

_____	_____	_____
(должность)	(подпись)	(фамилия, инициалы)

6. СТРАХОВАНИЕ

Страховая компания	Тип и регистрационные знаки воздушных судов	Наличие и срок действия страховых полисов				
		воздушные суда	члены экипажей	перед третьими лицами	перед пассажирами	перед грузоотправителями

_____ _____ _____

(должность) (подпись) (фамилия, инициалы)

Приложение 23
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

УТВЕРЖДАЮ
Директор Департамента по авиации
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь
_____
__ _____ 20__ г.

Комплексное заключение по результатам сертификации

_____
(наименование эксплуатанта воздушного судна)

На основании оценки представленных документов, акта сертификационной проверки от _____ N _____, письменного подтверждения заявителя об устранении замечаний (плана устранения замечаний), исх. _____ от _____ N _____ комиссия Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, образованная приказом от _____ N _____ считает, что _____
(наименование эксплуатанта)
соответствует требованиям законодательства в области гражданской авиации и ему может быть выдан сертификат эксплуатанта воздушного судна сроком на _____ год(а) на выполнение _____
(воздушных перевозок пассажиров (грузов),
_____
авиационных работ)
с соблюдением ограничений, оговоренных в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта воздушного судна.

Председатель комиссии _____ _____
(подпись) (фамилия, инициалы)

Приложение 24
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Сертификат эксплуатанта воздушного судна

<table>
<tr><td colspan="3">
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
REPUBLIC OF BELARUS</td></tr>
<tr><td colspan="3">ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ DEPARTMENT OF AVIATION OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS</td></tr>
<tr><td colspan="3">СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО СУДНА
AIR OPERATOR CERTIFICATE</td></tr>
<tr><td>N <1>
Дата истечения срока действия <2>
_____
Expiry date</td><td>Наименование эксплуатанта <3>
Коммерческое название <4>:
Dba trading name:
Адрес эксплуатанта <5>:
Operator address:
Телефон <6>:
Telephone:
Факс:
Fax:
E-mail
E-mail</td><td>Оперативная связь в эксплуатации <7>

Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством, приведена в
_____ <8>
Contact details, at operational management can be contacted without undue delay, are listed in the
_____</td></tr>
<tr><td colspan="3">Настоящий сертификат удостоверяет в том, что _____ предоставлено право осуществлять виды воздушных перевозок и (или) авиационных работ как это определено в прилагаемых эксплуатационных спецификациях, в соответствии с Руководством по производству полетов и _____ <10>

This certificate certifies that _____ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and the _____
_____
_____</td></tr>
<tr><td colspan="2">Дата выдачи <11>
Date of issue</td><td>Подпись <12>
Signature</td></tr>
</table>

	Должность Title

<1> Индивидуальный номер сертификата эксплуатанта ВС, выданного государством эксплуатанта ВС.

<2> Дата, после которой прекращается действие сертификата эксплуатанта воздушного судна (день, месяц, год).

<3> Заменяется на зарегистрированное наименование эксплуатанта воздушного судна.

<4> . Коммерческое название эксплуатанта воздушного судна, если оно иное. Вставить "ОПК" перед коммерческим названием (означает "Осуществляет перевозки как").

<5> Адрес основного места деятельности эксплуатанта воздушного судна.

<6> Номера телефона и факса основного места деятельности эксплуатанта ВС, включая код страны. Следует указать адрес электронной почты, если имеется.

<7> 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 по воздуху и других соответствующих вопросов.

<8> Указать находящийся на борту воздушного судна контролируемый документ, в котором приведена контактная информация, со ссылкой на соответствующий пункт или страницу.

<9> Зарегистрированное наименование эксплуатанта воздушного судна.

<10> Указать соответствующие авиационные правила.

<11> Дата выдачи сертификата эксплуатанта воздушного судна (день, месяц, год).

<12> Указать должность, фамилию и инициалы. Подпись уполномоченного работника Департамента по авиации.

Приложение 25
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Эксплуатационные спецификации к сертификату эксплуатанта воздушного судна

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СПЕЦИФИКАЦИИ
(с соблюдением утвержденных условий в Руководстве по производству полетов)
OPERATIONS SPECIFICATIONS
(subject to the approved conditions in the operations manual)

Контактная информация выдавшего полномочного органа <1>
Issuing authority contact details

ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
DEPARTMENT OF AVIATION
OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS

Телефон: _____ Факс: _____ E-mail _____
Telephone: Fax: E-mail
Сертификат эксплуатанта ВС <2> N _____ Название эксплуатанта <3>: _____
Air operator certificate N _____ Operator name:_____
Коммерческое название <3>: _____ Дата <4> _____ Подпись _____
Dba trading name: _____ Date _____ Signature _____

Модель воздушного судна <5>: _____
Aircraft model: _____

Регистрационный знак воздушного судна <6>_____
Registration marks _____

Виды полетов: коммерческие воздушные перевозки ☐ Пассажиры ☐ Грузы ☐ Прочее <7>
Types of operation: Commercial air transportation Passengers Cargo Other

Районы полетов <8>: _____
Area(s) of operation: _____

Специальные ограничения <9>: _____
Special limitations: _____

СПЕЦИАЛЬНОЕ РАЗРЕШЕНИЕ SPECIFIC APPROVAL	ДА YES	НЕТ NO	ОПИСАНИЕ <10> DISCRIPTION	ЗАМЕЧАНИЯ REMARKS
Опасные грузы Dangerous goods	☐	☐		
Полеты в условиях низкой видимости: Low visibility operations: Заход на посадку и посадка	☐	☐	КАТ <11> _____ RVR: ___ м DH: _____ фут	

Approach and landing Взлет Take-off Расширенные эксплуатационные возможности Operational credit(s)	☐ ☐	☐ ☐	CAT _____ RVR: ___ m DH: _____ ft RVR <12>: _____ м RVR: _____ m <13>	
RVSM <14> ☐ (Неприменимо) RVSM N/A	☐	☐		
EDTO <15> ☐ (Неприменимо) EDTO N/A	☐	☐	Пороговое время <16> _____ минуты Threshold time _____ minutes Максимальное время полета до запасного аэродрома <16> _____ минуты Maximum diversion time: _____ minutes	
Навигационные спецификации (AR) для полетов в условиях PBN Navigation specifications for PBN operations	☐	☐	<17>	
Полеты в воздушном пространстве MNPS/Minimum navigation performance specification MNPS <18>	☐	☐		
Допуск к использованию электронной информационной системы (EFB) Admission to the use of the electronic information system	☐	☐		
Эксплуатация самолетов с одним газотурбинным двигателем ночью или в IMC Operations of single-engined turbine aeroplane at night or in IMC (SET-IMC)	☐	☐		
Эксплуатация вертолетов при выполнении полетов с системой визуализации ночного видения Helicopter operations with the aid of night-vision imaging systems	☐	☐		
Вертолетные подъемные операции	☐	☐		

Helicopter hoist operations				
Вертолетная служба скорой медицинской помощи Helicopter emergency medical service operations	☐	☐		
Выполнение полетов вертолетов в открытом море Helicopter offshore operations	☐	☐		
Поддержание летной годности <19> Continuing airworthiness	X	X		
Прочее <20> Others				
Дата <4> _____ Date			Подпись _____ Signature	
Страница ___ из __ Page of				

<1> Указать номера телефонов и факса, включая код страны, адрес электронной почты Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

<2> Указать соответствующий номер сертификата эксплуатанта ВС.

<3> Указать зарегистрированное наименование эксплуатанта ВС и коммерческое название эксплуатанта, если оно другое.

<4> Дата выдачи эксплуатационных спецификаций (день, месяц, год) и подпись уполномоченного работника Департамента по авиации.

<5> Указать принятое Группой по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИСАО обозначение типа, модели и серии или эталонной серии воздушного судна, если серия обозначается.

<6> Указать регистрационный знак воздушного судна или регистрационные знаки воздушных судов, объединенных в одну группу, имеющую одинаковые специальные разрешения, утверждения и ограничения.

<7> Прочие виды перевозок, подлежащие указанию (например, "Оказание скорой медицинской помощи населению").

<8> Перечень географических районов разрешенных полетов (указываются географические координаты или конкретные маршруты, границы районов полетной информации, государственные границы или границы регионов).

<9> Перечень применимых специальных ограничений (например, "Только ПВП", "Только днем").

<10> Перечислить в данной колонке допускающие наибольшую свободу критерии для каждого утверждения или типа утверждения (с соответствующими критериями).

<11> Указать применимые категории точных заходов на посадку (CAT II или CAT III). Указать минимальное значение RVR в метрах и относительную высоту принятия решения в футах. По одной строке на указываемую категорию захода на посадку.

<12> 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.

<13> Указать возможности бортового оборудования (например, системы автоматической посадки, коллиматорный индикатор, системы EVS, SVS, CVS) и предоставленные соответствующие расширенные эксплуатационные возможности.

<14> Отметка в ячейке "Неприменимо (N/A)" может быть проставлена только в том случае, если максимальный потолок воздушного судна не достигает ЭП 290.

<15> Если утверждение производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) не применяется, отметить ячейку "Неприменимо". В противном случае должно быть указано время и максимальное время полета до запасного аэродрома.

<16> Пороговое время и максимальное время полета до запасного аэродрома могут быть выражены также в единицах расстояния (морские 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 колонке "Замечания". В случае выдачи различных утверждений для каждого утверждения можно использовать одну строку.

<17> Навигация, основанная на характеристиках (PBN): одна строка используется для каждого разрешения по спецификациям PBN AR (например, RNP AR APCH), а соответствующие ограничения или условия перечисляются в столбцах "Описание" и (или) "Замечания".

<18> Ограничения, условия и нормативная основа эксплуатационного утверждения, связанного с навигационными спецификациями, основанными на характеристиках (например, GNSS, DME/DME/IRU). Информация о навигации, основанной на характеристиках, и инструктивный материал, касающийся процесса внедрения и эксплуатационного утверждения, приведены в Doc 9613 "Руководство по навигации, основанной на характеристиках".

<19> Указать фамилию и инициалы лица (наименование организации), ответственных за обеспечение поддержания летной годности, а также нормы и правила, требующие проведения работ, т.е. в рамках норм сертификата эксплуатанта ВС или специального утверждения (например, ЕС 2042/2003, Part M, Subpart G).

<20> Здесь могут быть указаны другие разрешения или данные с использованием одной строки или группы из нескольких строк для каждого разрешения (например, посадки с малой длиной пробега, заходы на посадку по крутой глиссаде, с сокращенной требуемой посадочной дистанцией, выполнение маневров с повышенными углами крена, полеты на вертолетах на рабочие посадочные площадки, полеты вертолетов в неблагоприятной обстановке, полеты вертолетов без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки и т.п.).

Приложение 26
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Лицевая сторона

Департамент по авиации
Министерство транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь

ЗАДАНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ N _____
от _____ 20__ г.

_____
(фамилия, собственное имя, отчество, если таковое имеется)

Должность _____
Управление (отдел) _____
Направляется в _____

(наименование эксплуатанта воздушного судна)

для _____

_____

_____

_____

(содержание задания)

с __ _____ 20__ г. по __ _____ 20__ г.

сроком на _____ день (дней)

_____

(должность, подпись инициалы, фамилия)

Оборотная сторона

Отчет о выполнении задания

_____

_____

_____

_____

_____

Подпись

__ _____ 20__ г.

Отметка о выполнении задания _____

_____

(должность, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 27
к авиационным правилам
"Сертификация деятельности
эксплуатантов, осуществляющих
(планирующих) авиационные
перевозки (работы) на гражданских
воздушных судах"

Форма

Перечень специальных разрешений для авиации общего назначения

ПЕРЕЧЕНЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЗРЕШЕНИЙ
ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

ДЕПАРТАМЕНТ ПО АВИАЦИИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ DEPARTMENT OF AVIATION OF MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS

Адрес: _____

Дата <1> _____ Подпись <1> _____

Телефон _____ Факс _____ E-mail _____

Перечень специальных разрешений N _____

<table>
<tr><td colspan="3">Фамилия, инициалы <2> _____
Адрес _____
_____
Телефон _____ Факс _____ E-mail _____</td></tr>
<tr><td colspan="3">Тип и модель воздушного судна <3> и регистрационные знаки</td></tr>
<tr><td colspan="3">Виды специализированных операций (SPO) <4>, если применимо:</td></tr>
<tr><td>Специальные разрешения <5></td><td>Спецификации <6></td><td>Замечания</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

<1> Дата выдачи специального разрешения (день, месяц, год) и подпись уполномоченного работника Департамента по авиации.

<2> Фамилия, инициалы и адрес владельца или эксплуатанта воздушного судна.

<3> Указать производителя воздушного судна, тип, модель и регистрационные знаки воздушного судна согласно классификации CAST/ICAO.

<4> Указать разрешенные специализированные операции при выполнении авиационных работ в таких областях как сельское хозяйство, строительство, а также для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и иных целей.

<5> Указать все специальные разрешения на осуществление эксплуатации (например, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO, посадки с малой длиной пробега, заходы на посадку по крутой глиссаде, с сокращенной требуемой посадочной дистанцией, выполнение маневров с повышенными углами крена, полеты на вертолетах на рабочие посадочные площадки расположенные в густонаселенном районе, полеты вертолетов в неблагоприятной обстановке, полеты вертолетов без гарантированной возможности выполнения безопасной вынужденной посадки, максимальное расстояние от подходящего аэродрома для двухмоторных самолетов без разрешения ETDO, виды авиационных работ и т.п.).

<6> Указать критерии для каждого специального разрешения (например, высоту принятия решения и минимумы RVR для CAT II, уровень сложности при выполнении полетов с HESLO и т.п.).